ความรุ่งเรืองและความเสื่อมถอยแห่งเมืองท่าการค้าบนเส้นทางสายไหมทางทะเล: การศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เปรียบเทียบเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์[1]

เกตุชพรรณ์ คำพุฒ[2]

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้อธิบายผลการศึกษาพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้ายุคพาณิชยนิยมสู่ยุคอาณานิคม จากกรณีศึกษาเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์ โดยวิธีวิทยาการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยกรอบการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ ภายใต้กรอบแนวคิดการศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เปรียบเทียบ สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้ 1) เงื่อนไขของความรุ่งเรืองเมืองท่าการค้า ได้แก่ อิทธิพลจากอาณาจักรโบราณ เส้นทางการค้าลมมรสุม ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ระบบการค้าตามหลักศาสนาอิสลาม เครือข่ายพ่อค้าต่างชาติ อิทธิพลของจักรวรรดินิยมและชุมทางการอพยพของผู้คน 2) เงื่อนไขของความเสื่อมถอยแห่งเมืองท่าการค้า ได้แก่ การแย่งชิงอำนาจของผู้ปกครอง ความขัดแย้งทางศาสนาและสังคม ภัยคุกคามจากจักรวรรดินิยม ข้อพิพาททางการค้า สงครามและความขัดแย้ง การเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิศาสตร์ 3) การศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เปรียบเทียบ (comparative historical analysis) ต่อโลกทางทะเลเอเชียนั้นว่าด้วยการศึกษาพัฒนาการทั้งในเชิงพื้นที่ทางภูมิศาสตร์และภูมิรัฐศาสตร์อันความสัมพันธ์กับเส้นทางการค้าทางทะเล ขณะเดียวกันการศึกษาด้วยความต่อเนื่องของลำดับเวลาทางประวัติศาสตร์นั้นสำคัญต่อการศึกษาพัฒนาการของเมืองท่าการค้าซึ่งเปลี่ยนผ่านจากยุคพาณิชยนิยมที่ว่าด้วยหุ้นส่วนทางการค้าสู่ยุคอาณานิคมของเหล่าจักรวรรดิยุโรปที่ว่าด้วยการแข่งขันทางการค้านั้นมีผลต่อทิศทางของพัฒนาการของเมืองท่าการค้าอย่างมีนัยสำคัญภายใต้กรอบคิดวัตถุนิยมทางประวัติศาสตร์ของภูมิศาสตร์แบบอาณานิคม (geo-colonial historical materialism) จึงเป็นมุมมองเชิงวิพากษ์สำหรับการศึกษาเชิงเปรียบเทียบของเมืองท่าเอเชียที่สำคัญ

คำสำคัญ: เส้นทางสายไหมทางทะเล เมืองฮอยอัน เมืองมะละกา เมืองจอร์จทาวน์

---

[1] บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง “การจัดการเมืองมรดกโลกด้วยภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์: เมืองท่าการค้ายุคอาณานิคมสู่แหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” โดยได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากกองทุนวิจัยคณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2561

[2] ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำโครงการเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ อีเมล: kkamput@tu.ac.th

รับต้นฉบับ : 23 มิถุนายน 2563 | **ปรับแก้ไขตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ** : 4 ธันวาคม 2563 | **รับลงตีพิมพ์** : 4 กุมภาพันธ์ 2564

The Rise and Fall of Trading Port Cities on the Maritime Silk Road: A Comparative Historical Analysis of Hội An, Melaka and George Town[3]

Kedchapan Kamput[4]

Abstract

This research article examines the historical development of trading port cities from mercantilism toward colonialism using a case study of Hội An, Melaka, and George Town. Qualitative research methodology was applied to the historical research framework based on the concept of comparative historical analysis. Prosperity in trading ports consisted of powerful ancient kingdoms, monsoon trade routes, the geographical setting, Islamic trading principles, overseas traders network, imperial authorities, and crossroads of migration. The conditions that led to the deterioration of trade ports include the struggle for land and power, religion and social conflict, threats of imperialism, trade disputes, war and conflict, as well as geographic changes. Comparative historical analysis of the marine world in Asia describes the development of geographic and geopolitical development in relation to maritime trade routes. Meanwhile, the study of the continuation of historical timelines is important for the study of the development of a trading port that changed from mercantilism, focusing on trade partners, to the colonialism of the European imperialists, which involved trade competition. The framework of geo-colonial historical materialism and this critical perspective draws attention to other comparative studies of Asian port cities.

Keywords: Maritime Silk Road, Hội An, Melaka, George Town

---

[3] This research article is extracted from research titled "Managing World Heritage Cities on the Historic Urban Landscape Approach: Colonial Port Cities to Creative Tourism Destinations in Southeast Asia" The research for this article was partially funded by The Faculty of Liberal Arts Research Fund, Thammasat University (No.9/ 2018).

[4] Asst. Prof., Southeast Asian Studies Program, Faculty of Liberal Arts, Thammasat University. e-mail: kkamput@tu.ac.th

บทนำ

ช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 21 มีกระแสการศึกษาประวัติศาสตร์โลกรูปแบบใหม่เพื่ออธิบายการเปลี่ยนแปลงที่เชื่อมโยงกันของโลกโดยอาศัยกรอบความคิดโลกทางทะเล (maritime world) ที่ได้ช่วยพัฒนากรอบความคิดเกี่ยวกับโครงสร้างประวัติศาสตร์โลกใหม่ ตามที่ Andre G. Frank (1998 : 53) ได้ศึกษาเปรียบเทียบเมืองท่าในน่านน้ำเอเชียนั้นได้อธิบายถึงกระบวนการข้ามผ่านทางวัฒนธรรมของเหล่าเมืองท่าเอเชียในระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 17-18 ก่อให้เกิดโลกทางทะเลเอเชียที่มีขอบเขตเชิงภูมิศาสตร์อันกว้างใหญ่ด้วยเครือข่ายเมืองท่าการค้าจากชายฝั่งตะวันออกของแอฟริกา ผ่านบริเวณอนุทวีปอินเดียไปสู่เอเชียตะวันออกไกล (Miksic & Goh, 2017b : 808-809) ภายใต้ข้อท้าทายที่สำคัญต่อการธิบายเกี่ยวกับชาติพันธุ์ สังคมวัฒนธรรมที่ไม่ได้ลำดับเรื่องราวของประวัติศาสตร์ (chronological history) ตามโลกทางทะเล แต่ประวัติศาสตร์ต่างถูกลำดับไว้ตามพัฒนาการของรัฐชาติแห่งนั้น ๆ ที่ก่อเกิดขึ้นจากการบ่งชี้ไว้ซึ่งพรมแดนทางเชื้อชาติ นิเวศวัฒนธรรม ความเป็นชาติ และอารยธรรม (Lee & Chong, 2016 : 31)

เมืองท่าการค้ามีบทบาทอย่างสำคัญตั้งแต่ยุคโบราณในฐานะศูนย์กลางการเคลื่อนย้ายผู้คน สินค้า ความรู้และความคิดจากเมือง ๆ หนึ่งสู่การเป็นชุมทางวัฒนธรรมและแหล่งรวมศิลปวิทยาการ การค้าและพาณิชยกรรมจึงเป็นเสมือนช่องทางการติดต่อสื่อสารกับโลกภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ประวัติศาสตร์ผ่านการสื่อสารและแลกเปลี่ยนถือเป็นข้อพิจารณาที่สำคัญเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ภายใต้ห้วงเวลาทางประวัติศาสตร์ที่ต่างมีผลสืบเนื่องเกี่ยวโยงกัน ดังเช่นเมืองท่าการค้า ณ ดินแดนสุวรรณภูมิอันมั่งคั่งด้วยทรัพยากรและการค้าที่รุ่งเรืองในหลายเมืองท่าการค้าของอาณาจักรต่าง ๆ ที่ต่างรับส่งความรุ่งเรืองและเปลี่ยนผ่านสู่ความเสื่อมถอยลงดังปรากฏร่องรอยผ่านเมืองประวัติศาสตร์ในฐานะอดีตเมืองท่าการค้าโบราณและเขตนิคมการค้าแห่งจักรวรรดินิยม

การศึกษาประวัติศาสตร์โลกทางทะเลเอเชียที่สะท้อนผ่านพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้ายุคพาณิชยนิยมสู่ยุคอาณานิคม กรณีศึกษาเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์ โดยอาศัยกรอบการศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เปรียบเทียบ (comparative historical analysis) เพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบตามเงื่อนไขและสถานการณ์ที่แตกต่างกันไปตามบริบท ด้วยวิธีการควบคุมช่วงเวลาทางประวัติศาสตร์ตามที่กำหนด (Mahoney, 2004 : 81) และเนื่องด้วยรากฐานทางประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้าเหล่านี้มีพัฒนาการนับตั้งแต่เมืองท่าของแว่นแคว้นโบราณ สถานีการค้ายุคพาณิชยนิยม และเขตนิคมการค้ายุคอาณานิคมนั้นจึงสอดรับกับแนวคิดของ Kuan-Hsing Chen (2010 : 211-256) ที่อธิบายถึงกรอบคิดวัตถุนิยมทางประวัติศาสตร์ของภูมิศาสตร์แบบอาณานิคม (geo-colonial historical materialism) ซึ่งสำคัญต่อการวิเคราะห์ลักษณะสังคมเมืองท่าการค้าในห้วงเวลาที่สำคัญภายใต้ลัทธิพาณิชยนิยมและลัทธิอาณานิคมที่อาศัยปริมณฑลแห่งอำนาจเหล่าจักรวรรดิชาติยุโรปเพื่อการปฏิวัติภูมิปัญญาและการปฏิวัติสังคมจากชนชั้นผู้ปกครองและเจ้าอาณานิคมที่มุ่งหมายสร้างความรุ่งเรืองทางการค้าแห่งยุคการค้าทางทะเล

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาโดยวิธีวิทยาการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยกรอบการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ (historical research) สำหรับการศึกษาพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้ายุคพาณิชยนิยมสู่ยุคอาณานิคม[5] ด้วยวิธีวิจัยแบบพหุกรณีศึกษา (multiple case study) ที่มีการกำหนดเลือกแบบเจาะจงสำหรับเมืองที่มีองค์ประกอบสำคัญทั้งในฐานะเมืองท่าการค้ายุคพาณิชยนิยมสู่ยุคอาณานิคม และเมืองประวัติศาสตร์ที่มีชีวิต (living historic city) รวมถึงการเป็นเมืองมรดกโลกขององค์การยูเนสโกนั้นใช้เป็นเกณฑ์การเลือกกรณีศึกษาเมืองประวัติศาสตร์ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ เมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์ เพื่อเป็นกรณีศึกษาประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารสำคัญที่เกี่ยวกับข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์ อาทิ จดหมายเหตุ หนังสือ รายงานวิจัย วารสารทางวิชาการ และเอกสารจากองค์การยูเนสโก พร้อมกับการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (analytical description) ผ่านวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาด้วยกรอบแนวคิดการศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เปรียบเทียบสำหรับการอธิบายลักษณะร่วมของรูปแบบการก่อรูปและพัฒนาการของเมืองท่าการค้าทั้งความรุ่งเรืองขึ้นและความเสื่อมถอยลงซึ่งเป็นชั้นทางประวัติศาสตร์ (historic layering) ทั้งในเชิงคุณลักษณะทางวัฒนธรรมและธรรมชาติอันถือเป็นร่องรอยภูมิทัศน์ของเมืองประวัติศาสตร์ที่สำคัญ

ผลการวิจัย

การศึกษาพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้าในช่วงระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 15-19 ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาสำคัญของการก่อรูปและพัฒนาการของเมืองท่าสำคัญทั้งเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์ การปฏิสัมพันธ์ระหว่างภูมิภาคที่ขยายตัวขึ้นบนโครงข่ายโลกทางทะเลเอเชียก่อเกิดความเป็นชุมทางผู้คน ชุมทางวัฒนธรรม ชุมทางศาสนา และชุมทางพาณิชยกรรมสืบเนื่องมาในเมื่อครั้งอดีต จวบจนปัจจุบันที่ภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ได้สะท้อนถึงมรดกร่วมทางวัฒนธรรม (common cultural heritage) ของผู้คนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในทุกห้วงสมัยแห่งความรุ่งเรืองและความเสื่อมถอยลงในฐานะเมืองชุมทางการค้าทางทะเลนั้นได้ก่อรูปสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม (cultural mosaic) อันเป็นรากเหง้าแห่งอารยธรรมอุษาคเนย์ โดยผลการศึกษาวิจัยนี้อธิบายเรื่องราวประวัติศาสตร์เมืองท่าการค้าผ่านการเปรียบเทียบตามเงื่อนไขและสถานการณ์ที่สะท้อนถึงความมีพลวัตของวัฏจักรทางประวัติศาสตร์ (dynastic cycle) เพื่อนำเสนอข้อโต้แย้งด้วยเงื่อนไขใหม่ (antithesis) ต่อกรอบแนวคิดการศึกษาเชิงเปรียบเทียบเมืองท่าการค้าเอเชีย ดังนี้

[5] ภายใต้โครงการวิจัย “การจัดการเมืองมรดกโลกด้วยภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์: เมืองท่าการค้ายุคอาณานิคมสู่แหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” บทความวิจัยนี้นำเสนอผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ข้อ 1 เพื่อศึกษาพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้ายุคพาณิชยนิยมสู่ยุคอาณานิคมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นสำคัญ

1. พัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์เมืองฮอยอัน

1.1 การเริ่มต้นของเมืองท่าการค้าแห่งอาณาจักรจามปา

ประวัติศาสตร์เมืองฮอยอันนั้นเริ่มต้นขึ้น ณ ภูมิศาสตร์ที่ตั้งในพื้นที่ของวัฒนธรรมซาหวิ่นห์ (Sa Huỳnh) ปรากฏร่องรอยวัฒนธรรมยุคก่อนประวัติศาสตร์ ผู้คนในยุคซาหวิ่นห์นั้นมีวิถีการจับปลาและเดินเรือในทะเลติดต่อกับกลุ่มคนบริเวณเมืองท่าปากแม่น้ำแดง รวมถึงอาณาบริเวณเมืองฮอยอันนั้นมีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมด่งเซิน (Đông Sơn) ขณะที่บริเวณปากแม่น้ำคุยพบร่องรอยท่าเรือโบราณที่มีการขุดค้นพบทั้งเครื่องเคลือบ กำไลต่างหู ลูกปัดจากเปลือกหอยอันเป็นร่องรอยวัฒนธรรมของผู้คนจากหมู่เกาะปาลาวันและเกาะไต้หวันมาตั้งแต่ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 2 ก่อนคริสตกาล (UNESCO, 1999 : 20) หลักฐานทางโบราณคดีเผยให้เห็นถึงเขตท่าเรือและการเป็นชุมทางการค้าที่บ่งชี้ถึงการลงหลักปักฐานของผู้คนมาหลายยุคหลายสมัย

