

# PERAN PANTAI UTARA JAWA DALAM JARINGAN PERDAGANGAN REMPAH\*

Oleh

Singgih Tri Sulistiyono\*\*

## A. Pendahuluan

Makalah ini mencoba untuk memahami mengapa pantai utara (pantura) Jawa memegang kunci penting dalam jaringan perdagangan rempah bukan hanya di Nusantara tetapi juga dalam konteks perdagangan internasional. Padahal pulau Jawa sendiri bukanlah merupakan penghasil rempah yang dicari oleh para pedagang internasional. Memang kawasan ujung barat Pulau Jawa, yaitu daerah Banten pernah menjadi salah satu penghasil lada yang merupakan salah satu jenis rempah yang bernilai tinggi. Secara umum Jawa bukanlah penghasil utama rempah yang merupakan komoditi yang selama berabad-abad menggerakkan sejarah dunia, namun pantura Jawa telah memegang peran penting dalam jaringan perdagangan rempah dunia (*world spice route*).<sup>1</sup>

Tulisan ini berargumentasi bahwa peran penting kawasan pantura Jawa dalam jaringan perdagangan rempah terkait dengan beberapa faktor, antara lain: keberadaan pantai utara Jawa yang relatif aman untuk persinggahan para pedagang yang sedang melakukan pelayaran jarak jauh sehingga memungkinkan tumbuh dan berkembangnya berbagai pelabuhan. Selain itu perbekalan untuk perjalanan jarak jauh juga dengan mudah didapatkan di kawasan pantura yang memiliki hinterland yang subur dan kaya. Selain itu, pola pengangkutan laut (pelayaran) yang masih menggunakan tenaga angin juga telah menempatkan pantura Jawa sebagai kawasan yang 'mau-tidak mau' harus disinggahi oleh para pedagang rempah. Demikian juga kondisi hinterland yang kaya dengan komoditi yang laku dijual dalam kontes perdagangan rempah juga sangat menentukan posisi penting pantura dalam jalur rempah, apalagi jumlah penduduk yang relatif padat jika dibandingkan dengan kawasan lain di Nusantara juga merupakan pasar yang sangat menguntungkan bagi para pedagang untuk memasok barang-barang impor ke Jawa dalam rangka perdagangan rempah tersebut. Untuk itu, dengan sumber-sumber yang terbatas, makalah ini akan membahas beberapa isu pokok, yaitu tentang

---

\*Disampaikan pada Seminar Nasional mengenai Jalur Rempah dengan tema "Rempah Mengubah Dunia" (Makassar: 11 – 13 Agustus 2017). Sebagian dari materi makalah ini telah disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah X yang diselenggarakan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia (Jakarta: 7 – 10 November 2016).

\*\*Dosen Departemen Sejarah Universitas Diponegoro Semarang

<sup>1</sup>Dalam konteks itu ada yang menyebut jalur pelayaran dan perniagaan maritim melalui laut di Samudera Hindia hingga Laut Cina Selatan sebagai 'maritime silk road' atau 'silk road of the sea' untuk membedakannya dengan *caravan silk-road* atau *overland silk road* atau *inter-continental silk road*. Lincoln Paine, *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World* (New York: Alfred A. Knopf, 2013), hlm. 262. Pelabelan jalur sutera terhadap rute perdagangan ini seolah-olah mengandung klaim bahwa sutera menjadi komoditi utama dalam dua jalur perdagangan baik melalui darat maupun melalui laut. Pertanyaannya adalah apakah memang betul komoditi sutera mendominasi jalur pelayaran dan perniagaan melalui laut. Ataukah sebaliknya justru rempah yang menjadi komoditi utama dalam perdagangan melalui jalur maritim di antara Cina dan Eropa termasuk di dalamnya kepulauan Nusantara. Sesungguhnya rempah lah yang menjadi komoditi utama, bukan kain sutera. Jenis kain ini sebetulnya lebih berfungsi sebagai 'alat tukar' rempah. Hal ini bisa dilacak dari perkembangan sejarah perdagangan maritim internasional.

kondisi pantai dan pelabuhan kuno di kawasan pantura Jawa, pola pelayaran tradisional, serta kondisi hinterland pantura Jawa yang terkait dengan produk perdagangan yang dihasilkan pada waktu itu.

## **B. Geografis dan Geostrategis Pantura Jawa**

### ***Pelabuhan***

Informasi kondisi pantura Jawa pada masa pra-modern sulit untuk dideskripsikan karena keterbatasan sumber sejarah. Berbagai informasi bisa diketahui setelah kedatangan bangsa-bangsa Barat yang membuat catatan dan laporan mengenai kawasan ini. Deskripsi agak detail mengenai kondisi pantura dapat ditemukan dalam kajian yang dibuat oleh Findlay pada abad XIX.<sup>2</sup> Dari laporannya, secara umum dapat diketahui bahwa kondisi fisik pantai di pantura Jawa sebagian besar adalah datar dan banyak ditumbuhi pohon-pohon besar. Agak jauh di pedalaman terlihat beberapa puncak gunung. Tinggi puncak-puncak gunung ini bervariasi mulai dari 10.000 sampai 11.000 kaki dan posisi mereka ditandai pada peta yang dibuat oleh orang-orang Barat. Selama berabad-abad, keberadaan puncak gunung ini menjadi tanda alam yang sangat penting bagi pelaut terutama untuk pelayaran prahu dagang tradisional dan nelayan. Selama musim timur awan biasanya menutupi puncak gunung, tetapi di musim barat puncak tertinggi dapat dilihat dari jarak lebih dari 80 mil. Hampir di sepanjang pantura utara Jawa, sebagian besar garis pantai dapat didekati melalui alur pelayaran dengan kedalaman yang bervariasi antara 8 hingga 15 meter dengan kejauhan yang berbeda-beda pula. Kebanyakan pantai di pantura Jawa berlumpur dan berpasir terutama di dekat mulut sungai. Di beberapa tempat terdapat batu karang yang berbahaya.<sup>3</sup>

Pantai sekitar Teluk Jakarta berupa lumpur lunak, meskipun di sekitarnya dijumpai pula dangkalan pasir dan beberapa terumbu karang. Pada abad XIX kedalaman alur layar sekitar 15 hingga 20 meter untuk menuju pantai. Secara umum kedalaman 5 meter akan ditemukan pada jarak 1 mil dari pantai. Jalur pelayaran ini cukup terlindung oleh Kepulauan Seribu dari ancaman ombak besar selama musim muson barat. Keberadaan gundukan pasir dan terumbu terletak di dekat alur pelayaran biasanya oleh pengelola pelabuhan ditandai dengan pelampung, meskipun seringkali pelampung ini bergeser karena riak. Secara umum, pantai sekitar Jakarta datar, tetapi sekitar 30 mil di luar Jakarta terlihat beberapa puncak tinggi dari Gunung Gede, Pangrango, dan Salak.<sup>4</sup> Puncak-puncak gunung itu dapat digunakan sebagai *seamarks* oleh pelaut yang akan berlabuh di Tanjung Priok. Pada waktu itu selama musim barat puncak ini dapat dilihat dari Teluk Jakarta tetapi jarang terlihat selama musim timur.<sup>5</sup>

Kondisi pantai daerah sebelah di timur Jakarta tidak jauh berbeda dari pantai sekitar Teluk Jakarta. Beberapa pelabuhan kecil dapat ditemukan di kawasan sebelah timur seperti Cirebon, Tegal, dan Pekalongan. Selama musim barat, Cirebon menjadi tempat berlindung yang aman dari ombak laut yang tinggi. Gunung Ceremai dapat digunakan sebagai tengara untuk kapal yang berlayar di sepanjang pantai ini. Dari Cirebon ke pelabuhan Tegal, kapal harus berlayar sekitar 35 mil dari garis pantai. Daerah pedalaman dari kawasan ini berbukit

---

<sup>2</sup>A.G. Findlay, *A Directory for the Navigation of the Indian Archipelago and the Coast of China from the Straits of Malacca and Sunda, and the Passage East of Java to Canton, Shanghai, The Yellow Sea, and Korea* (London: Laurie, 1889)

<sup>3</sup>Findlay, *A Directory*, hlm. 648.

<sup>4</sup>L.J. van Rhijn, *Reis door den Indischen Archipel in het belang der Evangelische zending* (Rotterdam: Wijt, 1851), hlm. 55.

<sup>5</sup>Findlay, *A Directory*, hlm. 639.

dan bergunung. Puncak tertinggi adalah Gunung Slamet. Sedikit lebih ke arah timur dan lebih dekat ke laut adalah sebuah bukit yang disebut Gunung Gajah.<sup>6</sup>

Sekitar 400 km dari Jakarta ke arah timur adalah pelabuhan Semarang yang merupakan pelabuhan terbesar di Jawa Tengah. Antara Tegal dan Semarang, terdapat pelabuhan kecil Pekalongan. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang terbuka yang terletak di mulut sungai kecil. Kadang-kadang kapal mengalami kesulitan untuk membuang sauh.<sup>7</sup>

Dari Pekalongan ke Semarang dapat dilihat pedalaman yang berupa dataran tinggi. Gunung-gunung yang dapat dilihat dari laut antara lain Gunung Sindoro, Sumbing dan Prahau. Di sebelah selatan, terletak Gunung Semarang atau Gunung Ungaran. Pelabuhan Semarang terletak di Teluk Semarang. Pada akhir abad ke-19, pelabuhan ini memiliki tempat kawasan buang jangkar dengan kedalaman 8 hingga 10 meter dengan jarak sekitar 3 atau 4 mil dari pantai. Sedimentasi dari Sungai Semarang merupakan problem yang selalu dihadapi oleh pelabuhan ini.

Dari Semarang ke Surabaya dengan jarak sekitar 310 km ditemukan juga beberapa pelabuhan kecil kuno seperti Jepara, Juana, Rembang, dan Tuban. Pada abad XIX Pelabuhan Surabaya masih dikelilingi rawa-rawa. Dasar dari alur pelayaran menuju ke pelabuhan berupa lumpur yang sangat lembut sehingga ketika kapal kandas di kawasan ini hanya sedikit atau tidak mengalami kerusakan. Sementara itu di sepanjang pantai di sebelah timur Surabaya, masih ada beberapa pelabuhan kecil yang bertindak sebagai pelabuhan *feeder* Tanjung Perak sebagai pintu gerbang utama untuk ekspor gula, seperti Pasuruan, Probolinggo, Besuki. Di samping itu terdapat pelabuhan Panarukan yang dikenal sebagai pintu gerbang untuk ekspor tembakau.