ตามพงศาวดารจีนได้บันทึกไว้ว่า ดินแดนแห่งนี้เป็นเขตเมืองทหารสมัยราชวงศ์ฮั่น สืบต่อมาในช่วงปลายราชวงศ์ฮั่นบ้านเมืองอ่อนแอ จูเหลี่ยน ผู้นำชาวจามที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทัพอาณาจักรฟูนันนั้นได้ยกทัพบุกขึ้นมาโจมตีแย่งชิงดินแดนจีนในมณฑลจีนังและก่อตั้งเป็นอาณาจักรหลินยี่ (หรืออาณาจักรจามปา) ช่วงก่อตั้งอาณาจักรจามปาได้รับเอาศาสนาพราหมณ์-ฮินดูจากอาณาจักรฟูนัน (Vickery, 2009 : 45) ทั้งนี้มีข้อสันนิษฐานว่าชาวจามนั้นอพยพมาจากเกาะบอร์เนียวเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณปากแม่น้ำตามแนวชายฝั่ง ด้วยว่ามีรากฐานภาษาพูดจากตระกูลภาษามาลาโย-โพลีเนเซียน (Malayo-Polynesian) ชาวจามส่วนใหญ่มีวิถีเกษตรกรรมและการประมง รวมถึงการเป็นพ่อค้าเดินเรือค้าขายชายฝั่งและปากแม่น้ำ (Hồ, 1998 : 5)

เมืองฮอยอันในฐานะเมืองท่าที่รุ่งเรืองในอดีตภายใต้ชื่อท่าเรือลาม อัพ (Lâm Ấp) นั้นมีบทบาทอย่างสำคัญต่อการสร้างความมั่งคั่งแก่เมืองสิงหะปุระ (Simhapura) ราชธานีแห่งอาณาจักรจามปาในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 4-8 สืบต่อมาในห้วงสมัยที่มีการค้ากับราชวงศ์ถังของจีนนั้นนำมาสู่ความเฟื่องฟูของเมืองท่าการค้าบนเส้นทางสายไหมทางทะเล เหล่ากองเรือพาณิชย์ของพ่อค้าชาวจีนและพ่อค้าชนชาติต่าง ๆ ได้เดินทางเข้ามาทำการค้ากับชาวจาม (Reid, 2000 : 104) ตามบันทึกจีนโบราณ กินห์ ถวี ชูว์ (Kinh Thuy Chu) กล่าวไว้ถึงบริเวณอ่าวท่าเรือชาวจามนั้นมีท่าเรืออื่น ๆ และคลังเก็บสินค้าชั่วคราวหลายแห่งตลอดแนวชายฝั่งเรื่อยลงไปทางทิศใต้นั้นเป็นที่ชุมนุมของกองเรือสินค้าต่างชาติทั้งชาวอาหรับ ชาวเปอร์เซีย และชาวจีนที่เดินทางผ่านเข้ามาทำการค้า (Nguyen, 2008 : 21)

ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 8 หลายเมืองท่าบนเกาะสุมาตรานั้นเติบโตขึ้นด้วยเส้นทางการค้าทางทะเลของเหล่าพ่อค้าเอเชียตะวันตก ขณะที่การมาถึงของกองเรือสินค้าชาวเปอร์เซียนั้นทำให้การค้าของเมืองท่าย่านอุษาคเนย์คึกคักยิ่งขึ้น และตามเอกสารของชาวเปอร์เซียในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 10 ได้บันทึกเส้นทางสู่ปากน้ำอันยิ่งใหญ่แห่งจาม (Great Cham Estuary) ซึ่งเป็นที่ตั้งของเมืองท่าชาวจามที่มีต้นน้ำจากหุบเขาศักดิ์สิทธิ์หมี่เซิน (Mỹ Sơn) ไหลลงแม่น้ำคุยผ่านเมืองท่าออกสู่ทะเล (Vu & Dang, 1991 : 87-96) และด้วยทำเลที่ตั้งที่ดีจึงกลายเป็นแหล่งเติมเสบียงและน้ำจืดของกองเรือต่างชาติ พร้อมกับแหล่งรวมสินค้าทั้งผ้าไหม ไข่มุก ทองคำ และสมุนไพรต่าง ๆ อันเป็นที่ต้องการของพ่อค้าชาวอาหรับ ชาวเปอร์เซีย ชาวชวา และชาวจีน

1.2 การวิเทโศบายทางการค้าของราชสำนักได่เหวียด

นับตั้งแต่ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 10 เป็นต้นมา ขุนนางตระกูลตริ่นห์ได้เริ่มต้นยุครัฐศักดินาสู่การสถาปนาอาณาจักรได่เหวียด (Đại Việt) ขึ้นมาและในปี ค.ศ. 1307 พระเจ้าเจ๊ะเมิน (Chế Mân) แห่งอาณาจักรจามปาได้อภิเษกสมรสกับราชธิดาขุนนางตระกูลตริ่นห์และได้ยกเมืองวูหลี่ (Ô Lý) และเมืองเย่ว์หลี่ (Việt Lý) (บริเวณตอนเหนือของเมืองฮอยอัน) เป็นสินสอดให้อาณาจักรได่เหวียดปกครองอันเป็นตามธรรมเนียมโบราณเพื่อสานสัมพันธไมตรีระหว่างอาณาจักร สืบต่อมาได้มีการก่อตั้งสมาคมการค้างานหัตถศิลป์ชั้นสูงขึ้นตามพระบรมราโชบายของขุนนางตระกูลตริ่นห์เพื่อเป็นสินค้าแก่เหล่าพ่อค้าต่างชาติรวมทั้งเป็นเครื่องราชบรรณาการนำทูลถวายจักรพรรดิจีนเพื่อเจริญสัมพันธไมตรีและการค้า (Phan, 1993 : 18) การค้าผ้าฝ้าย ผ้าไหมปักหลากสี และเครื่องเคลือบดินเผานั้นรุ่งเรืองขึ้นตั้งแต่ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 14 สินค้าจากท่าเรือเมืองได่เจียน (Đại Chiến) (หรือเมืองฮอยอันในปัจจุบัน) ถูกส่งออกสำหรับงานเฉลิมฉลองของเหล่าขุนนางญี่ปุ่นซึ่งรวมถึงพิธีกรรมชงชาที่เริ่มเป็นที่นิยมในหมู่ชนชั้นสูงญี่ปุ่น

สงครามและความขัดแย้งระหว่างอาณาจักรจามปาและอาณาจักรได่เหวียดนั้นมีอย่างต่อเนื่องกว่าศตวรรษภายหลังการสวรรคตของพระเจ้าเจ๊ะบูงอ (Chế Bồng Nga) แห่งอาณาจักรจามปาระหว่างทำศึกทางทะเลกับอาณาจักรได่เหวียดในปี ค.ศ. 1390 จากนั้นอาณาจักรจามปาก็อ่อนแอลงอย่างมาก (Wong, 2011 : 241) ความรุ่งเรืองทางการค้าที่เพิ่มมากยิ่งขึ้นของอาณาจักรได่เหวียดนั้นก็ยิ่งทำให้อาณาจักรจามปาอ่อนแอลง และในปี ค.ศ. 1471 กองทหารได่เหวียดได้ขับไล่ชาวจามออกจากเมืองวิชยะ (Vijaya) (หรือจังหวัดบิ่ญดิ่ญในปัจจุบัน) และได้ผนวกรวมอาณาจักรจามปาเข้าเป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักรได่เหวียด ชาวได่เหวียดจำนวนมากได้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเมืองฮอยอันพร้อมด้วยวิถีกสิกรรมนาดำ การประมง และงานหัตถกรรม

ช่วงสมัยราชวงศ์หมิง (Ming Dynasty) ราชสำนักจีนได้ออกกฎเพื่อผูกขาดการค้าโดยมีเพียงกองเรือจักรพรรดิจีนเท่านั้นที่สามารถออกทำการค้าต่างแดนและมีเพียงกองเรือต่างชาติที่ถือเครื่องราชบรรณาการเท่านั้นที่ได้รับอนุญาตให้เข้าสู่ท่าเรือจีน อันเป็นเงื่อนไขให้กองเรือพาณิชย์ต้องมาแวะผ่านเมืองฮอยอันในฐานะหนึ่งในสถานีการค้าบนเส้นทางการค้าแนวลมมรสุมซึ่งนั่นได้กำกับการเดินทางของกองเรือสินค้าตามฤดูกาลที่มีการพักแรมชั่วคราวราว 4 เดือนเพื่อรอลมใต้ในช่วงฤดูร้อนซึ่งได้นำมาสู่การตั้งย่านชุมชนของผู้แทนการค้าชนชาติต่างๆ (Dac Nhu-Mai, 2015 : 164-172) ตามพระราชพงศาวดารได่นาม (Annals of Đại Nam) แห่งราชวงศ์เหงียนได้บันทึกไว้ว่า ขุนนางเหงียน ฮวงได้เปิดประตูการค้าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าตามท่าเรือต่าง ๆ พร้อมจัดสรรที่ดินให้ชาวญี่ปุ่นและชาวจีนเพื่อร่วมกันสร้างให้เมืองฝาย โฟ๋ (Faifó) เลื่องลือไปทั่วด้วยเทศกาลถนนการค้าสองสายบนย่านชุมชนญี่ปุ่นและย่านชุมชนจีน (Dror & Taylor, 2006 : 213)

1.3 ความรุ่งเรืองทางการค้าในฐานะเขตนิคมการค้าญี่ปุ่นและจีน

ยุคทองแห่งการค้าของเมืองฮอยอันเริ่มต้นขึ้นเมื่อราชสำนักโชกุนโทกูงาวะ (Tokugawa) แห่งญี่ปุ่นได้วางระบบกองเรือการค้า (Goshuin-jos/ Shuinsen) ในปี ค.ศ. 1592 เพื่อออกเดินทางพร้อมกองทัพเรือหลวงมุ่งสู่เมืองท่าการค้าในดินแดนทะเลใต้ (Nanyo) เพื่อจัดหาผ้าไหมและเครื่องปั้นดินเผา ราชสำนักได่เหวียดน้อมรับสัมพันธไมตรีทางการค้ากับราชสำนักญี่ปุ่นภายใต้ตราประทับหงูชอ (Ngu Chau) อันเป็นสิทธิพิเศษทางการค้า

นอกชายฝั่งแก่กองเรือสินค้าญี่ปุ่น (Seiichi, 1997 : 6) ในปี ค.ศ. 1602 ราชสำนักไดเหวียดได้ย้ายมาใช้ท่าเรือเมืองไดเจียนเป็นท่าเรือการค้าหลักแทนท่าเรือเมืองหลวงฟู้ซวน (Phú Xuân) (หรือเมืองเว้ในปัจจุบัน) รวมถึงเหล่าขุนนางจากเมืองหลวงฟู้ซวนที่อพยพมาพร้อมกับช่างงานหัตถศิลป์ชั้นสูงทั้งงานไม้ งานเครื่องปั้นดินเผาและผ้าไหม (Parnwell, 2016 : 87-88)

ตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1560 ชาวญี่ปุ่นได้เริ่มเข้ามาประกอบกิจการการค้าและมีการลงหลักปักฐานตั้งย่านชุมชนญี่ปุ่นขึ้นทางทิศตะวันตกของเมืองฮอยอัน ภายใต้การปกครองของขุนนางเหงียน ฟุค เหงียน ในปี ค.ศ. 1613 ได้ขยายการค้ากับชนชาติต่าง ๆ ความมั่งคั่งทางการค้านั้นทำให้เมืองฮอยอันมีการขยายตัวของเขตนิคมผู้คนหลากหลายชนชาติ โดยเฉพาะย่านชุมชนฮอยอันเชื้อสายจีนได้ขยายตัวยิ่งขึ้นในห้วงเวลาหลังจากราชวงศ์หมิงพ่ายแพ้ให้กับชาวแมนจู ในปี ค.ศ. 1644 บรรดาผู้สวามิภักดิ์ต่อราชวงศ์หมิงได้หลบหนีภัยเข้ามาตั้งถิ่นฐานและดำเนินกิจการค้าขายในเมืองฮอยอันซึ่งถูกเรียกว่าชาวหมิง เฮือง (Minh Hương) หรือชาวหมิง อัน (Minh An) และก่อเกิดย่านชุมชนชาวจีนตามพื้นเพดั้งเดิมทั้งกว่างตง เฉาโจว ฝูเจี้ยน ไห่หนาน เจียหนิงซึ่งได้กลายเป็นย่านตลาดการค้าที่ทอดยาวตลอดแนวทิศใต้ของทะเลสาบตร่าเกียว (the National Committee for the International Symposium on the Ancient Town of Hoi An, 2011 : 172)

การเป็นเมืองท่าแวะผ่านของเมืองฮอยอันในฐานะเขตนิคมการค้าญี่ปุ่นและจีนที่ได้เชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางการค้าทะเลตะวันออกกับเครือข่ายการค้าโลกตะวันตกทั้งจักรวรรดิโปรตุเกสที่เข้ามาจัดตั้งสถานีการค้า (trading posts) เพื่อจัดหาสินค้าในช่วงเทศกาลการค้าประจำปีของเมืองฮอยอันบนเส้นทางการค้าจากคาบสมุทรมลายูสู่คาบสมุทรมาเก๊า ภายหลังจากที่จักรวรรดิโปรตุเกสได้รับอนุญาตจากราชสำนักจีนให้เช่าพื้นที่จัดตั้งสถานีการค้าที่มาเก๊า (Sino-Portuguese trade) ในปี ค.ศ. 1557 ขณะที่จักรวรรดิดัตช์ได้เข้ามาจัดตั้งสำนักงานสาขาบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งดัตช์ (VOC) ขึ้นในปี ค.ศ. 1636 ตามการเชื้อเชิญจากขุนนางเหงียน ฟุกเหงียนที่เล็งเห็นว่ามีเครือข่ายเส้นทางการค้ากับชาวญี่ปุ่นเช่นเดียวกัน (Dac Nhu-Mai, 2015 : 164-172) ซึ่งได้เชื่อมเส้นทางการค้าจากเมืองท่าบนคาบสมุทรมลายูและอาณาจักรอยุธยาที่แวะผ่านเมืองฮอยอันเพื่อมุ่งสู่เมืองท่าฮิราโดะ เขตนิคมนางาซากิของจักรวรรดิดัตช์

นับตั้งแต่ช่วงหลังคริสต์ศตวรรษที่ 17 เป็นต้นมา เหล่ากองเรือจักรวรรดิยุโรปได้เดินทางเข้ามาทำการค้าในทะเลตะวันออกกันอย่างคึกคัก การค้าในเมืองฮอยอันได้ขยายสู่เมืองท่าตูราน (Tourane) (หรือเมืองดานังในปัจจุบัน) เนื่องด้วยภูมิศาสตร์ที่ตั้งบนเส้นทางการเดินเรือและขนาดอ่าวของเมืองท่าตูรานนั้นสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ (Phan, 1993 : 22) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1613 เป็นต้นมาบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษ (EIC) ได้เริ่มเข้ามาเจรจากับราชสำนักไดเหวียดในหลายครั้งหลายคราเพื่อสร้างเมืองการค้าแห่งอังกฤษ ดังที่เปรียบเปรยว่าเมืองท่าตูรานแห่งนี้เป็นดั่งยิบรอลต้าแห่งใหม่ (Gibraltar) แต่เนื่องด้วยเกรงอำนาจของจักรวรรดิอังกฤษซึ่งเป็นพันธมิตรที่ดีกับจักรวรรดิดัตช์ ราชสำนักไดเหวียดจึงไม่เสี่ยงในการทำข้อตกลง และต่อมาในปี ค.ศ. 1748 บริษัทอินเดียตะวันออกแห่งฝรั่งเศส (CIO) ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสถานีคลังสินค้าขึ้นที่เมืองฮอยอันพร้อมกับการผูกขาดการค้าเครื่องหอม