Kondisi pantai yang relatif bersahabat telah mendorong bagi munculnya berbagai pelabuhan kuno di sepanjang pantura Jawa.

Hanya sedikit yang bisa diketahui mengenai kondisi pelabuhan pantura Jawa pada masa pramodern. Perjalanan pendeta agama Budha Fa Hsien pada awal abad V masehi tidak banyak memberi informasi tentang kondisi pelabuhan di Jawa. Kisah perjalanan Fa Hsien dibukukan dengan judul *Fo-kuo-chi* (Catatan negeri-negeri Budha). Pendeta Cina Fa Hsien bertolak dari Sri Langka pada tahun 413 dengan menumpang kapal India ke Cina. Ia menempuh seluruh perjalanan pulang dengan melalui laut. Dalam perjalanannya, kapal yang ditumpangnya terserang badai sehingga terpaksa berlabuh di negeri Yeh-po-ti (oleh para peneliti, tempat ini dikonosasikan dengan Yavadvipa atau Jawa). Sesudah tinggal selama lima bulan, ia meneruskan perjalanan ke Cina dengan menumpang kapal lain. Jadi ia tidak bercerita tentang pelabuhan, meskipun dari informasi itu dapat disimpulkan bahwa sebuah pelabuhan di pantura Jawa bisa dilabui oleh kapal India.

Demikian juga pelabuhan kerajaan Sriwijaya sebagai kerajaan maritim yang besar juga tidak banyak dikeahui kecuali bahwa pelabuhan yang terletak di pusat kerajaan ini memang layak untuk persinggahan kapal-kapal dalam pelayaran internasional. Pada tahun 671 misalnya, I Tsing telah sampai Sriwijaya dengan menumpang kapal India. Dari prasasti Kedukan Bukit pada tahun 682 di diketahui kerajaan ini di bawah kepemimpinan Dapunta Hyang sedang melakukan ekspansi. Diceritakan bahwa raja ini berangkat dalam perjalanan suci *siddhayatra* untuk "mengalap berkah" dengan memimpin 20.000 tentara dan 312 orang di kapal dengan 1.312 prajurit berjalan kaki dari Minanga Tamwan (baratdaya kota Palembang sekarang) menuju Jambi dan Palembang. Hal ini menunjukkan bahwa kerajaan ini

---

<sup>6</sup>*Ibid.* hlm. 639-654. Pelayaran sepanjang pantura Jawa pada tahun 1770-an dapat dilihat pada G.J. Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and trade in Java around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 56-60.

<sup>7</sup>Findlay, *A directory*, hlm. 655.

memiliki pelabuhan yang di samping berfungsi sebagai pelabuhan dagang juga dapat digunakan untuk kepentingan militer. Di samping itu pelabuhan ini memiliki akses yang memungkinkan kerajaan Sriwijaya membangun jejaringnya.

Perhatian negara terhadap pengembangan pelabuhan di Jawa dapat dilihat pada masa pemerintahan Airlangga (1009 – 1042) di Jawa Timur. Di samping sektor ekonomi agraris, raja ini juga melakukan pembangunan terhadap sektor ekonomi maritim. Pelabuhan Ujung Galuh di muara Sungai Brantas diperbaiki, sedangkan pelabuhan Kambang Putih (Tuban) diberi hak-hak istimewa sehingga perdagangan menjadi ramai. Diinformasikan bahwa banyak kapal Sriwijaya yang datang berdagang di pelabuhan ini, demikian juga kapal-kapal India dan Cina.<sup>8</sup>

Dari berbagai bukti mengenai muncul dan berkembangnya berbagai kerajaan di Jawa maka dapat dikatakan bahwa sejak masa pramodern, kawasan pantura Jawa merupakan salah satu kawasan pantai yang paling dinamis di Nusantara. Hal itu bisa dilihat dari jumlah pelabuhan yang muncul dan berkembang di kawasan ini meskipun tidak banyak diketahui uraian detailnya. Informasi yang lebih banyak baru diketahui setelah kedatangan orang-orang Eropa yang membuat catatan-catatan perjalanan mereka. Tome Pires yang paling tidak telah datang di Jawa pada tahun 1513 mencatat adanya 24 pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa mulai dari Banten hingga Panarukan. Di samping itu di kawasan ini juga berkembang kekuatan ekonomi dan sekaligus kekuatan politik yang berupa kerajaan-kerajaan yang berbasis pada sektor perdagangan maritim, seperti kesultanan Banten, Cirebon, Demak, Tuban, Gresik, dan sebagainya. Mereka memiliki peran penting dalam perkembangan ekonomi dan penyebaran agama Islam di Jawa dan sekitarnya. Di antara sekian banyak pelabuhan yang muncul dan berkembang di pantura Jawa yang dipandang penting antara lain Banten, Jayakarta (Sunda Kalapa), Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang Rembang, Tuban, Gresik, dan Surabaya. Dalam konteks ini, barangkali yang akan diuraikan di sini adalah Sunda Kelapa, Cirebon, pekalongan, Semarang, Rembang, Gresik, dan Surabaya.

Menurut Tome Pires, Sunda Kelapa (Calapa) merupakan pelabuhan utama kerajaan Sunda yang pada awal abad ke-16 beribukota di Dayo. Pelabuhan ini sudah dikelola dengan baik, di samping penanganan manajemen ekonomi, di pelabuhan ini juga didapati adanya institusi peradilan dan juru tulis. Selain itu kota pelabuhan ini sudah memiliki aturan tertulis yang jelas. Digambarkan bahwa semua komoditi yang berasal dari pedalaman kerajaan Sunda diperdagangkan melalui pelabuhan Kalapa ini. Produk utama yang dihasilkan adalah lada, beras, sayuran, dan berbagai bahan makanan. Barang impor utama yang mereka butuhkan antara lain berbagai jenis kain. Jaringan pelabuhan Kalapa ini antara lain mencakup: berbagai pelabuhan di Sumatera (Palembang, Tanjungpura), berbagai pelabuhan di Jawa, Madura, dan Sulawesi.<sup>9</sup>

Pada masa kekuasaan kesultanan Demak, Banten yang merupakan salah satu kota pantai penting milik kerajaan Sunda, berhasil direbut Demak pada tahun 1523 dengan di bawah pimpinan Sunan Gunungjati yang kemudian menjadi penguasa di sini sebagai vasal Demak. Selanjutnya, dari Banten pasukan Islam berhasil menguasai pelabuhan Kalapa pada

---

<sup>8</sup>Airlangga adalah putra dari Mahendradatta dengan Dharmodayana Warmadewa (seorang raja Bali). Mahendradatta merupakan adik Dharmawangsa, sedangkan Airlangga adalah menantu sekaligus keponakan Dharmawangsa. Lihat Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid II* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975), hlm. 96.

<sup>9</sup>A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515* (London: Hakluyt Society Series, 1944), hlm. 237.

tahun 1530.<sup>10</sup> Setelah berhasil dikuasai oleh pasukan Islam, nama kota pelabuhan ini diganti dengan nama Jayakarta. Namun demikian, tidak sampai satu abad supremasi Banten mengontrol Jayakarta. Pada tahun 1619, Jayakarta berhasil direbut oleh VOC dan namanya diganti dengan Batavia. Dermaga di pelabuhan juga dibangun secara bertahap untuk kelancaran kegiatan pelayaran dan perdagangan.<sup>11</sup> Pada tahun 1770 panjang dermaga pelabuhan Batavia sudah mencapai sekitar 865 meter.<sup>12</sup>

Pelabuhan penting yang terletak di sebelah timur Jakarta adalah Cirebon yang terletak di ujung timur pantai utara Jawa Barat. Pada masa pra-Islam, Cirebon berada di bawah kekuasaan kerajaan Sunda. Pelabuhan Cirebon terletak pada teluk yang terlindungi oleh Semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai dari terjangan ombak dari arah utara dan timur terutama pada musim penghujan. Kondisi geografis semacam ini memungkinkan pelabuhan Cirebon sebagai *ship shelter* (tempat berlindung kapal). Tome Pires, yang pernah mengunjungi Cirebon pada tahun 1513 menyatakan:<sup>13</sup>

*'The land of Cherimon is next to Sunda... This Cherimon has a good port and there must be three or four junks there. This palace Cherimon is about three leagues up the river; junks can go in there'*

Sementara itu daerah *hinterland* yang mengelilingi Cirebon juga merupakan wilayah yang subur dan kaya dengan bahan mineral. Pedalaman Cirebon merupakan penghasil padi yang melimpah dan pada masa selanjutnya juga merupakan penghasil gula terbesar ke empat di Jawa. Pedalaman Cirebon juga merupakan penghasil kopi dan indigo serta kayu jati yang mutunya sangat bagus. Hal ini bisa dijumpai pada kesaksian Tome Pires: 'This Cherimon has a good port... It has a great deal of rice and abundant foodstuffs. This place has better wood for making junks than anywhere else in Java'.<sup>14</sup>

Kawasan ini juga menghasilkan buah-buahan, sayur-sayuran, berbagai macam daging dan hasil laut (seperti terasi dan udang). Bahkan nama Cirebon sendiri berasal dari kata *ci* yang berarti sungai dan *rebon* yang berarti udang kecil. Ditambah lagi letak kota Cirebon yang berseberangan dengan celah gunung (lembah) yang dapat dilewati untuk menuju daerah Priangan yang amat subur yang sejak zaman VOC menghasilkan kopi dengan mutu yang sangat tinggi. Apalagi pelabuhan ini terletak di tengah-tengah jalur pelayaran sepanjang pantai utara Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai tempat untuk pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan bekal perjalanan dan barang dagangan.

Sejak akhir abad ke-15 pelabuhan Cirebon telah banyak dihuni oleh para pedagang Islam. Apalagi setelah Portugis menguasai Malaka, beberapa pedagang besar muslim mulai berpindah ke Cirebon. Tome Pires waktu itu memperkirakan bahwa penduduk Cirebon sekitar 1000 orang. Di kota pelabuhan ini tinggal kurang lebih 7 orang pedagang besar, satu di antaranya adalah Pate Quedir seorang bangsawan pedagang yang pernah menjadi kepala

<sup>10</sup>Ribert Cribb, *Historical Atlas of Indonesia* (Electronic version, 2009).