1.4 การแย่งชิงอำนาจสู่สงครามและความขัดแย้ง

ความเป็นอู่ข้าวอู่น้ำและการค้าที่รุ่งเรืองของเมืองฮอยอันนั้นได้นำมาสู่การต่อสู้แย่งชิงอำนาจระหว่างขุนนางตระกูลตริ่นห์และขุนนางตระกูลเหงียนฟุกเพื่อความมั่งคั่งทางการค้ากับชาวต่างชาตินั้นได้นำมาสู่สงครามกลางเมืองระหว่างสองภูมิภาค (Trịnh–Nguyễn Civil War) ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1627-1672 (Phan, 1993 : 19) ขณะที่การก่อกบฏเต็ยเซิน (Tây Sơn) ในปี ค.ศ. 1771 ที่มีเมืองฮอยอันเป็นหนึ่งในสมรภูมิการสู้รบกับกองทัพขุนนางตระกูลตริ่นห์จากทางเหนือนั้นทำให้เหล่าพ่อค้าจีนผู้มั่งคั่งจำนวนมากได้อพยพหนีภัยไปทางภาคใต้และตั้งรกรากใหม่กันที่เมืองไซ่ง่อน (Sài Gòn) รวมถึงยุทธการที่สักเกิ่มซว่ายมุต (Battle of Rạch Gầm-Xoài Mút) ในปี ค.ศ. 1784 กองทัพเรือเต็ยเซินที่มีชัยชนะเหนือขุนนางเหงียนอันห์และกองทัพสยามนั้นได้เคลื่อนพลขึ้นทางเหนือเพื่อเข้ายึดเมืองหลวงทังล็อง (Thăng Long) (หรือเมืองฮานอยในปัจจุบัน) ของขุนนางตระกูลตริ่นห์และผลจากการสู้รบทำให้เมืองฮอยอันถูกเผาครั้งใหญ่ในคราวนี้ (Nguyen, 1997 : 14)

นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 16 เป็นต้นมาที่การค้าของเมืองฮอยนั้นอันรุ่งเรืองอย่างมากบนเส้นทางการค้าระหว่างตะวันออกและตะวันตกในขณะเดียวกันก็เป็นประตูที่เปิดรับศาสนาต่าง ๆ โดยเฉพาะศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิกที่ถูกเผยแผ่ครั้งแรกโดยมิชชันนารีชาวโปรตุเกส ภายใต้บริบทการแผ่ขยายของศาสนาคริสต์จากชาติยุโรปต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 1633 ราชสำนักโชกุนโทกูงาวะของญี่ปุ่นได้ดำเนินนโยบายโดดเดี่ยว (Sakoku) และควบคุมการค้าต่างชาติซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าจากเมืองฮอยอันที่ลดลง (Chang, 2000 : 45) สืบต่อมาเหล่าพ่อค้าชาวญี่ปุ่นก็ได้หมดบทบาทลงภายหลังเหตุการณ์ความขัดแย้งทางศาสนาเมื่อขุนนางตระกูลเหงียนได้สั่งกวาดต้อนเพื่อเนรเทศชาวญี่ปุ่นคาทอลิกในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1664 -1665 หลายคนถูกรุมประชาทัณฑ์และกลายเป็นคนสิ้นเนื้อประดาตัว

ช่วงทศวรรษ 1810 ภายใต้การปกครองของราชสำนักเวียดนามการค้าต่างชาติกลับมารุ่งเรืองอีกครั้ง เหล่าพ่อค้าและมิชชันนารีชาวฝรั่งเศสเดินทางเข้ามากันมากขึ้น การเผยแผ่ศาสนาคริสต์กระจายอยู่ทั่วอาณาจักรและราชสำนักเวียดนามเริ่มหวั่นเกรงอำนาจจักรวรรดิฝรั่งเศส กอปรกับทัศนะเชิงลบต่อชาวตะวันตกที่มีมากขึ้นภายหลังราชสำนักจีนพ่ายแพ้ต่อจักรวรรดิอังกฤษในสงครามฝิ่น (Methanon, 2004 : 12-14) และในปี ค.ศ. 1835 ได้เกิดการก่อกบฏของเล วัน โคย (Lê Văn Khôi's Rebellion) ที่มีมิชชันนารีชาวตะวันตกให้การสนับสนุน ราชสำนักเวียดนามจึงมีนโยบายต่อต้านชาวคาทอลิก ยกเลิกสถานกงสุลและผู้ช่วยทูตการค้าฝรั่งเศส รวมถึงการกีดกันการนับถือศาสนาคริสต์ จักรวรรดิฝรั่งเศสจึงใช้เป็นข้ออ้างนำกองเรือเข้าโจมตีและบุกยึดเมืองท่าตูราน[6] ในปี ค.ศ. 1847 ในห้วงเวลานี้เหล่าพ่อค้าชาวจีนในเมืองฮอยอันได้อพยพหนีภัยไปยังภาคใต้ของเวียดนาม (Cima, 1987 : 3-79)

กองทัพจักรวรรดิฝรั่งเศสได้เริ่มโจมตีและยึดเมืองต่าง ๆ ของเวียดนามตั้งแต่ปี ค.ศ. 1858 เพื่อใช้เป็นฐานทัพสำคัญในเขตการค้าตะวันออกไกลและเพื่อแย่งชิงตลาดการค้ากับจักรวรรดิอังกฤษ กระบวนการเจรจาระหว่างราชสำนักเวียดนามและจักรวรรดิฝรั่งเศสนำมาสู่สนธิสัญญาไซ่ง่อน (Treaty of Saigon) ในปี ค.ศ. 1862 ด้วยการยกเมืองไซ่ง่อนรวมทั้งดินแดนเวียดนามตอนใต้ที่เรียกว่าอาณานิคมโคชินไชนา (Cochinchina) ให้แก่

[6] จักรวรรดิฝรั่งเศสอ้างถึงสิทธิ์ตามสนธิสัญญาแวร์ซาย (Treaty of Versailles) ปี ค.ศ. 1787 ว่าด้วยการส่งกองทัพเรือฝรั่งเศสเข้าช่วยขุนนางเหงียนอันห์ (พระจักรพรรดิชาล็อง) คืนราชบัลลังก์ ด้วยข้อแลกเปลี่ยนกับการยกเมืองท่าตูรานและเกาะกนด๋าว (Côn Đảo) รวมถึงสิทธิพิเศษการค้าเสรีให้แก่จักรวรรดิฝรั่งเศส

จักรวรรดิฝรั่งเศส (Haø, 2005 : 5) และในปี ค.ศ. 1884 ราชสำนักเวียดนามได้สูญเสียเอกราชให้แก่จักรวรรดิฝรั่งเศส เส้นทางการเดินเรือของเหล่าพ่อค้าตะวันตกซึ่งนำโดยจักรวรรดิฝรั่งเศสจึงได้ย้ายเส้นทางการเดินเรือสินค้าไปสู่เมืองท่าดานังที่มีขนาดอ่าวที่ใหญ่กว่าเพื่อรองรับการสัญจรทางทะเลของเรือพาณิชย์ต่างชาติที่มีขนาดที่ใหญ่ขึ้น (Nguyen, 2003 : 125) และในปี ค.ศ. 1916 เส้นทางรถไฟที่เชื่อมการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองฮอยอันและเมืองดานังนั้นเสียหายอย่างหนักจากอุทกภัยและไม่ได้มีการซ่อมแซมขึ้นมาอีก เมืองฮอยอันจึงยุติบทบาทของเมืองท่าสำคัญในฐานะศูนย์กระจายสินค้าตั้งแต่บัดนั้น (Nguyen, 2008 : 22)

2. พัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์เมืองมะละกา

2.1 การสืบต่อเครือข่ายเมืองท่าการค้าโบราณ

รากฐานความรุ่งเรืองของเมืองมะละกานั้นว่าด้วยการสืบต่อความรุ่งเรืองจากอาณาจักรศรีวิชัยซึ่งได้บุกเบิกเส้นทางการค้าทางทะเลไว้นับตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 7 โดยกลุ่มหัวหน้าเผ่ามาเลย์ (Srivijayan datus) ที่ทำการค้าขายระหว่างเอเชียตะวันตกและเอเชียใต้สู่เอเชียตะวันออกบนเส้นทางสายไหมทางทะเล (Wolters, 1967 : 71) ณ ที่ตั้งของเมืองท่าปาเล็มบังแห่งอาณาจักรศรีวิชัยที่อยู่ระหว่างช่องแคบซุนดาและช่องแคบมะละกานั้นมีเครือข่ายเมืองท่าการค้าทางทะเลอยู่มากมายทั้งเมืองท่าลังกาสุกะบนชายฝั่งตะวันออกของคาบสมุทรมลายู เมืองท่าบารุสบนชายฝั่งตะวันตกเฉียงเหนือของเกาะสุมาตรา รวมถึงเขตท่าเรือบนหมู่เกาะรีเยา สืบต่อมาในช่วงหลังคริสต์ศตวรรษที่ 7 ที่เหล่าพ่อค้าชาวอินเดีย ชาวอาหรับและชาวเปอร์เซียได้เดินทางเชื่อมเส้นทางการค้าจากช่องแคบฮอร์มุซสู่ช่องแคบมะละกา (Chaudhuri, 1985 : 9-34) พร้อมกับสินค้าที่ได้ออกเดินทางเชื่อมโยงกันบนเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างตลาดยุโรปและตลาดเอเชีย

เรื่องราวประวัติศาสตร์เมืองมะละกาได้เริ่มต้นขึ้นภายใต้การปกครองของเจ้าชายปรเมศวรที่หนีภัยออกจากเมืองเทมาเส็ก (Temasik)[7] (หรือประเทศสิงคโปร์ในปัจจุบัน) เดินทางรอนแรมจนมาถึงฝั่งปากแม่น้ำมัวร์ (Muar) สู่การก่อร่างสร้างเมืองมะละกาขึ้นในปี ค.ศ. 1397 ร่วมกับกลุ่มชนมาเลย์ดั้งเดิมที่ตั้งถิ่นฐานกันอยู่ก่อนตั้งแต่ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 10 ทั้งกลุ่มชนจากุนและกลุ่มชนซาไกซึ่งมีวิถีชีวิตแบบยังชีพด้วยการเพาะปลูกและการจับปลา รวมถึงกลุ่มชนโอรัง ลาอุตที่ทยอยอพยพมาจากเกาะสุมาตรานั้นเป็นผู้นำพาการค้ามาสู่ดินแดนของพระองค์ (GTWHI, 2016 : A3-2) เมืองมะละกาได้ผูกสัมพันธ์ทั้งทางด้านการเมืองและการค้ากับเมืองดินดิงส์และเมืองเซอลาโงร์นั้นสะท้อนถึงการยอมรับเมืองมะละกาในฐานะศูนย์กลางการค้าของชนมาเลย์

การก่อตั้งนครรัฐการค้าใหม่ (trading negara) เฉกเช่นเมืองมะละกานั้นได้เกิดขึ้นในหลายเมืองศูนย์กลางพาณิชยกรรมของราชอาณาจักรอิสลามของเหล่าสุลต่านทั้งอาณาจักรสะมุเดอราปาไซ (Samudera Pasai) อาณาจักรอุรุ (Aru) และอาณาจักรลามุรี (Lamuri) บนเกาะสุมาตราเหนือ (Guan, 1998 : 119-123) แต่ทว่าเป็นห้วงเวลาอันดีเมื่อราชวงศ์หมิงที่กำลังฟื้นฟูอำนาจและเจริญสัมพันธไมตรีทางการค้ากับอาณาจักรต่าง ๆ ในดินแดนทะเลใต้ (Nanyang)

[7] ปี ค.ศ. 1984 มีการค้นพบหลักฐานทางโบราณคดีที่ยืนยันว่าเมืองเทมาเส็กเป็นส่วนหนึ่งของการปกครองแบบคณาธิปไตยของอาณาจักรศรีวิชัยที่ปกครองโดยเจ้าชายปรเมศวร (Paramesvara) หรือศรีตรีบูวานา (Sri Tri Buana) ซึ่งขึ้นอยู่กับว่าจะยอมรับหลักฐานของโทเม ปิเรส์ (Tomé Pires) หรือพงศาวดารมลายู (Sejarah Melayu)

โดยในปี ค.ศ. 1403 ราชสำนักจีนได้ส่งคณะทูตการค้าจีนมายังเมืองมะละกา เจ้าชายปรเมศวรตอบรับพระราชไมตรีจากจักรพรรดิหมิง เฉิงจู่ อันเพื่อใช้คุ้มภัยการรุกรานจากอาณาจักรอยุธยาและอาณาจักรมัชปาหิต สืบต่อมาในปี ค.ศ. 1409 กองทัพเรือการค้าของเจิ้งเหอ (Zheng He) ที่เดินเรือแวะผ่านอาณาจักรจามปา เมืองเซอมารังบนเกาะชวาและได้เคลื่อนกองเรือเข้าสู่เมืองท่ามะละกาซึ่งนับเป็นการเริ่มต้นยุครุ่งเรืองบนเส้นทางการค้าโลกตะวันออกของเมืองมะละกา (GTWHI, 2016 : A3-2)

ช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 15 เมืองมะละกากลายเป็นเมืองท่าการค้าที่มีความมั่งคั่งอย่างมากบนเส้นทางการค้าสายไหมทางทะเล เมื่อราชสำนักจีนผูกขาดการค้าและสั่งห้ามเรือสินค้าจีนทำการค้าขายกับต่างชาติยกเว้นเรือที่มาจากเมืองมะละกาและอาณาจักรอยุธยาเพียงเท่านั้นที่เข้ามาทำการค้ากับราชสำนักจีนได้ ณ บริเวณท่าเรือปากแม่น้ำเพิร์ล (หรือเกาะฮ่องกงในปัจจุบัน) (T'ien, 1981 : 186-197) ปริมณฑลแห่งอำนาจของเมืองมะละกานั้นได้แผ่ขยายครอบคลุมคาบสมุทรสยาม-มลายู (Siamo-Malay Peninsula) ทางตอนเหนือบริเวณเมืองเกอดะห์และชายฝั่งตะวันออกของเกาะสุมาตราตั้งแต่เมืองโรกัน เมืองจัมบี รวมถึงเมืองปาเล็มบัง (Miksic & Goh, 2017a : 531) ท่าเรือเมืองมะละกากลายเป็นศูนย์กลางการค้าทางทะเลที่ได้แย่งชิงเส้นทางการค้าเครื่องเทศจากเมืองต่าง ๆ ตั้งแต่ช่องแคบซุนดาจนถึงช่องแคบมะละกา ขณะที่แนวลมมรสุมถือเป็นปัจจัยเอื้ออำนวยสำคัญที่พัดพาพ่อค้าจากตะวันออกไกลและเอเชียตะวันตกมายังเมืองมะละกา คู่ค้าหลั่งไหลกันมาทั่วสารทิศเพื่อนำสินค้าชั้นดีมาแลกเปลี่ยนซื้อขายกัน ในช่วงฤดูกาลที่การค้าขายคึกคักนั้นจะมีเรือมาจอดทอดสมอกว่า 2,000 ลำซึ่งนี่สะท้อนถึงการเป็นเมืองชุมทางการค้าที่รุ่งเรืองอย่างมาก (GTWHI, 2016 : A3-3)