<sup>11</sup>Findlay, *A directory*, hlm. 643.

<sup>12</sup>Knaap, *Shallow Waters*, hlm. 20.

<sup>13</sup>Sebagaimana dikutip oleh Singgih Tri Sulistiyono, "Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon, 1859 – 1930" (Tesis tidak diterbitkan pada Program pasca sarjana Universitas Gadjah Mada, 1994), hlm. 41.

<sup>14</sup>Sebagaimana yang dikutip Sulistiyono, "Perkembangan", hlm. 43.

perkampungan Jawa di Malaka yang diusir oleh tentara Portugis karena dituduh berkomplot dengan tentara Demak ketika menyerbu Malaka. Banyak pedagang asing yang datang di Cirebon dan sebagian dari mereka menetap di sini seperti Syekh Abdul Kahfi dari Arab yang mendirikan kampung Panjunan. Dari keterangan-keterangan yang diberikan oleh Tome Pires dapat disimpulkan bahwa para penguasa Cirebon pada waktu ia datang adalah para saudagar Islam yang kaya yang memiliki pengaruh bukan hanya di bidang ekonomi tetapi juga politik. Oleh sebab itu Sunan Gunungjati dengan mudah memutuskan hubungan dengan kerajaan Sunda pada pertengahan abad ke-16.

Sejalan dengan perkembangan politik dengan adanya ekspansi VOC di Jawa, maka pada tahun 1681 Mataram yang merasa sebagai pemilik Cirebon menyerahkan kerajaan ini kepada VOC. Pada masa VOC ini perdagangan pribumi mendapatkan pengawasan yang ketat. Dalam suatu perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1681 disebutkan bahwa Kumpeni mendapatkan hak monopoli impor pakaian, kapas, opium, dan monopoli ekspor untuk komoditi lada, kayu, gula, dan beras. Tanaman lada yang diusahakan di wilayah Cirebon diatur oleh Kumpeni dan Kumpeni pula yang menetapkan harganya.<sup>15</sup>

Sementara itu pelabuhan Semarang barangkali sudah muncul pada sekitar abad ke-9 ketika kerajaan Mataram menjadikannya sebagai salah satu pelabuhan utama kerajaan. Perkembangan pelabuhan Semarang selama masa kerajaan Hindu tidak banyak bisa diketahui karena keterbatasan sumber sejarah. Kisah sejarah mengenai Semarang muncul kembali setelah kedatangan armada Cheng Ho pada tahun 1405. Pada waktu itu Semarang masih merupakan pelabuhan kecil yang terus berkembang sejalan dengan semakin banyaknya masyarakat keturunan Cina yang tinggal di sini. Kehadiran armada Cheng-Ho di Semarang dianggap sebagai benih awal muncul dan berkembangnya pemukiman masyarakat Cina di Semarang.<sup>16</sup> Beberapa pengikut Cheng Ho yang tidak bisa melanjutkan perjalanan karena sakit akhirnya memilih tinggal di Semarang dan melakukan kawin campur dengan wanita setempat. Setelah itu mereka menjadi cikal bakal masyarakat muslim Cina di Semarang dan meramaikan kegiatan perdagangan di kota pelabuhan ini.<sup>17</sup>

Ketika Tome Pires tiba di Semarang satu abad kemudian, ia menyaksikan bahwa Semarang sudah merupakan kota yang dikuasai oleh penguasa muslim yang merupakan vasal Kesultanan Demak. Ia juga menggambarkan bahwa Semarang yang berpenduduk sekitar 3000 orang tidak memiliki pelabuhan yang bagus. Namun pelabuhan ini memiliki 3 jung dan 4 atau 5 lanchara. Komoditi dagang yang dihasilkan terutama beras dan bahan makanan lain.<sup>18</sup>

Setelah pusat politik di Jawa bagian tengah berpindah dari Demak ke Pajang lalu Mataram, Semarang akhirnya juga berada di bawah kekuasaan Mataram. Namun demikian pada masa pemerintahan Sultan Amangkurat II (1677 - 1703), tepatnya sejak tanggal 15

<sup>15</sup>*Ibid.*, hlm. 139-140.

<sup>16</sup>Lim Thian Joe, *Riwayat Semarang: Dari Djamannya Sam Po Sampe Terhapesnya Konkoann* (Semarang: Boekhandel Ho Kim Yoe, 1933), 1-2. Lihat juga Donald earl Willmott, *The Chinese of Semarang: A Changing Minority Community in Indonesia* (New York: Cornell University Press, 1960), hlm. 1-3.

<sup>17</sup>Singgih Tri Sulistiyono, "Contesting the Symbols: Zheng He, Sam Po Kong Temple and the Evolution of Chinese Identity in Semarang", in: Chia Lin Sien & Sally K. Church (eds), *Zheng He and teh Afro-Asian World* (Melaka – Singapore: PERZIM & International Zgeng He Society, 2012), hlm. 147 – 171.

<sup>18</sup>Pires, *Sume Oriental...*, hlm. 258.