2.2 อิทธิพลของระบบการค้าตามหลักการแห่งอิสลาม

เครือข่ายเมืองท่าการค้าด้วยระบบการค้าตามหลักการแห่งอิสลามนั้นเริ่มเชื่อมร้อยกันนับตั้งแต่เหล่าพ่อค้าชาวอาหรับเดินเรือการค้าทางทะเลกันมาตั้งแต่ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 7 ซึ่งนั้นได้ค่อย ๆ ก่อรูปเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า[8] ทั้งการชำระค่าสินค้า การขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า รวมถึงการตัดสินข้อพิพาทที่เกิดขึ้น ด้วยอิทธิพลจากระบบตลาดการค้าดังกล่าวนั้นนำมาสู่การเปลี่ยนมานับถือศาสนาอิสลามในหลายชุมชนการค้าบนเส้นทางสายไหมทางทะเล โดยเฉพาะช่วงหลังคริสต์ศตวรรษที่ 13 แบบปฏิบัติทางการค้าตามหลักศาสนาอิสลามนั้นมีความแข็งแกร่งขึ้นภายในโลกอินโด-อิสลาม (Indo-Islamic world) ที่มีอาณาบริเวณครอบคลุมตอนเหนือของชมพูทวีปและจรดดินแดนใต้สายลม ศาสนาอิสลามกลายเป็นศาสนาหลักของรัฐผู้ค้าชาวมุสลิมจากอินเดีย เปอร์เซียและอาระเบีย (Wink, 1997 : 1-7) รวมถึงเมืองมะละกาในช่วงรัชสมัยของเจ้าชาย ราชา ตังกาห์ ที่ได้เปลี่ยนสู่รูปแบบการปกครองแบบอิสลามพร้อมกับเปลี่ยนพระนามเป็นสุลต่าน มูฮัมหมัด ชาห์

ตามบันทึกมลายูโบราณที่จารึกด้วยภาษากาวี (Kawi) ได้กล่าวไว้ถึงกฎหมายพาณิชยนาวีแห่งเมืองมะละกา (Undang-Undang Laut Melaka) ที่ใช้เป็นกฎหมายสำหรับปกครองกลุ่มพ่อค้าทางทะเล เหล่าสุลต่าน

[8] การขยายตัวของเครือข่ายการค้ารัฐอินเดียที่เชื่อมกับจักรวรรดิอิสลามที่สำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ จักรวรรดิซาฟาวิยะห์ (Safavid) จักรวรรดิออตโตมัน (Ottoman) และจักรวรรดิตีมูร์ (Timurid) ต่อเนื่องตั้งแต่ศตวรรษที่ 7 ถึงช่วงปลายศตวรรษที่ 17 นั้นก่อให้เกิดเครือข่ายการค้าของเหล่าพ่อค้ามุสลิมอันยิ่งใหญ่และแข็งแกร่ง เมืองมะละกาได้เปลี่ยนสู่ระบบการค้าตามหลักแห่งอิสลามอันช่วยเสริมส่งให้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าบนเส้นทางระหว่างจีนและอินเดีย รวมถึงระหว่างเอเชียตะวันตกและหมู่เกาะอินโด–มาเลย์

ต่างมีพระราโชบายสร้างความมั่งคั่งด้วยการค้านานาชาติ สุลต่านมีบทบาทในฐานะผู้คุมเส้นทางการค้าเครื่องเทศผ่านระบบกรมเจ้าท่า (Shahbandar) ทั้ง 4 ฝ่ายที่รับผิดชอบตามเส้นทางการค้า พร้อมกับการสนับสนุนจากเหล่าพ่อค้าชาวมุสลิมที่มีเครือข่ายการค้าทั้งจากเกาะสุมาตราและอินเดีย อันนำมาสู่การเป็นเมืองท่าศูนย์กลางแลกเปลี่ยนสินค้า (entrepôt port) บนเส้นทางการค้าทางทะเล (Miksic & Goh, 2017a : 530) ภายใต้ยุคการค้าแห่งอิสลามนี้ส่งผลให้เมืองมะละกากลายเป็นศูนย์กลางการเผยแผ่ศาสนาอิสลาม รวมถึงการปรับเปลี่ยนภาษาอาหรับเป็นภาษามลายูและการประดิษฐ์อักษรยาวี (Jawi) ขึ้นเพื่อใช้สำหรับการทำข้อตกลงทางการค้า (Shellabear, 1961 : 24) ขณะที่การค้าที่มั่งคั่งได้นำใช้ไปเพื่อการทำนุบำรุงบ้านเมืองให้เจริญรุ่งเรืองและมั่นคง เมืองมะละกาในยุคนี้จึงเปลี่ยนสภาพจากชุมชนโจรสลัดเล็ก ๆ ไปตลอดกาล

ยุคการค้าภายใต้รัฐสุลต่านมะละกา เหล่าผู้คนโพ้นทะเลเดินทางมาสู่เมืองมะละกาเพื่อกิจกรรมการค้าด้วยว่าการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าสูงค่าจำพวกเครื่องเทศ สิ่งทอ เครื่องปั้นเซรามิกนั้นสามารถทำกำไรได้มากถึงร้อยละ 300 (Cortesão, 1944 : 27) ขณะเดียวกันอำนาจทางการค้าที่มีก็นำพาสู่อำนาจทางการเมืองเมื่อราชสำนักมะละกาภายใต้ระบบสภาสุลต่านนั้นเหล่าเชื้อพระวงศ์ต่างมีเชื้อสายมาจากอินเดีย โดยเฉพาะชาวคุชราตซึ่งเป็นผู้บุกเบิกการค้าที่สำคัญและเหล่าพ่อค้าอินเดียเชื้อสายอื่น ๆ ทั้งชาวทมิฬ ชาวเบงกาลี ชาวมาลาบาร์ซึ่งมีเครือข่ายเส้นทางการค้าเชื่อมร้อยไว้กับกลุ่มพ่อค้าชาวเอเชียตะวันตกที่เดินทางค้าขายกับเมืองกอฮิเราะฮ์ (หรือกรุงไคโรในปัจจุบัน) (Aiyangar, 1921 : 179) รวมถึงเครือข่ายพ่อค้าพื้นเมืองจากดินแดนต่าง ๆ ทั้งเกาะสุมาตรา เกาะชวา เกาะกาลิมันตัน หมู่เกาะโมลุกกะ เกาะมินดาเนา และเกาะจาม อันก่อเกิดเป็นชุมทางการเดินเรือเพื่อการค้าทางทะเลที่มีเครือข่ายจากเหล่าพ่อค้าทั้ง 3 แห่งทั้งจากทะเลจีนใต้ เอเชียใต้ และเอเชียตะวันตกที่ได้มาพบกันเพื่อการค้า ณ ดินแดนใต้สายลมแห่งนี้ (Guan, 1998 : 110)

2.3 การค้าเปลี่ยนทิศภายใต้การปฏิวัติคาทอลิกของจักรวรรดิโปรตุเกส

การมาถึงของจักรวรรดิยุโรปนั้นมีจุดเริ่มต้นเมื่อพระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 (Alexander VI) ได้ออกสารตราอินเทอร์เซเทอรา (Inter Caetera) ในปี ค.ศ. 1493 เพื่อแบ่งเส้นทางการสำรวจโลกโดยมอบดินแดนทางตะวันออกให้แก่ราชบัลลังก์โปรตุเกสในฐานะจักรวรรดิที่สนับสนุนคริสตจักร และในปี ค.ศ.1507 พระเจ้ามานูเอลที่ 1 แห่งโปรตุเกสจึงโปรดให้อฟองโซ เดอ อัลบูเคิร์ก นำกองเรือรบออกสำรวจเส้นทางดินแดนทางฝั่งตะวันออก (Belgrave, 1966 : 122) ความรุ่งเรืองทางการค้าของเมืองมะละกานั้นได้แผ่ไปอย่างไพศาล ดังคำเปรียบเปรยของชาวโปรตุเกสที่ว่าความรุ่งเรืองทางการค้าในเมืองเวนิสที่เป็นไปนั้นมาจากการหยิบยื่นพระหัตถ์สุลต่านแห่งเมืองมะละกา จักรวรรดิโปรตุเกสจึงหาหนทางเข้าครอบครองเมืองมะละกาด้วยเป้าหมายให้จักรวรรดิโปรตุเกสมีอำนาจเหนือชาวเวนิสบนเส้นทางการค้าเครื่องเทศ (Guan, 1998 : 108)

ห้วงเวลาแห่งความรุ่งเรืองของเมืองมะละกาภายใต้สุลต่านมลายูก็ได้สิ้นสุดลงในปี ค.ศ. 1511 เมื่อจักรวรรดิโปรตุเกสได้เข้าปกครองเมืองมะละกาภายใต้การควบคุมของ อัลฟองโซ เดอ อัลบูลเคิร์กที่เปี่ยมด้วยความมุ่งหมายเพื่อเผยแผ่ศาสนาคริสต์โรมันคาทอลิกเหนือชาวมุสลิมที่กำลังต่อสู้ในสงครามครูเสด (Crusades War) การก่อร่างสร้างเมืองและป้อมปราการด้วยการทุบรื้อศิลาจากมัสยิดและสุสานของราชวงศ์ อันบ่งบอกถึงการเป็นปฏิปักษ์ต่อ

ศาสนาอิสลามซึ่งนั่นทำให้เหล่าพ่อค้าชาวมุสลิมที่เคยคลาคล่ำจำต้องย้ายออกไปทำการค้าที่เมืองท่าแห่งอื่น (GTWHI, 2016 : A3-4) การสูญเสียเครือข่ายพ่อค้ามุสลิมนั้นได้สร้างความเปลี่ยนแปลงให้กับเมืองมะละกาอย่างมากโดยในห้วงเวลานี้เหลือเพียงเหล่าพ่อค้าพื้นเมืองบนช่องแคบมะละกาเท่านั้น ในขณะที่เครือข่ายพ่อค้ามุสลิมได้ทำการค้าระหว่างกันอย่างคึกคักทั้งเมืองยะโฮร์บนคาบสมุทรมลายู เมืองเบอรูเน็งบนเกาะบอร์เนียว เมืองบันตัมบนเกาะชวา รวมถึงเมืองอาเจะห์บนเกาะสุมาตรานั้นยิ่งส่งผลให้เมืองมะละกาลดบทบาททางการค้าลงเรื่อย ๆ (Frank, 1998 : 100)

สถานการณ์ด้านสังคมและประชากรภายในเมืองมะละกานั้นค่อย ๆ แย่ลงนับตั้งแต่การเข้ามาของจักรวรรดิโปรตุเกสเมื่อเทียบกับช่วงการปกครองของสุลต่านมะละกา จากบันทึกของโทเม ปิเรส์ (The Suma Oriental) ว่าไว้ในเมืองมะละกานั้นมีชุมชนเชื้อชาติต่าง ๆ อย่างน้อย 61 ชุมชนและผู้คนพูดกันกว่า 84 ภาษา ด้วยระบบการค้าสมัยสุลต่านมะละกาที่ส่งเสริมการค้าแก่ทุกชนชาติ ในขณะที่ภายใต้การปกครองของจักรวรรดิโปรตุเกสในช่วงแรกนั้นมีนโยบายสร้างความจงรักภักดีแก่คนพื้นเมืองด้วยการแต่งงานกับชาวโปรตุเกสและในส่วนการค้านั้นมีกลุ่มชาวเคลิงที่นับถือศาสนาฮินดูเป็นพันธมิตรหลักซึ่งส่งผลให้เกิดการแย่งชิงผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างชนชาติต่าง ๆ (Pinto, 2012 : 178) ในช่วงครึ่งหลังการปกครองของจักรวรรดิโปรตุเกสที่ภายในเมืองมะละกามีจำนวนพ่อค้าชาวโปรตุเกสและลูกผสมโปรตุเกสเพิ่มมากขึ้นแล้วระบบการปกครองของจักรวรรดิโปรตุเกสจึงได้ปรับเปลี่ยนไปสู่การสร้างความมั่นคงแทนที่การแผ่ขยายอำนาจภายใต้หลักการปฏิวัติคาทอลิก (Catholics Reformation) (Lobato, 1993 : 77-83) ด้วยอัตราการจัดเก็บภาษีการค้าและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่ผู้ที่เปลี่ยนศาสนานั้นกลายเป็นแรงกดดันให้ผู้คนจำนวนมากยอมเปลี่ยนมานับถือศาสนาคริสต์ตั้งแต่กลุ่มพ่อค้าไปจนถึงทาส

จากตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อันโดดเด่นที่สร้างความมั่งคั่งให้แก่เมืองท่าการค้าแห่งนี้ แต่ขณะเดียวกันปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์นี้เองก็นำมาซึ่งความอ่อนแอของเมืองมะละกาภายใต้การปกครองของจักรวรรดิโปรตุเกสทั้งการเป็นเมืองท่าการค้าที่ขาดแหล่งกสิกรรมจึงจำเป็นต้องพึ่งพาแหล่งอาหารจากภายนอกและเมื่อประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้นก็ส่งผลต่อภาวะข้าวยากหมากแพง รวมถึงความไม่มั่นคงทางการทหารที่มักถูกลอบโจมตีจากกองกำลังชาวมลายูจากเมืองยะโฮร์ (Pinto, 2012 : 175) ถือเป็นสถานการณ์สำคัญที่ส่งผลให้แบบแผนการค้าของจักรวรรดิโปรตุเกสจึงจำต้องกลับไปให้ความสำคัญกับเมืองกัวเช่นเดิมในฐานะศูนย์กลางรวบรวมสินค้าจากเอเชีย (Nehru, 1949 : 256) ทั้งนี้ตามบันทึกของจักรวรรดิโปรตุเกสในช่วงทศวรรษ 1580 ที่รายงานต่อสหภาพราชาธิปไตยแห่งคาบสมุทรไอบีเรีย (The Iberian Union) นั้นมีความหวาดหวั่นต่อจักรวรรดิดัตช์ที่เริ่มขยายอิทธิพลในโลกตะวันออกและหมายมุ่งไปยังดินแดนที่จักรวรรดิโปรตุเกสครอบครอง (GTWHI, 2016 : A4-6)

2.4 จากสถานีการค้าแห่งดัตช์สู่เขตนิคมการค้าแห่งอังกฤษ

การเรืองอำนาจขึ้นของจักรวรรดิดัตช์ภายหลังการยึดครองเมืองจายาการ์ตาบนเกาะชวาได้ในปี ค.ศ. 1619 สู่การพัฒนาเมืองท่าบาตาฟียา (หรือปัตตาเวีย) ในฐานะเมืองหลวงแห่งใหม่ของจักรวรรดิดัตช์ในโลกตะวันออกที่มุ่งหมายขยายอิทธิพลเพื่อควบคุมเส้นทางการค้าเครื่องเทศนั้นได้นำมาสู่แผนการยึดครองเมืองมะละกา ภายใต้พันธมิตรแห่งยุทธนาวีระหว่างจักรวรรดิดัตช์กับสุลต่านแห่งเมืองยะโฮร์ ดังปรากฏตามสนธิสัญญาระหว่างจักรวรรดิดัตช์กับสุลต่านแห่งเมืองยะโฮห์ ในปี ค.ศ. 1608 ที่ได้เตรียมการไว้ก่อนหน้านี้ (Moorhead, 1957 : 136-137) จวบจนกระทั่งในปี ค.ศ. 1641 จักรวรรดิดัตช์ส่งเรือรบปิดช่องแคบมะละกา

หลังจากปิดล้อมเมืองมะละกาอยู่ราว 5 เดือน คณะผู้ปกครองชาวโปรตุเกสจึงยอมแพ้ ยุคสมัยของจักรวรรดิโปรตุเกสได้สิ้นสุดลงนับเป็นเวลา 130 ปีหลังจากการขับไล่สุลต่านมลายูออกจากเมืองมะละกา (GTWHI, 2016 : A3-5)

เมืองมะละกาในฐานะสถานีการค้าภายใต้จักรวรรดิดัตช์ที่มุ่งสร้างเมืองมะละกาให้ฟื้นคืนสู่ความเป็นศูนย์กลางเมืองท่าการค้าในดินแดนตะวันออกไกลบนเครือข่ายเส้นทางการค้าที่สำคัญสำหรับการเดินเรือจากหมู่เกาะเครื่องเทศไปทำการค้ากับราชสำนักจีนและราชสำนักญี่ปุ่น โดยมีบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งดัตช์เป็นตัวแทนทำการค้า (Boxer, 1965 : 84) รวมถึงกระบวนการฟื้นฟูเมืองมะละกาขึ้นมาใหม่ตามแผนการของโยสต์ สเคาเต็น (Joost Schouten) เพื่อจัดระเบียบการปกครองทั้งการประกาศข้อปฏิบัติตามกฎหมาย อัตราการจัดเก็บภาษี และการขยายเขตนิคมการเกษตร (Leupe, 1936 : 45) แต่ทว่าการค้าเมืองมะละกานั้นกลับไม่เจริญรุ่งเรืองมากนักเนื่องด้วยนโยบายการผูกขาดการค้าจึงทำให้เหล่าพ่อค้าย้ายไปทำการค้ากับสุลต่านแห่งเมืองยะโฮห์ที่ได้เปิดเมืองท่าแห่งใหม่บนเกาะรีเยา (Riau) ทั้งนี้ในเชิงการค้าจักรวรรดิดัตช์ยังคงให้เมืองบาตาฟียาเป็นศูนย์กลางการค้าหลัก ขณะเดียวกันการที่เมืองมะละกาขาดการส่งเสริมการกสิกรรมนั้นเนื่องด้วยจักรวรรดิดัตช์มุ่งสนใจสินค้าแร่ดีบุกแทนผลผลิตทางการเกษตรที่ภายหลังได้มีข้อตกลงทางการค้าแร่ดีบุกกับเหล่าสุลต่านเมืองต่าง ๆ ในคาบสมุทรมลายู (Arasaratnam, 1969 : 480-490)

ช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 เมืองมะละกากลับมาสู่ย่านการค้าที่คึกคักอีกครั้งเมื่อเหล่าพ่อค้าชาวจีนและชาวบูกิสได้กลับเข้ามาค้าขายที่นี้อีกครั้ง อย่างไรก็ดีเหตุการณ์ในยุโรปนั้นก็ได้เปลี่ยนหน้าประวัติศาสตร์เมืองมะละกาเมื่อจักรวรรดิดัตช์พ่ายแพ้ในสงครามนโปเลียน (Napoleonic Wars) นั้นทำให้กษัตริย์ดัตช์ต้องเสด็จลี้ภัยไปอยู่บนแผ่นดินอังกฤษและส่งผลให้จักรวรรดิดัตช์จำต้องส่งมอบเมืองมะละกาและทรัพย์สินอื่น ๆ ในดินแดนตะวันออกให้กับจักรวรรดิอังกฤษเพื่อปกป้องไว้ในช่วงปี ค.ศ. 1795-1818 อันเป็นห้วงเวลาเดียวกันที่จักรวรรดิอังกฤษได้ครอบครองเกาะปีนังและได้เริ่มพัฒนาเมืองจอร์จทาวน์ในฐานะเมืองท่าการค้าที่สำคัญภายใต้นโยบายการค้าเสรีและแผนพัฒนาฐานทัพเรือแห่งจักรวรรดิอังกฤษ (Abdullah bin Abdul Kadir, 1970 : 62) เมืองมะละกาจึงถูกลดบทบาททางการค้าลงภายใต้การดูแลของจักรวรรดิอังกฤษและภายหลังสิ้นสุดสงครามนโปเลียนเมืองมะละกาได้ถูกส่งคืนให้แก่จักรวรรดิดัตช์ ในปี ค.ศ. 1818

การลงนามในสนธิสัญญาแองโกลดัตช์ (Anglo-Dutch Treaty) ในปี ค.ศ. 1824 ระหว่างจักรวรรดิดัตช์กับจักรวรรดิอังกฤษเพื่อแลกดินแดนระหว่างกัน โดยฝ่ายจักรวรรดิอังกฤษได้มอบเมืองเบงคูลเลน (Bencoolen) เมืองท่าทางตอนใต้ของเกาะสุมาตราให้แก่จักรวรรดิดัตช์เพื่อแลกกับเมืองมะละกา (Mills, 2003 : 86-87) ในช่วงแรกที่จักรวรรดิอังกฤษเข้าปกครองเมืองมะละกานั้นประสบปัญหาหลายด้านทั้งปัญหาที่ดินในเขตเกษตรกรรม ปัญหาการจัดเก็บภาษีแบบสิบชักหนึ่ง (Nehru, 1949 : 106) ด้วยข้อเท็จจริงที่ว่าเมืองมะละกาไม่อาจรุ่งเรืองทางการค้าเช่นเมื่อครั้งอดีตอีกต่อไป จักรวรรดิอังกฤษจึงพัฒนาเมืองมะละกาด้วยการขยายพื้นที่การเพาะปลูกเพิ่มมากขึ้นทั้งการปลูกอ้อย พริกไทย และใบชา (Balestier, 1848 : 145) ทั้งนี้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1813 จักรวรรดิอังกฤษได้ยกเลิกการค้าทาสซึ่งส่งผลให้ระบบทาสแรงงานค่อย ๆ ลดลงและมีผลต่อการพัฒนาเขตเกษตรกรรมในเมืองมะละกา โดยทาสแรงงานกลุ่มสุดท้ายได้หมดลงในช่วงทศวรรษ 1840

จักรวรรดิอังกฤษได้ขยายอำนาจเหนือคาบสมุทรมลายูด้วยระบบการปกครองแบบเขตนิคมช่องแคบ (Straits Settlements) ในปี ค.ศ. 1826 ซึ่งประกอบด้วย เมืองมะละกา เกาะปีนัง จังหวัดเวลเลสลีย์ เมืองดินดิงส์ และเกาะสิงคโปร์ ด้วยการบริหารการปกครองโดยบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษซึ่งขึ้นตรงกับข้าหลวงใหญ่ที่เมืองกัลกัตตา และต่อมาในปี ค.ศ. 1867 จักรวรรดิอังกฤษได้เปลี่ยนรูปแบบการปกครองจากเขตนิคมช่องแคบสู่อาณานิคม (Crown Colony) ซึ่งขึ้นตรงกับรัฐบาลอังกฤษที่กรุงลอนดอน (Nehru, 1949 : 172-174) นำมาสู่การพัฒนาด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการในหลายประการ รวมถึงนโยบายอนุญาตถือครองที่ดิน (free-land policy) สำหรับการเกษตรและการปศุสัตว์แก่ชาวจีนและชาวอินเดียเพื่อมุ่งส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าเมืองมะละกา (Bird, 1883 : 7) แต่ทว่าเศรษฐกิจการค้าของเมืองมะละกาก็ค่อย ๆ หมดบทบาทลงเมื่อการค้ายางพาราเติบโตอย่างมากในเกาะปีนังและเกาะสิงคโปร์ ยิ่งไปกว่านั้นในสายตาของผู้ปกครองอาณานิคมก็มองว่าเมืองมะละกาเป็นเพียงชานเมืองของสิงคโปร์เท่านั้น (Sandhu, 1969 : 200) ช่วงเวลาทางประวัติศาสตร์เมืองมะละกาภายใต้อำนาจของจักรวรรดิยุโรปที่เดินทางยาวนานกว่า 450 ปี ทั้งจักรวรรดิโปรตุเกส จักรวรรดิดัตช์ และจักรวรรดิอังกฤษนั้นต่างเข้ามาสืบต่อความรุ่งเรืองของเมืองมะละกาภายใต้บริบทเมืองท่าการค้ายุคพาณิชยนิยม

3. พัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์เมืองจอร์จทาวน์

3.1 ภูมิหลังของการก่อตั้งเมืองจอร์จทาวน์

ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 16 นักเดินเรือและพ่อค้าชาวโปรตุเกสเรียกดินแดนแห่งนี้ว่าเกาะปินาม (Pinaom) เนื่องจากมีการปลูกหมากสงซึ่งเป็นผลผลิตที่สำคัญของเกาะ ส่วนคนพื้นเมืองมาเลย์เรียกว่าแหลมปีนากา (Tanjung Penaga) หรือต้นสารภีทะเลซึ่งขึ้นอยู่จำนวนมาก (Hassan & Yahaya, 2012 : 1) ณ ห้วงเวลาที่เริ่มมีพ่อค้าแวะผ่านนั้นเกาะปีนังมีสภาพเป็นป่าพรุมีชนพื้นเมืองตั้งถิ่นฐานอยู่ไม่เกิน 30 คน ภายหลังมีชาวอาเจะห์และชาวมีนังกาเบาเข้ามาตั้งถิ่นฐานในช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 18 (Saidin, 2008 : 15) เมืองจอร์จทาวน์ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะปีนัง โดยชื่อของเมืองนั้นถูกตั้งขึ้นเพื่อเฉลิมพระเกียรติยศแก่พระเจ้าจอร์จที่ 3 ทรงเสวยราชย์เป็นกษัตริย์แห่งอังกฤษในช่วงยุคล่าอาณานิคม ตามบันทึกของจักรวรรดิอังกฤษบรรยายไว้ว่าเมืองจอร์จทาวน์นั้นมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์สำหรับเขตการเดินเรือการค้าที่ดีที่สุดแห่งหนึ่ง ณ ที่ตั้งบริเวณตอนเหนือของคาบสมุทรมลายูและด้วยเป็นเกาะขนาดใหญ่นอกชายฝั่งที่ยื่นออกจากแผ่นดินนั้นจึงเหมาะแก่การเป็นฐานขนถ่ายแลกเปลี่ยนสินค้าบนเส้นทางการค้าแนวลมมรสุม (Khoo, 2012 : 64)

บริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษที่มีกิจการค้าขายบริเวณแหลมจังซีลอน (Junk Seilon) (หรือเมืองภูเก็ตในปัจจุบัน) มานานกว่า 2 ทศวรรษก็เริ่มหมายมุ่งที่จะครอบครองหมู่เกาะมลายู/ มลายาทวีป (Malaya Dvipa) เพื่อแสวงหาสินค้าเครื่องเทศที่สามารถสร้างกำไรได้อย่างมาก รวมถึงการมีส่วนแบ่งบนเส้นทางการค้ากับจีนให้มากยิ่งขึ้น และในปี ค.ศ. 1771 ฟรานซิส ไลท์ (พระยาราชกปิตัน) อดีตราชนาวีอังกฤษได้เดินทางแวะผ่านเกาะปีนังพร้อมกับกองคาราวานการค้าที่เดินทางมาจากเมืองมัทราส (หรือเมืองเจนไนในปัจจุบัน) สุลต่านมูฮัมหมัด ญีวาแห่งเมืองเกอดะห์ได้อนุญาตให้เข้ามาค้าขายยังเมืองท่าของพระองค์ได้พร้อมร้องขอให้ชาวอังกฤษช่วย

ต่อต้านอิทธิพลราชสำนักสยามและปกป้องราชบัลลังก์ของพระองค์ (Hoyt, 1991 : 14) ฟรานซิส ไลท์ในฐานะทูตการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษที่มีแรงจูงใจเข้ามาทำการค้านั้นก็สมประโยชน์ร่วมกันกับข้อเสนอจากสุลต่านเมืองเกอดะห์

ฟรานซิส ไลท์ได้เจรจาโน้มน้าวข้าหลวงใหญ่ของบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษในเมืองกัลกัตตาให้เห็นด้วยว่าสามารถใช้เกาะปีนังเป็นฐานทัพเรือของอังกฤษในอ่าวเบงกอลได้ และภายใต้ยุทธศาสตร์เชิงพาณิชยกรรมในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ที่ให้ความสำคัญเชิงภูมิรัฐศาสตร์ต่ออาณาบริเวณตะวันออกของมหาสมุทรอินเดีย ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าจีนบนคาบสมุทรมาเก๊าที่เพิ่งเปิดการค้ากับบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษ (GTWHI, 2016 : A3-7) และเพื่อควบคุมการแผ่ขยายอำนาจของจักรวรรดิดัตช์เหนือหมู่เกาะของมาเลย์ รวมถึงการที่จักรวรรดิฝรั่งเศสได้เข้ามาเจริญสัมพันธไมตรีกับราชสำนักพม่าและตั้งอู่ซ่อมเรือที่เมืองเซอัง (หรือตาน-ลยีน) เมืองท่าปากแม่น้ำอิรวดีซึ่งนั่นได้ส่งสัญญาณเตือนให้จักรวรรดิอังกฤษควรใส่ใจในผลประโยชน์ของบริษัทมากยิ่งขึ้น (Ooi, 2016a : 183)

3.2 สถานีการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษ

คณะกรรมการบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษในกรุงลอนดอนได้แต่งตั้งให้ ฟรานซิส ไลท์เป็นผู้อำนวยการฝ่ายการค้าอังกฤษในเกาะปีนังเพื่อการส่งเสริมการจัดสรรที่ดินแก่ผู้อพยพเข้ามาอยู่ใหม่ โดยได้ปฏิเสธการช่วยเหลือทางทหารเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความสัมพันธ์กับจักรวรรดิดัตช์ (Hussin, 2009 : 147) ในเดือนเมษายน ค.ศ. 1791 มีเหตุการณ์สู้รบขึ้น ฟรานซิส ไลท์ตอบโต้ด้วยการโจมตีป้อมปราการเมืองไปร (Prai) และเส้นทางกองกำลังเมืองเกอดะห์ ด้วยความพ่ายแพ้ดังกล่าวสุลต่านอับดุลเลาะห์ มูฮาร์รัม ชาห์จึงถูกบังคับให้ลงนามในสนธิสัญญาสันติภาพ มิตรภาพและพันธมิตร (Treaty of Peace, Friendship and Alliance) เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 1791 โดยให้บริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษจ่ายเงินชดเชยให้กับสุลต่านอับดุลเลาะห์ มูฮาร์รัม ชาห์ 6,000 ดอลลาร์สเปนต่อปีตราบเท่าที่บริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษยังคงดำเนินกิจการอยู่บนเกาะแห่งนี้ (Ooi, 2016b : 171)