Januari 1678 pelabuhan Semarang dikuasai oleh Kumpeni atas jasanya yang telah membantu menumpas pemberontakan Trunajaya. Untuk memperkuat posisinya, VOC juga membuat perbentengan di kawasan pelabuhan Semarang yaitu benteng 'De Vijfhoek' (bersudut lima). Ketika pertama kali menguasai Semarang, VOC melihat bahwa Semarang hanya merupakan pelabuhan prahu yang selalu terancam sedimentasi lumpur dari Sungai Semarang. Oleh sebab itu VOC selalu berusaha memperbaiki pelabuhan Semarang untuk dijadikan sebagai pusat perdagangan di pantura Jawa bagian tengah.

Pelabuhan pantura Jawa bagian timur yang sangat penting adalah Surabaya. Nama pelabuhan Surabaya baru disebut pada abad XIV di dalam kitab *Negara Kertagama*. Kitab ini menceritakan bahwa raja Hayam Wuruk dari Majapahit berkunjung ke Surabaya yang pada waktu itu merupakan ibukota kadipaten Jenggala. Seorang Cina muslim yang bernama Ma-Huan juga menggambarkan kota Surabaya dalam dua kali perjalanannya ke Surabaya selama periode 1413-1415 dan 1421-1422 mendeskripsikan:<sup>19</sup>

'going to southwards from these two village (Tuban and Gresik) a distance of about seven miles one comes to Surabaya, where many rich people are also found. Here are about a thousand families, with Chinese amongst them'

Pada masa peralihan antara periode Majapahit dan periode Islam, Surabaya memainkan peranan yang sangat penting. Aktivitas perdagangan yang telah lama berkembang di kota ini menjadi saluran utama proses masuknya agama Islam. Tidak mengherankan jika pada masa kejayaan Majapahit sudah terdapat komunitas Islam dengan masjid mereka di kota ini.

Pergeseran-pergeseran dinasti di Jawa Tengah dari Demak, Pajang hingga Mataram juga mempengaruhi perkembangan Surabaya. Setelah tampil sebagai kekuatan politik dan militer di Jawa Tengah, Mataram mulai melakukan ekspansi ke kota-kota di pantai utara Jawa Tengah dan Timur. Setelah melalui pertempuran yang melelahkan akhirnya Surabaya bisa ditundukkan Mataram pada tahun 1625 pada saat VOC juga mulai melakukan ekspansi di Tanah Jawa. Meskipun utusan-utusan dagang VOC sudah dikirim ke Surabaya sejak masa Gubernur Jenderal J.P. Coen, namun politik campur tangan VOC di Surabaya agak lambat. Kesempatan VOC untuk campur tangan di Surabaya sebetulnya ditentukan oleh politik Mataram, bukan kekuatan di Surabaya itu sendiri. Seperti diketahui bahwa sejak tahun 1742, VOC mulai membantu Mataram untuk menumpas pemberontakan Cina. Dalam perjanjian antara Mataram dan VOC pada tahun 1743 antara lain ditetapkan bahwa Madura dan Ujung Timur Jawa dan Surabaya diserahkan kepada Kumpeni termasuk Rembang dan Jepara di Jawa Tengah. Pada masa VOC ini jaringan perdagangan juga berkembang bukan hanya dalam perdagangan antarpulau di Nusantara tetapi juga perdagangan intra Asia yang juga dikembangkan perusahaan multinasional ini.<sup>20</sup> Pada tahun 1774/1777, dokumen VOC menyebutkan bahwa jaringan pelayaran Surabaya meliputi: pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Bali, Bima, Banjarmasin, Pasir, Mempawah, Sambas, Palembang, Makassar, Mandar, Malaka, Riau, Johor, Makassar, Mandar, dan Trengganu.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup>F.S. Gaastra & J.R. Bruijn, "The Dutch East India Company's Shipping 1602-1795 in A Comparative Perspective", dalam: Jaap R. Bruijn & Femme S. Gaastra, *Ships, Sailors and Spices: east India Companies and Their Shipping the 16th, 17th and 18th Century* (Leiden: NEHA, Series III, 1993), hlm. 178-180.

<sup>21</sup>F.A. Sutjipto Tjiptoatmodjo, *Kota-kota pantai di sekitar Selat Madura (Abad ke-17 sampai medio abad ke-19)* (Ph.D. dissertation, Gadjah Mada University Yogyakarta, 1983).

### Angin Musim

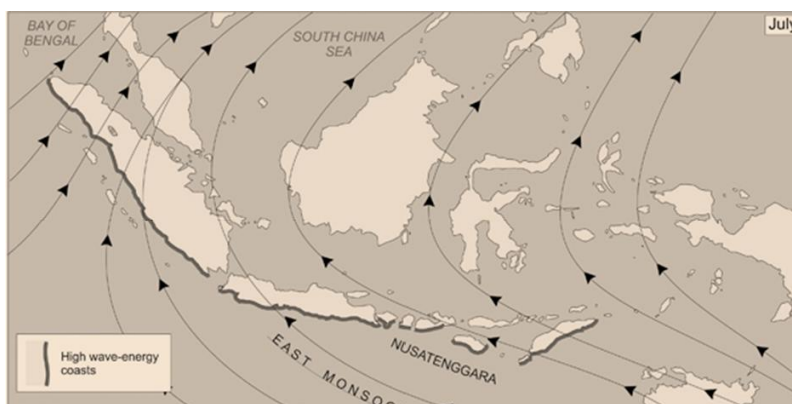
Angin musim yang berubah arah secara periodik merupakan penggerak utama dinamika pelayaran dan perdagangan kawasan pantura Jawa khususnya dan wilayah Nusantara pada umumnya. Di samping kondisi alamiah perairan pantai dan pelabuhan yang relatif aman, pelayaran di sepanjang pantai utara Jawa juga dipermudah dengan adanya angin musim yang