การจัดตั้งเขตนิคมการค้าแห่งจักรวรรดิอังกฤษภายใต้ยุทธศาสตร์เมืองท่าการค้าเสรี ด้วยนโยบายเปิดเสรีการปลูกฝิ่นและจำหน่ายน้ำตาลเมา (arrack) ระบบการค้าเสรีถือเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เหล่าพ่อค้าชาวตะวันตกและตะวันออกต่างมุ่งหน้าเข้ามาทำการค้าในเมืองท่าการค้าเสรีแห่งใหม่ (Salleh, 2007 : 46-48) ทั้งนี้ในเชิงภูมิยุทธศาสตร์แล้วจักรวรรดิอังกฤษต้องการใช้เกาะแห่งนี้เป็นที่ตั้งของฐานบัญชาการกองทัพเรือในดินแดนตะวันออกไกลเพื่อป้องกันการรุกรานของกองทัพยุโรปในระหว่างสงครามนโปเลียน ในช่วงปี ค.ศ. 1803-1815 แต่ทว่าหลังจากชัยชนะของราชนาวีอังกฤษจากยุทธนาวีที่แหลมตราฟัลการ์ (Battle of Trafalgar) อันเสริมส่งการเป็นมหาอำนาจทางทะเลในฐานะชาติผู้ไม่พ่ายแพ้ต่อผู้ใด (Brown, 1959 : 28–29) จักรวรรดิอังกฤษจึงยกเลิกแผนการพัฒนาเมืองจอร์จทาวน์ในฐานะฐานทัพเรือและอู่ต่อเรือ โดยให้คงไว้เพียงการพัฒนาฐานทัพเรือที่เมืองท่าตรินโคมาลีในบริติชซีลอน (หรือประเทศศรีลังกาในปัจจุบัน)

เมืองจอร์จทาวน์มีบทบาทสำคัญในฐานะท่าเรือสำหรับกองเรืออีสต์อินเดียนแมน (East Indiamen) เพื่อแวะพักจัดเตรียมเสบียงและการซ่อมแซมเรือระหว่างเดินทางไปจีนเพื่อไปรับสินค้าโภคภัณฑ์อันหรูหรา ทั้งชาและ

ผ้าไหม (Tregonning, 1959 : 2-12) นำมาบรรจุผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อส่งไปจำหน่ายที่อื่น (entrepôt trade) บนเส้นทางการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ เอเชียตะวันตก และยุโรป รวมถึงการเป็นเขตนิคมการค้าขายเครื่องเทศที่สำคัญบนเส้นทางการค้าเครื่องเทศ (maritime spice route) บนเกาะปีนังจึงมีการพัฒนาเขตนิคมการเกษตรที่สำคัญโดยมีผลผลิตหลักได้แก่ อ้อย ข้าว พริกไทย กานพลู มะพร้าว จันทน์เทศ สีเสียดเทศ และกาแฟ (Hussin, 2009 : 143) ผ่านนโยบายจัดสรรที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมบริเวณที่ราบลุ่มซึ่งทอดยาวตั้งแต่ทิศตะวันออกจรดทางทิศใต้ของคาบสมุทรมลายู พร้อมกับการขยายพื้นที่ตั้งถิ่นฐานสำหรับเขตที่อยู่อาศัยในเมืองจอร์จทาวน์แก่ผู้อพยพจากต่างดินแดนที่เข้ามาดำเนินกิจการเหมืองแร่ดีบุกที่กำลังรุ่งเรือง ขณะเดียวกันความเชื่อมั่นต่อระบบการค้าในฐานะเมืองท่าการค้าแห่งอังกฤษนั้นทำให้ชุมชนคนโพ้นทะเลขยายตัวมากยิ่งขึ้น (Furnivall, 1956 : 303-307)

3.3 การเป็นชุมทางผู้คนและชุมทางพาณิชยกรรม

เมืองจอร์จทาวน์ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อเป็นเมืองท่าสำหรับผู้อพยพ (migrant port-town) จากหลากหลายชาติพันธุ์ที่มาจากหลากหลายถิ่นกำเนิดซึ่งเดินทางมาอยู่ร่วมกัน ความหลากหลายทางเชื้อชาติในแต่ละย่านชุมชนที่ต่างมีความชำนาญด้านการค้าและงานบริการ พร้อมกับการแบ่งงานกันทำตามกลุ่มเชื้อชาตินั้นได้ช่วยยกระดับกิจกรรมการค้าและการพาณิชย์ในเมืองจอร์จทาวน์ยิ่งขึ้น (Turnbull, 1972 : 106-107) ภายใต้นโยบายการค้าเสรีเพื่อส่งเสริมผู้คนต่างแดนให้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและทำการค้าบนเกาะปีนัง แม้จุดเริ่มต้นการพัฒนาของจักรวรรดิอังกฤษนั้นจะว่าด้วยแนวความคิดแบ่งแยกแล้วปกครอง (divide and rule) ภายใต้ยุทธศาสตร์การเมือง การทหารและการค้าเพื่อให้จักรวรรดิอังกฤษสามารถควบคุมเมืองจอร์จทาวน์ได้โดยปราศจากปัญหาความขัดแย้งทางเชื้อชาติของกลุ่มผู้อพยพ แต่ทว่าด้วยเพราะความมั่งคั่งจากการค้าที่รุ่งเรืองนี้เองที่ได้ช่วยแบ่งปันโอกาสอันดีให้แก่ทุกเชื้อชาติ

เส้นทางการค้าทางทะเลเอเชียของเมืองจอร์จทาวน์นั้นได้ถูกจักรวรรดิอังกฤษบุกเบิกเส้นทางและสร้างให้ดินแดนแห่งนี้เป็นที่รู้จักแก่เหล่าพ่อค้าต่างแดน เมืองท่าแห่งนี้เติบโตขึ้นจากประชากรหลากหลายชาติพันธุ์ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มหลักได้แก่ กลุ่มชาวตะวันตก กลุ่มชาวเอเชีย และกลุ่มลูกผสมชาติพันธุ์ (Hussin, 2009 : 331) โดยในระยะเริ่มต้นของการก่อร่างสร้างเมืองจอร์จทาวน์นั้นจะมีกลุ่มชาวตะวันตกที่มีบทบาทสำคัญทั้งกลุ่มข้าราชการอาณานิคมและกลุ่มพ่อค้าซึ่งต่อมาได้กลายเป็นกลุ่มชนชั้นนำทางสังคม (Garnier, 1923 : 10) ในส่วนกลุ่มชาวจีนนั้นได้รับการส่งเสริมจากจักรวรรดิอังกฤษให้ย้ายออกจากเมืองมะละกาเพื่อมาตั้งถิ่นฐานใหม่ที่เกาะปีนัง ชาวจีนจึงถือเป็นผู้บุกเบิกทางการค้าและมีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจทุกรูปแบบและทุกระดับ ในระยะต่อมาเมื่อเกาะปีนังเริ่มเจริญรุ่งเรืองทางการค้าก็มีกลุ่มชาวมาเลย์จำนวนมากที่อพยพมาจากเกาะสุมาตรา เกาะชวา รวมทั้งคาบสมุทรมลายูที่หลั่งไหลเข้ามาลงหลักปักฐานกันบนเกาะปีนังพร้อมกับวิถีกสิกรรมและการประมง

เมืองจอร์จทาวน์ในฐานะสถานีการค้าสำคัญนั้นได้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือ (trans-shipment) ที่เชื่อมเส้นทางการค้าระหว่างอินเดียและจีน การค้าที่มั่งคั่งนำพาชาวชูเลียจากเมืองท่าต่าง ๆ ที่อยู่ริมชายฝั่งโคโรมันเดลเข้ามามีบทบาททางการค้าในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 โดยส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าวาณิชและตัวแทนบริษัทการค้าที่ช่วยให้การค้าระหว่างเมืองจอร์จทาวน์กับอินเดียเจริญรุ่งเรืองขึ้น และกลุ่มพ่อค้าชาวบูกิสที่มีกองเรือได้

ขนส่งสินค้ามาจากเกาะสุลาเวสีและหมู่เกาะโมลุกกะ รวมถึงกลุ่มพ่อค้าเชื้อสายอาหรับมีเครือข่ายการค้าระหว่างเมืองอาเจะห์และเมืองกัลกัตตาเป็นสำคัญ (Hussin, 2009 : 306-309) ในขณะที่กลุ่มลูกผสมชาติพันธุ์นั้นเพิ่มจำนวนมากยิ่งขึ้น อาทิ ชาวยาวี เปอกัน (Jawi-Pekan) เป็นกลุ่มลูกผสมมาเลย์และอินเดียซึ่งมีจำนวนมากที่สุดและมีเครือข่ายการค้าข้ามช่องแคบระหว่างผู้คนเชื้อชาติต่าง ๆ บนเครือข่ายการค้าในอ่าวเบงกอล (Goh, 2014 : 89) ชาวเคลิงเป็นกลุ่มลูกผสมชาติพันธุ์ที่มีพ่อเป็นชาวเบงกาลีซึ่งมาเป็นทหารรับจ้าง (sepoy) และมีแม่เป็นชาวจีน รวมถึงชาวยูเรเชียที่นับถือศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิกได้อพยพเข้ามาเพื่อดำเนินกิจการการค้ากันอย่างคึกคัก (Thomson, 1984 : 31-34)

การพัฒนาย่านธุรกิจการค้าของเมืองจอร์จทาวน์ด้วยรูปแบบการวางผังถนนแนวกริด (gridiron) ที่สามารถรองรับขยายตัวของย่านเมืองตามย่านเชื้อชาติพันธุ์ให้ได้มีส่วนร่วมต่อระบบการแบ่งงานกันทำในเชิงเศรษฐกิจ (division of labour) อันเพื่อเป็นการกระจายโอกาสแสวงหาความมั่งคั่งให้แก่ทุกเชื้อชาติพันธุ์ (Hussin, 2009 : 141-155) แม้จักรวรรดิอังกฤษจะไม่มีนโยบายแบ่งแยกเผ่าพันธุ์ตั้งแต่เริ่มต้น แต่ทว่าแนวโน้มของการแบ่งแยกนั้นมาจากรูปแบบการค้าโดยกลุ่มเชื้อชาติ (ethic trade) ด้วยการจัดการทางการค้าภายในเมืองจอร์จทาวน์นั้นถูกกำกับด้วยข้อปฏิบัติในแต่ละพื้นที่และตามแต่กลุ่มการค้าขายที่แตกต่างกันเชิงเชื้อชาติซึ่งอาศัยอยู่ร่วมกันนั้นจะมีข้อตกลงทำการค้ากันเฉพาะบนถนนบางสายหรือบางพื้นที่เท่านั้น การค้าขายภายในเมืองจึงถูกแบ่งอย่างชัดเจนตามเขตย่านพื้นที่นั้น ๆ (Hussin, 2009 : 295) พร้อม ๆ กับการพัฒนาย่านบ้านเรือนร้านค้า (shophouses) ที่ได้ขยายตัวจากศูนย์กลางเมืองจอร์จทาวน์ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะปีนัง ด้วยลักษณะย่านการค้าแบบอาเขต (arcade) ที่มีแนวทางเดินสาธารณะที่เชื่อมระหว่างอาคารพาณิชย์ (หง่อคาขี่) ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบภูมิทัศน์เมืองย่านการค้า

3.4 จากเขตนิคมช่องแคบสู่อาณานิคมจักรวรรดิอังกฤษ

ภายหลังสนธิสัญญาแองโกล-ดัตช์ (Anglo-Dutch Treaty) ในปี ค.ศ. 1824 นั้นได้แบ่งขอบเขตอำนาจตามเขตคาบสมุทรไว้อย่างชัดเจน บริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษจึงได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของเขตนิคมการค้าและนำมาสู่การจัดระบบการปกครองแบบเขตนิคมช่องแคบ (Straits Settlements) ในปี ค.ศ. 1826 (Hoyt, 1991 : 46) แต่ด้วยความผันผวนของเศรษฐกิจโลกในช่วงต้นทศวรรษ 1830 เป็นสถานการณ์สำคัญให้เมืองจอร์จทาวน์ในฐานะเมืองหลวงของเขตนิคมช่องแคบและศูนย์กลางทางการค้าถูกแทนที่ด้วยเมืองสิงคโปร์ในฐานะเมืองหลวงของเขตนิคมช่องแคบในปี ค.ศ. 1833 ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญเพราะนับแต่นั้นมาเมืองจอร์จทาวน์ก็ค่อย ๆ ลดบทบาทในฐานะศูนย์กลางการค้านานาชาติลง (Pongsupath, 1990 : 219) แม้ว่าในห้วงดังกล่าวเมืองจอร์จทาวน์จะมีความสำคัญที่เป็นรองจากเมืองสิงคโปร์ แต่เมืองจอร์จทาวน์ยังคงบริหารด้วยระบบเสรีนิยมที่รัฐจะไม่เข้ามาแทรกแซง (laissez-faire liberalism) เช่นดังเดิมก่อนนั้น

การค้นพบดีบุกในเมืองเปรัคและเมืองสลังงอร์ในช่วงทศวรรษ 1840 ได้เปลี่ยนให้เกาะปีนังเป็นประตูเชื่อมระหว่างช่องแคบ (intra-straits) เมืองจอร์จทาวน์จึงคลาคล่ำไปด้วยชาวจีนแผ่นดินใหญ่ที่อพยพเข้ามาผ่านสมาคมลับชาวจีนและก่อให้เกิดเครือข่ายชาวจีนโพ้นทะเลกลุ่มใหม่ ๆ ที่มีการรวมตัวกันที่เรือนสมาคม (kongsi)

และบ้านตระกูล (clan) ตามแบบแผนธรรมเนียมนิยมของชาวจีนที่เคารพต่อบรรพบุรุษและเกื้อกูลต่อกัน (Comber, 1959 : 32-35) กลุ่มชาวจีนอพยพที่เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ ได้เปลี่ยนโครงสร้างทางประชากรในเกาะปีนัง ความตึงเครียดทางสังคมได้นำมาสู่การก่อตั้งสภาเมืองจอร์จทาวน์ขึ้นในปี ค.ศ. 1857 พร้อมกับบทบาทของกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ให้ได้มีส่วนร่วมภายใต้กรอบความสัมพันธ์ทางสังคมและเศรษฐกิจเสรี (Blythe, 1969 : 149-171) อย่างไรก็ตามผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่มีมากยิ่งขึ้นนั้นได้นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งเรื่องผลประโยชน์ในกิจการเหมืองดีบุก การแย่งชิงผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างกลุ่มชาวจีนและชาวมลายูนั้นได้เกิดเหตุการณ์จลาจลขึ้นใน ปี ค.ศ. 1867 (the 1867 Penang Riots) นำมาสู่การจัดตั้งคณะกรรมการบริหารเมืองจอร์จทาวน์ขึ้นพร้อมกับสถานะของเขตนิคมช่องแคบที่ถูกกำกับภายใต้สำนักงานอาณานิคมในกรุงลอนดอน เกาะปีนังจึงกลายเป็นส่วนหนึ่งของอาณานิคมจักรวรรดิอังกฤษ (Crown Colony)

การพัฒนาเมืองจอร์จทาวน์เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1867 เป็นต้นมาทั้งการขยายเขตเมืองด้วยโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคต่าง ๆ การพัฒนาเขตก่อตั้งบริษัทเอกชน การพัฒนาเขตปลูกยางพาราและพืชเศรษฐกิจอื่น ๆ (Ooi, 2016b : 182) ภายใต้ภูมิยุทธศาสตร์ที่จักรวรรดิอังกฤษกำหนดให้เมืองจอร์จทาวน์เป็นเส้นทางการเดินเรือหลักมาตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1850 นั้นนำมาสู่การยกระดับการพัฒนาเป็นศูนย์กลางเมืองท่าการค้าเสรีและคลังสินค้าบนเส้นทางการค้าทางทะเลภายในทวีปเอเชีย (intra-Asian sea trade) ทั้งการพัฒนาพื้นที่ริมอ่าวตลอดแนวถนนเวล์ดเควย์เพื่อขยายขนาดท่าเรือสินค้าและการพัฒนาท่าเรือสเวตเตนแฮม (Port Swettenham) เพื่อรองรับเมืองสลังงอร์และเมืองกัวลาลัมเปอร์ในฐานะพื้นที่หลังท่าเรือ (Goh, 2014 : 90) เพื่อการควบคุมเส้นทางการค้าและเพื่อสนับสนุนการค้าของจักรวรรดิอังกฤษเป็นสำคัญ ภายใต้สถานการณ์การค้าระหว่างภูมิภาคที่เติบโตขึ้นทั่วโลกพร้อม ๆ กับการขยายตัวของระบบทุนนิยมระหว่างประเทศ ด้วยเงื่อนไขดังกล่าวนี้เมืองจอร์จทาวน์จึงได้รับการพัฒนามากกว่าจากรูปแบบทั่ว ๆ ไปของเมืองท่าอาณานิคม (colonial port-towns) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Hussin, 2009 : 294)

การขยายตัวของเครือข่ายการค้าจีนหนานหยาง (Nanyang Chinese) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่ช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมานั้นมีเมืองจอร์จทาวน์เป็นศูนย์กลางที่สำคัญทั้งในฐานะท่าเรือระดับภูมิภาคและเส้นทางการโยกย้ายถิ่นฐานกลุ่มชาวจีนในฐานะศูนย์กลางของทุนการค้าซึ่งนั่นทำให้เมืองจอร์จทาวน์เต็มไปด้วยห้างร้านต่าง ๆ ที่คลาคล่ำไปด้วยพ่อค้าชาวจีน (Khoo, 2012 : 21) จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1941 เมื่อกองทัพจักรวรรดิญี่ปุ่นเข้ายึดครองเกาะปีนัง ชาวจีนกลุ่มที่ต่อต้านจักรวรรดิญี่ปุ่นถูกกวาดล้าง (Sook Ching) หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เกาะปีนังมีความพยายามแยกตัวออกจากสหพันธรัฐมาลายาด้วยขบวนการแบ่งแยกดินแดนปีนัง (Penang Secessionist Movement) โดยมีข้อเสนอต่อจักรวรรดิอังกฤษให้เกาะปีนังแยกตัวออกมาเข้าร่วมกับเกาะสิงคโปร์เพื่อการฟื้นคืนเขตนิคมช่องแคบ อย่างไรก็ตามด้วยความคิดเห็นทางการเมืองของชาวปีนังที่แข็งกร้าวต่ออำนาจรัฐบาลกลางนั้นอาจมีผลให้ท่าเรือเสรีของเมืองจอร์จทาวน์ถูกลดบทบาทลงนับตั้งแต่ช่วงปลายทศวรรษ 1960 เป็นต้นมา

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เปรียบเทียบนั้นเพื่อการย้อนทบทวนชั้นของเมืองประวัติศาสตร์เหล่านี้ที่ได้ก่อรูปความเป็นเมืองตามแต่ละห้วงสมัยทั้งการสืบต่อความรุ่งเรืองและความเสื่อมถอยลงของเมืองท่าการค้าซึ่งสัมพันธ์กับเงื่อนไขสถานการณ์และบริบททางประวัติศาสตร์ทั้งในยุคพาณิชยนิยมและยุคอาณานิคม ทั้งนี้การอธิบายในเชิงปรัชญาประวัติศาสตร์ (historiosophy) เกี่ยวกับวัฏจักรทางประวัติศาสตร์ซึ่งอธิบายถึงความรุ่งเรืองและความเสื่อมถอยลงของอารยธรรมโบราณนั้นได้นำมาสู่ข้อถกเถียงเกี่ยวกับความมีพลวัตของวัฏจักรทางประวัติศาสตร์ (dynastic cycle) ที่เชื่อว่าวิวัฒนาการทางสังคมนั้นไม่เป็นไปแบบเส้นตรงด้วยเพราะปัจจัยแทรกแซงจากภายนอกที่มีอิทธิพลอย่างสำคัญ ดังเช่นกรณีเส้นเวลาของประวัติศาสตร์เมืองท่าการค้า ได้แก่ คติสากลแบบจักรพรรดิราช การโยกย้ายถิ่นฐานผู้คนโพ้นทะเล สงครามศาสนา การจัดช่วงชั้นทางสังคม การเผยแพร่ศิลปวิทยาการ ลัทธิพาณิชยนิยม ลัทธิอาณานิคม การปฏิวัติอุตสาหกรรม และแบบแผนสังคมอุดมโภคา ดังนั้นกระบวนทัศน์สำหรับการวิเคราะห์ประวัติศาสตร์จากการสื่อสารและแลกเปลี่ยนนั้นถือเป็นข้อพิจารณาที่สำคัญเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่มีความต่างแบบต่างระดับกัน

การสังเคราะห์กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาเชิงเปรียบเทียบของเมืองท่าการค้าในเอเชีย ตามที่ Haneda Masashi (2009 : 1-11) ได้เปิดมุมมองใหม่เกี่ยวกับการศึกษาประวัติศาสตร์เปรียบเทียบในมิติที่สำคัญ ได้แก่ 1) การเปรียบเทียบเชิงภูมิศาสตร์ที่ตั้ง เขตการค้า การวางผังเมือง เขตย่านชุมชนชาติพันธุ์ 2) การเปรียบเทียบกระบวนการข้ามผ่านวัฒนธรรมระหว่างกัน (cross-cultural) ด้วยการปฏิสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมระหว่างชาวยุโรปและคนพื้นเมืองในเมืองท่าต่าง ๆ ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 17 และคริสต์ศตวรรษที่ 18 ผ่านบทบาทของบริษัทอินเดียตะวันออกชาติยุโรป (European East India Companies) ด้วยกิจกรรมเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ การแต่งงานข้ามเชื้อชาติ การเผยแพร่ศิลปวิทยาการ การเผยแผ่ศาสนา รวมถึงผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย และ 3) การเปรียบเทียบรูปแบบการปกครองของชาวยุโรปและชาวพื้นเมืองในเมืองท่าการค้า ภายใต้ความสัมพันธ์ที่ซับซ้อนระหว่างจักรวรรดิผู้ปกครองและชนชั้นอำนาจของผู้นำท้องถิ่นในแง่การถ่วงดุลอำนาจทางการเมืองและผลประโยชน์ทางการค้านั้นต่างผันแปรไปตามแต่สถานการณ์ที่เกิดขึ้น (Haudrère, 2009 : 175-191) โดยสามารถสรุปข้อค้นพบของกรณีเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์ได้ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงปัจจัยและเงื่อนไขความรุ่งเรืองของเมืองท่าการค้า

กรณีศึกษา	รายละเอียด
เมืองฮอยอัน	• การมีรากฐานจากเขตท่าเรือของเมืองสิงหะปุระแห่งอาณาจักรจามปา • การเป็นเมืองการค้าหัตถศิลป์ชั้นสูงของอาณาจักรได่เหวียด • การจัดตั้งสถานีการค้าแห่งราชสำนักโชกุนโทกูงาวะและเขตชุมชนการค้าญี่ปุ่น • การเข้ามาตั้งถิ่นฐานของกลุ่มพ่อค้าชาวจีนหลังการล้มสลายของราชวงศ์หมิง • การเป็นเครือข่ายเส้นทางการค้ากับเมืองมะละกาและเมืองมาเก๊าของจักรวรรดิโปรตุเกส

ตารางที่ 1 แสดงปัจจัยและเงื่อนไขความรุ่งเรืองของเมืองท่าการค้า (ต่อ)

กรณีศึกษา	รายละเอียด
เมืองฮอยอัน	• การเป็นเครือข่ายเส้นทางการค้ากับเมืองท่าฮิราโดะ เขตนิคมนางาซากิของจักรวรรดิดัตช์ • การจัดตั้งสถานีคลังสินค้าเครื่องหอมของบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งฝรั่งเศส
เมืองมะละกา	• การสืบต่อเครือข่ายเส้นทางการค้าจากอาณาจักรศรีวิชัย • การมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งบนคาบสมุทรและเขตการเดินเรือตามแนวลมมรสุม • การมีเครือข่ายการค้าระบบอิสลามและจักรวรรดิอิสลาม • การเป็นศูนย์กลางของเหล่านครรัฐการค้าภายใต้โลกอินโด-อิสลาม • การมีเครือข่ายการค้าของชาวยูเรเซียภายหลังการปฏิวัติคาทอลิกของจักรวรรดิโปรตุเกส • การจัดตั้งสถานีการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งดัตช์ • การเป็นเขตนิคมช่องแคบและอาณานิคมแห่งจักรวรรดิอังกฤษ
เมืองจอร์จทาวน์	• การจัดตั้งสถานีการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออกแห่งอังกฤษ • การเป็นเขตท่าเรือสำหรับกองเรืออีสต์อินเดียนแมนของจักรวรรดิอังกฤษ • การย้ายเมืองท่าการค้าจากเมืองมะละกาสู่เมืองจอร์จทาวน์ • การพัฒนาเขตนิคมและย่านธุรกิจการค้าของจักรวรรดิอังกฤษ • การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือบนคาบสมุทรมลายู • การเป็นเมืองท่าของเครือข่ายการค้าชาวจีนหนานยาง • การเป็นเมืองหลวงของเขตนิคมช่องแคบและอาณานิคมแห่งจักรวรรดิอังกฤษ

จากตารางที่ 1 แสดงปัจจัยและเงื่อนไขความรุ่งเรืองของเมืองท่าการค้าจากการศึกษาเปรียบเทียบเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์นั้นมีปัจจัยและเงื่อนไขที่สำคัญ ได้แก่ 1) รากฐานอาณาจักรโบราณที่มีเครือข่ายการค้าต่างแดน 2) ภูมิศาสตร์ที่ตั้งทั้งลักษณะคาบสมุทรและชะวากทะเลบนเส้นทางลมมรสุม 3) ดินแดนอันมั่งคั่งด้วยทรัพยากร 4) ชุมทางการอพยพของผู้คนโพ้นทะเล 5) เครือข่ายการค้าจักรวรรดิอิสลามและจักรวรรดิตะวันตก ทั้งนี้การค้าต่างแดนได้นำมาสู่การปฏิสัมพันธ์ระหว่างดินแดนต่าง ๆ ที่ขยายตัวขึ้น เมืองท่าเหล่านี้จึงก่อรูปขึ้นด้วยลักษณะพหุวัฒนธรรมแห่งชุมทางการค้า (multicultural emporiums) บนเครือข่ายเส้นทางการค้าทางทะเล อันกลายเป็นร่องรอยทางประวัติศาสตร์โลกทางทะเลเอเชียที่ได้สะท้อนผ่านภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ที่ยังคงเด่นชัดจวบจนปัจจุบัน

ตารางที่ 2 แสดงปัจจัยและเงื่อนไขความเสื่อมถอยของเมืองท่าการค้า

กรณีศึกษา	รายละเอียด
เมืองฮอยอัน	• การเผาเมืองฮอยอันในช่วงสงครามกบฏเต็ยเซิน • การต่อต้านเหล่าพ่อค้าคาทอลิกและมิชชันนารีชาวฝรั่งเศสของราชสำนักเวียดนาม • การพัฒนาเมืองท่าตูรานในฐานะเขตการเดินเรือแห่งใหม่ของจักรวรรดิฝรั่งเศส • การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิศาสตร์บริเวณปากแม่น้ำทูโบ่น
เมืองมะละกา	• การลดทอนเครือข่ายการค้าโลกอิสลามของจักรวรรดิโปรตุเกส • การมีระบบการค้าแบบผูกขาดของจักรวรรดิดัตช์ • การทำลายเมืองมะละกาของจักรวรรดิอังกฤษในช่วงสงครามนโปเลียน • การรุกรานของจักรวรรดิญี่ปุ่นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2
เมืองจอร์จทาวน์	• การย้ายเมืองหลวงเขตนิคมช่องแคบของจักรวรรดิอังกฤษสู่เมืองสิงคโปร์ • การก่อจลาจลและการแย่งชิงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มเชื้อชาติ • การกวาดล้างชุมชนชาวจีนของจักรวรรดิญี่ปุ่นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 • การลดบทบาทลงของเครือข่ายการค้าชาวจีนหนานหยาง

จากตารางที่ 2 แสดงปัจจัยและเงื่อนไขความเสื่อมถอยของเมืองท่าการค้าจากการศึกษาเปรียบเทียบเมืองฮอยอัน เมืองมะละกา และเมืองจอร์จทาวน์นั้นมีปัจจัยและเงื่อนไขที่สำคัญ ได้แก่ 1) การเปลี่ยนราชวงศ์และกลุ่มชนชั้นนำทางอำนาจ 2) ภาวะสงครามและการก่อกบฏ 3) ข้อพิพาทจากการเผยแผ่ศาสนา 4) การแย่งชิงผลประโยชน์ทางการค้ายุคอาณานิคม 5) การพัฒนาเขตการเดินเรือแห่งใหม่ การค้านั้นเป็นเสมือนช่องทางการติดต่อสื่อสารโลกภายนอกที่มักนำมาสู่ความเปลี่ยนแปลงทั้งระบอบการเมืองและการสงคราม ทั้งนี้แบบแผนทางการค้าตามลำดับช่วงยุคพาณิชยนิยมนั้นถือเป็นห้วงสมัยของหุ้นส่วนทางการค้า (age of partnership) และเมื่อเข้าสู่ยุคอาณานิคมของเหล่าจักรวรรดิยุโรปนั้นได้เปลี่ยนไปสู่ห้วงสมัยของการแข่งขันทางการค้า (age of competition) ซึ่งมีผลต่อพัฒนาการของแต่ละเมืองท่าการค้าอย่างมีนัยสำคัญ

พัฒนาการของเมืองท่าการค้าภายใต้บริบทยุคพาณิชยนิยม ณ ดินแดนอุษาคเนย์กับความเป็นชุมทางการค้าทางทะเลอย่างต่อเนื่องนั้นด้วยเพราะมีการรับส่งและการล้นไหล (spillover) ทั้งเชิงมูลค่าการค้าและกิจกรรมการค้าระหว่างอาณาจักรต่าง ๆ ที่มีต่อกันซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Lawrence G. Potter (2014 : 131-132) เกี่ยวกับเมืองท่าในอ่าวเปอร์เซียที่ว่าเมื่อเมืองท่าใดเสื่อมถอยลงนั้นจะมีเมืองท่าอื่นสืบต่อรับช่วงเครือข่ายการค้าและรุ่งเรืองขึ้นแทนที่โดยมีปัจจัยในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ทั้งอำนาจทางการเมืองและความมั่งคั่งทางทรัพยากรการค้าเป็นสำคัญ ในขณะที่รากฐานคติจักรพรรดิราชได้กำหนดแบบแผนต่อการสร้างอาณาจักรที่ยิ่งใหญ่นั้นจำต้องมีเมืองท่าการค้าที่รุ่งเรือง ดังเช่นกรณีอาณาจักรอยุธยาในฐานะรัฐเมืองท่า (port-polity state) ที่มีความสัมพันธ์