selalu berubah arah secara reguler. Dari Mei hingga Oktober, angin muson timur atau tenggara bertiup dari daratan Australia. Musim ini merupakan periode ketika kapal-kapal dari daerah sebelah timur berdatangan. Demikian juga kapal-kapal yang

akan menuju ke Sumatera dan Semenanjung Melayu juga harus mulai berangkat. Periode ini merupakan musim kemarau di saat para petani di Jawa panen padi yang menjadi salah satu komoditi penting perdagangan maritim di pantura Jawa.<sup>22</sup>

Dari bulan November hingga April secara umum bertiup musim barat atau baratlaut yang berasal dari daratan Asia yang dapat dimanfaatkan oleh kapal-kapal dari Semenanjung Malaya dan Sumatera untuk kembali ke pantura Jawa. Di antara dua musim yaitu antara April hingga Mei dan Oktober hingga November merupakan musim pancaroba. Meskipun sering terjadi badai, namun kondisinya tidak sedahsyat seperti angin topan yang terjadi di Cina Selatan. Kondisi Laut Jawa bisa dikatakan cukup bersahabat untuk kapal layar. Di samping menentukan arah pelayaran, pergantian musim ini juga menentukan jenis komoditi yang diperdagangkan.<sup>23</sup> Angin musim yang berganti arah secara reguler di perairan Nusantara dan sekitarnya telah memungkinkan terjadinya pelayaran antardaerah, antarpulau, dan antarkawasan di Asia Tenggara dan bahkan bersambung dengan kawasan lain yang tersambung dengan sistem angin yang mendukungnya. Dengan demikian hal ini telah memungkinkan Nusantara, khususnya pantura Jawa, menjadi bagian penting dalam sistem perdagangan maritim internasional.



<sup>22</sup>Knaap, *Shallow waters*, hlm. 2. Pada November 1776, kapal layar VOC, 'Renswoude' butuh waktu seminggu untuk berlayar dari Batavia ke Semarang dengan memanfaatkan angin barat. Pada waktu itu kapal diawaki sejumlah 100 orang.

<sup>23</sup>*Ibid.*, hlm. 53-54



### C. Pantura Jawa Masa Pramodern

Peran pantura Jawa dalam dunia maritim di Nusantara sudah muncul sejak masa-masa awal abad masehi. Ketika kerajaan Sriwijaya berkembang pesat di dunia Melayu sejak abad ke-7 masehi, kerajaan-kerajaan di Jawa seperti Tarumanegara dan Kalingga juga berkembang menjadi kerajaan yang memiliki perhatian di bidang kemaritiman. Bahkan sebuah kapal yang diperkirakan berasal dari abad VII masehi ditemukan di pantai Punjulharjo, Lasem, Jawa Tengah.<sup>24</sup> Ditemukannya relief kapal pada dinding candi Borobudur dari abad IX juga merupakan indikasi pentingnya dunia maritim di Jawa pada waktu itu. Keadaan ini tampaknya mengalami perkembangan yang lebih pesat terutama semenjak abad ke-10 masehi ketika pusat kerajaan Mataram di Jawa Tengah berpindah ke Jawa Timur. Oleh sebab itu kompetisi dan konflik antara Sriwijaya dan kerajaan-kerajaan di Jawa yang berpusat di Jawa Timur menunjukkan intensitas yang semakin tinggi.

Munculnya kekuatan politik di Jawa Timur memberikan dampak yang signifikan bagi perekonomian daerah di kawasan pantura Jawa bagian timur pada khususnya dan kepulauan Indonesia pada umumnya.<sup>25</sup> Berbeda dengan kerajaan Mataram di Jawa Tengah yang diyakini sangat bergantung pada ekonomi pertanian sawah, wilayah pesisir dan lembah-lembah sungai di Jawa Timur, khususnya sungai Brantas, pada waktu itu belum berkembang sebagai daerah-daerah pertanian yang surplus yang dapat mendukung kekuatan politik kerajaan baru ini. Oleh karena itu, sejak periode awal raja-raja di Jawa Timur memberi perhatian yang lebih terhadap perdagangan maritim baik di kawasan timur maupun barat yang berada di bawah kontrol Sriwijaya. Raja Airlangga (1009 – 1042) misalnya telah membangun baik ekonomi agraris maupun maritim. Ia membuat bendungan pada Sungai Brantas di daerah Waringin Sapto. Selain itu ia juga Di samping sektor ekonomi agraris, Airlangga juga melakukan pembangunan terhadap sektor ekonomi maritim. Ia melakukan perbaikan pelabuhan-pelabuhannya dan memberikan hak-hak istimewa sehingga pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan internasional dapat berkembang dengan baik.<sup>26</sup>