ทางการค้าเชิงพึ่งพาในฐานะดินแดนคู่ค้ากับอาณาจักรล้านช้างนั้นมีส่วนสร้างความรุ่งเรืองทางการค้าร่วมกัน (Poopongpan, 2019 : 164-165) แต่ขณะเดียวกันการผลัดแผ่นดินเปลี่ยนราชวงศ์ผู้ปกครองอาณาจักรนั้นมีส่วนต่อการเสื่อมถอยลงของเมืองท่าการค้าต่าง ๆ ที่มีระบบบรรณาการเพื่อการค้า (tribute trade) ด้วยว่าราชวงศ์ใหม่นั้นมักจะดำเนินวิเทโศบายการทูตและการค้าสู่ดินแดนแห่งใหม่ ๆ เพื่อขยายภูมิศาสตร์ของจักรวรรดิ ดังเช่นกรณีราชวงศ์จีนและราชวงศ์เปอร์เซีย (Rossabi, 1990 : 353-360)

พัฒนาการของเมืองท่าการค้าภายใต้บริบทยุคอาณานิคม ในฐานะเขตนิคมการค้านั้นขึ้นอยู่กับแบบแผนแห่งจักรวรรดิยุโรปนั้น ๆ ทั้งกรอบคิดแห่งประวัติศาสตร์ชาติหรือยุทธศาสตร์การค้าของบริษัทอินเดียตะวันออก ขณะเดียวกันความก้าวหน้าทางวิทยาการพาณิชย์นาวีได้ขยายเส้นทางการค้าทางทะเลที่เชื่อมโยงหลายภูมิภาค หลาย ๆ เมืองท่าการค้าภายใต้การปกครองของเหล่าจักรวรรดิยุโรปนั้นต่างมีอิทธิพลต่อความรุ่งเรืองขึ้นและความเสื่อมถอยลง ตามที่ Malyn Newitt (2008 : 105-125) ได้ศึกษาความรุ่งเรืองและความเสื่อมถอยของเมืองท่าอาณานิคมเกาะโมซัมบิกนั้นสัมพันธ์กับทิศทางการค้าของจักรวรรดิโปรตุเกสเป็นสำคัญ เฉกเช่นเดียวกับเมืองมะละกาที่เสื่อมถอยลงเมื่อครั้งจักรวรรดิโปรตุเกสหวนกลับไปให้ความสำคัญกับเมืองกัวในอินเดียเช่นเดิม ดังนั้นการศึกษาพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้าจึงสัมพันธ์กับกรอบคิดวัตถุนิยมทางประวัติศาสตร์ของภูมิศาสตร์แบบอาณานิคมที่ต้องขยายมุมมองแบบคู่ขนานทั้งประวัติศาสตร์โลกและประวัติศาสตร์ท้องถิ่นที่หลายแห่งได้ปฏิสัมพันธ์กันระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลกในห้วงเวลาที่สำคัญแห่งยุคการค้าทางทะเล

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

การวิจัยนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบพัฒนาการเชิงประวัติศาสตร์ของเมืองท่าการค้าภายใต้บริบทยุคพาณิชยนิยมสู่ยุคอาณานิคม จึงใคร่มีข้อเสนอแนะประเด็นการวิจัยครั้งต่อไปเกี่ยวกับการศึกษาเปรียบเทียบระบบการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออกของชาติยุโรปที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบทุนนิยมอุปถัมภ์ (crony capitalism) ซึ่งได้ก่อรูปไว้ในช่วงก่อนการได้รับเอกราชสู่รัฐชาติสมัยใหม่ อันเป็นองค์ความรู้สำคัญแก่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา

รายการเอกสารอ้างอิง

Abdullah bin Abdul Kadir. (1970). *The Hikayat Abdullah: An Annotated Translation* (p. 62). Translation by A. H. Hill. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Aiyangar, S. K. (1921). *South India and Her Muhammadan Invaders* (p. 179). London: Oxford University Press.

Arasaratnam, S. (1969). Some Notes on the Dutch in Malacca and the Indo Malayan Trade, 1648-1670. *Journal of Southeast Asian History (JSEAH)*, 10(3), 480-490.

Balestier, J. (1848). View of the State of Agiculture in the British Possession in the Straits of Malacca. *JIA*, 2, 139-150.

Belgrave, C. (1966). *The Pirate Coast* (p. 122). London: G. Bell and Sons.

Bird, I. L. (1883). *The Golden Chersonese and the Way Thither* (p. 7). London: John Murray.

Blythe, W. (1969). *The Impact of Chinese Secret Societies in Malaya, a Historical Study* (pp. 149-171). London: Oxford University Press.

Boxer, C. R. (1965). *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800* (p. 84). London: Hutchinson.

Brown, M. S. (1959). The Failure of Penang as a Naval Base and Shipbuilding Centre. *JMBRAS*, 32(1), 1-32.

Chang, M. (2000). *Cooperation Project for the Preservation of Hoian Ancient Town* (p. 45). Tokyo: Showa Women's University, Institute of International Culture.

Chaudhuri, K. N. (1985). *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750* (pp. 9-34). Cambridge: Cambridge University Press.

Chen, Kuan-Hsing. (2010). *Asia as Method: Toward Deimperialization* (pp. 211-256). Durham, NC: Duke University Press.

Cima, R. J. (1987). *Vietnam: A Country Study* (pp. 3-79). Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.

Comber, L. F. (1959). *Chinese Secret Societies in Malaya: A Survey of the Triad Society from 1800-1900* (pp. 32-35). New York: Monograph of the Association for Asian studies.

Cortesão, A. (1944). *The Suma Oriental of Tomé Pires* (p. 27). London: Hakluyt Society.

Dac Nhu-Mai, N. (2015). The Impact of Hôi An as Heritage from the Sea. A Platform for Vietnam's Traditional Maritime Know-How. In F. T. Barata & J. M. Rocha (Eds.). *Heritages and Memories from the Sea* (pp. 164-172). 1st International Conference of the UNESCO Chair in Intangible Heritage and Traditional Know-How: Linking Heritage, 14-16 January 2015. Évora, Portugal: Conference Proceedings.

Dror, O. & Taylor, K. W. (2006). *Views of Seventeenth-Century Vietnam: Christoforo Borri on Cochinchina and Samuel Baron on Tonkin* (p. 213). Ithaca, New York: The Southeast Asia Program (SEAP).

Frank, A. G. (1998). *Reorient: Global Economy in the Asian Age* (p. 53). Berkeley: University of California Press.

Furnivall, J. S. (1956). *Colonial Policy and Practice: A Comparative Study of Burma and Netherlands India* (pp. 303-307). New York: New York University Press.

Garnier, K. (1923). Early Days in Penang. *JMBRAS*, 1(1), 5–12.

GTWHI (George Town World Heritage Incorporated). (2016). *George Town Historic Cities of the Staraits of Malacca Special Area Plan*. Penang: George Town World Heritage Incorporated.

Guan, K. C. (1998). From Melaka to Singapura: The Evolution of an Emporium. In W. Sucharithanarugse (Ed.). *Port Cities and Trade in Western Southeast Asia* (pp. 108-123). Bangkok: Institute of Asian Studies, Chulalongkorn University.

Haneda, M. (2009). *Asian Port Cities, 1600-1800: Local and Foreign Cultural Interactions* (pp. 1-11). Singapore: NUS Press.

Haø, M. H. (2005). *Lich su Viet Nam can hien dai (1858-1975). (in Vietnamese). [Contemporary and Modern History of Vietnam (1858-1975)]* (p. 5). Ho Chi Minh: NXB Đại Học Quốc Gia TP HCM.

Hassan, A. S. & Yahaya, S. R. C. (2012). *Architexture and Heritage Buildings in George Town Penang* (p. 1). Penang: Sinaran Bros.

Haudrère, P. (2009). The Hindu Courtier and the French Governor, Pondicherry, 1744-60. In M. Haneda (Ed.). *Port Cities, 1600-1800: Local and Foreign Cultural Interactions* (pp. 175-191). Singapore: NUS Press.

Hồ, X. T. (1998). *Cham Relics in Quảng Nam* (p. 5). Da Nang: Bao Tang Quảng Nam.

Hoyt, S. H. (1991). *Old Penang, Images of Asia* (pp. 14-65). Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Hussin, N. (2009). *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780-1830* (pp. 141, 271-309). Singapore: NUS Press.

Khoo, S. N. (2012). *Streets of George Town, An Illustrated Guide to Penangs City Streets and Historic Attractions* (pp. 21, 64). Penang: Areca Books.

Lee, P. & Chong, A. (2016). Mixing up Things and People in Asia's port Cities. In P. Lee, L. Y. Andaya, B W. Andaya, G. Newton & A. Chang (Eds.). *Port Cities: Multicultural Emporiums of Asia*, 1500-1900. Singapore: Asian Civilisations Museum.

Leupe, P. A. (1936). The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese in 1640-1641: Extracts from the archives of the Dutch East India Company. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS)*, 14(1), 1-178.

Lobato, M. L. M. (1993). *Politica e Comercio dos portugueses no Mundo Malaio-Indonesio (1575-1605)* (pp. 77-83). Master's thesis, Lisbon: Universidade Nova de Lisboa.

Mahoney, J. (2004). Comparative-Historical Methodology. *Annual Review of Sociology*, 30(1), 81-101.

Methanon, A. (2004). *Vietnam in French Perceptions: An Analytical Survey of French Scholarly Works on Vietnam, 1884-2000* (pp. 12-14). Khon Kaen: Center for Research on Plurality in the Mekong region (CERP).

Miksic, J. N. & Goh, G. Y. (2017a). *Ancient Southeast Asia* (pp. 530-531). London: Routledge.

Miksic, J. N. & Goh, G. Y. (2017b). Spheres of Ceramic Exchange in Southeast Asia, Ninth to Sixteenth Centuries CE. In T. Hodos (Ed.). *The Routledge Handbook of Archaeology and Globalization* (pp. 808-809). New York: Routledge.

Mills, L. A. (2003). British Malaya 1824–67. Selangor, *Malaysia: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society (MBRAS)*, 22, 86-87.

Moorhead, F. J. (1957). *A History of Malaya and Her Neighbours* (pp. 136-137). London: Longmans.

Nehru, J. (1949). *Glimpses of World History* (pp. 106-256). India: Lindsay Drummond Limited.

Newitt, M. (2008). Mozambique Island: The Rise and Decline of a Colonial Port City. In L. M. Brockey (Ed.). *Portuguese Colonial Cities in the Early Modern World* (pp. 105-125). Farnham: Ashgate.

Nguyen, D. D. (2003). *The Birth and the Historic Evolution of Hoi An.* Hanoi: Gioi Publishers.

Nguyen, P. T. (1997). *Do thi co Hoian va nhung di tich tieu bieu. (in Vietnamese). [Hoian Ancient Town and the Major Attractions]* (pp. 13-14). Danang: Nha xuat ban Giao Duc.

Nguyen, T. T. H. (2008). *Tourism Development and the Sustainable Management of Cultural Heritage - A Case Study of Hoi An Ancient Town in Vietnam* (p. 22). (Master Dissertation), KDI School of Public Policy and Management.

Ooi, K. G. (2016a). *Early Modern Southeast Asia, 1350-1800* (p. 183). New York: Routledge.

Ooi, K. G. (2016b). Maverick George Town, Penang: Colonial Outpost to a World Heritage Site. In V. T. King (Ed.). *UNESCO in Southeast Asia, World Heritage Sites in Comparative Perspective* (pp. 169-183). Copenhagen: NIAS Press.

Parnwell, M. J. G. (2016). Heritage Management and Tourism Development in Hoi An, Vietnam. In V. T. King (Ed.). *UNESCO in Souteast Asia, World Heritage Sites in Comparative Perspective* (p. 87). Copenhagen: NIAS Press.

Phan, H. L. (1993). *Hoian (Faifo) - Past and Present. The National Committee for the International Symposium on the Ancient Town of Hoian* (pp. 18-22). Hanoi: The Gioi Publishers.

Pinto, P. J. S. (2012). *The Portuguese and the Straits of Melaka 1575-1619 Power, Trade and Diplomacy* (pp. 175, 178). Singapore: NUS Press.

Pongsupath, C. (1990). *The Mercantile Community of Penang and the Changing Pattern of Trade, 1890-1941* (p. 219). PhD Dissertation, University of London.

Poopongpan, W. (2019). A Relationship between Ayutthaya and Lan Xang. *Journal of Faculty of Arts, Silpakorn University*, 41(1), 150-167. (In Thai)

Potter, L. G. (2014). The Rise and Fall of Port Cities in the Persian Gulf. In L. G. Potter (Ed.). The Persian Gulf in Modern Times: People, Ports, and History (pp. 131-152). New York: Palgrave Macmillan.

Reid, A. (2000). *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia* (p. 104). Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Rossabi, M. (1990). The Decline of the Central Asian Caravan Trade. In J. D. Tracy (Ed.). *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (pp. 353-360). Cambridge: Cambridge University Press.

Saidin, M. (2008). Arkeologi: Penempatan awal di Pulau Pinang dan Seberang Perai dan Pulau Pinang (Archaeology: Early Settlements in Perai and Penang). In M. H. Salleh (Ed.). *Sejarah Awal Pulau Pinang (The Early History of Penang)* (p. 15). Penang: Penerbit Universiti Sains Malaysia.

Salleh, M. H. (2007). Wajah Sastera Malaysia Dalam Bahasa Orang Putih [The Face of Malay Literature in the White Mans' Languages]. *Dewan Sastera*, 37(4), 46-48.

Sandhu, K. S. (1969). *Indians in Malaya: Some Aspects of Their Immigration and Settlement 1786-1957* (p. 200). Cambridge: Cambridge University Press.

Seiichi, K. (1997). *Report of Hoian's Excavation* (p. 6). Tokyo: Showa University.

Shellabear, W. G. (1961). *Sejarah Melayu = the Malay Annals* (p. 24). Singapura: Malaya Pub. House.

Thomson, J. T. (1984). *Glimpses into Life in Malayan Lands* (pp. 31-34). Singapore: Oxford University Press.

T'ien, J.-K. (1981). Cheng Ho's Voyages and the Distribution of Pepper in China. *Journal of the Royal Asiatic Society New Series (JRAS)*, 2(1981), 186-197.

Tregonning, K. G. (1959). Penang and the China Trade. *Malaysia in History (MIH)*, 5(1), 8-12.

Turnbull, C. M. (1972). *The Straits Settlements, 1826–67: Indian Presidency to Crown Colony*. (pp. 106-107). Singapore: Oxford University Press.

UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization). (1999). *Hoi An Ancient Town*. Retrieved from: http://whc.unesco.org/en/list/948/

Vickery, M. (2009). A Short History of Champa. In A. D. Hardy, M. Cucarzi & P. Zolese (Eds.). *Champa and the Archaeology of Mỹ Sơn (Vietnam)* (p. 45). Singapore: NUS Press.

Vu, V. P. & Dang, V. B. (1991). *Characteristics and Topography of Hoian and the Suburbs* (pp. 87-100). Hanoi: Social Sciences Publishers.

Wink, A. (1997). *Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World; Vol. 2: The Slave Kings and the Islamic Conquest, 11th-13th Centuries* (pp. 1-7). Leiden: Brill.

Wolters, O. W. (1967). *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya.* Ithaca, New York: Cornell University Press.

Wong, D. T. K. (2011). Vietnam–Champa Relations during the Seventeenth and Eighteenth Centuries. In K. P. Tran & B. M. Lockhart (Eds.). *the Cham of Vietnam: History, Society and Art* (p. 241). Singapore: NUS Press.