Pada abad XII Kerajaan Kediri mendominasi panggung politik di Jawa Timur dan kepulauan Indonesia bagian Timur khususnya Maluku.<sup>27</sup> Menurut berita Cina, Kediri merupakan kerajaan yang sangat terorganisir dengan baik. Suatu hal yang menarik perhatian adalah bahwa pada masa pemerintahan raja Sri Gandra (1181-1182) dikenal jabatan ‘Senapati Sarwajala’ yang dapat disamakan dengan laksamana laut pada waktu sekarang ini. Adanya jabatan ini dalam struktur pemerintahan kerajaan Kediri mengisyaratkan bahwa kerajaan ini memiliki suatu angkatan laut yang terorganisir dengan baik. Selain itu jaringan perdagangan

<sup>24</sup>“Situs Perahu kuno Punjulharjo, Perahu Tertua Abad-7 Zaman Mataram Hindu”, dalam: <http://rembanghitscommunity.blogspot.co.id/2016/04/situs-perahu-kuno-punggul-harjo-perahu.html> (Dikunjungi, 22 Maret 2017).

<sup>25</sup>O.W. Wolters, ‘Studying Srivijaya’, *JMBRAS* 2 (52) (1979), hlm. 6. Lihat juga H.G. Quaritch Wales, ‘The Extent of Srivijaya’s Influence Abroad’, *JMBRAS* 1 (51) (1978), hlm. 5.

<sup>26</sup>Airlangga adalah putra dari Mahendradatta dengan Dharmodayana Warmadewa (seorang raja Bali). Mahendradatta merupakan adik Dharmawangsa, sedangkan Airlangga adalah menantu sekaligus keponakan Dharmawangsa. Lihat Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid II* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975), hlm. 96.

<sup>27</sup>Leonard Y. Andaya, *Dunia Maluku: Indonesia Timur pada Zaman Modern Awal*, terjemahan Septian Dhaniar Rahman (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 344.

juga dikembangkan terutama ke Indonesia bagian timur. Daerah ini menjadi penting secara ekonomi dan politik karena merupakan penghasil komoditi yang sangat penting yaitu rempah-rempah. Banyak pedagang Nusantara dan termasuk pedagang Arab serta Gujarat berdagang di kawasan ini. Ternate merupakan salah satu daerah bawahan Kediri.<sup>28</sup>

Kerajaan Kediri runtuh pada tahun 1222 dan muncullah negara baru di Jawa Timur yaitu kerajaan Singasari yang didirikan oleh Ken Arok. Pada masa raja Singasari terakhir (raja Kertanegara yang memerintah tahun 1268-1292) pengaruh kerajaan ini sangat luas di berbagai kawasan Nusantara. Berg berpendapat bahwa ketakutan terhadap ekspansi Mongol merupakan sumber utama politik ekspansi Kertanegara untuk membangun persekutuan dengan berbagai kekuatan di Nusantara seperti Bali, Sumatra, Kalimantan Barat, Semenanjung Melayu (Pahang) dan bahkan hingga Champa.<sup>29</sup> Namun demikian usaha Kertanegara untuk membentengi serangan Mongol dengan membangun aliansi di Nusantara tidak berhasil dengan mendaratnya pasukan Mongol di Tuban pada tahun 1293, meskipun sebetulnya kehancuran Kertanegara berasal dari pengkianatan dari dalam yang dilakukan oleh Jayakatwang (sisa-sisa keturunan rejim Kediri). Tindakan Jayakatwang ini menyebabkan usaha Singasari untuk menyatukan Nusantara di bawah pimpinannya gagal.

Politik yang dijalankan oleh Kertanegara ini dilanjutkan oleh Majapahit, terutama pada masa pemerintahan raja Hayam Wuruk dengan patihnya yang bernama Gajah Mada.<sup>30</sup> Jika pada masa Kertanegara, upaya penyatuan Nusantara dicapai dengan jalan diplomasi yang persuasif untuk menyadarkan adanya bahaya luar, dengan cara membina hubungan spiritual, dan lewat perkawinan politis dalam rangka untuk menciptakan front anti ekspansi Mongol di Asia Tenggara, maka "Pan-Nusantara" jaman Majapahit dilanjutkan dengan peneguhan kekuasaan secara politik dan dalam beberapa kasus juga dengan cara-cara militer. Disebutkan adanya 98 negara vasal Majapahit dalam Kitab Pararaton dan Negarakertagama.<sup>31</sup> Juga disebutkan adanya negara-negara sahabat Majapahit seperti Siam, Burma, Champa, Vietnam,

---

<sup>28</sup>D.G.E Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha Nasional, 1975), hlm. 69.

<sup>29</sup>Kubhilai Khan, kaisar Mongol, telah mengirimkan utusannya ke Singasari pada tahun 1280, 1281, 1286 dan terakhir pada tahun 1289, untuk minta pengakuan tunduk dari raja Kertanegara. Armada utusan terakhir yang dipimpin oleh Meng-Ch'i ditolak oleh Kertanegara dengan penghinaan pada muka Meng-Ch'i. Mendengar penghinaan yang dilakukan oleh Kertanegara, Kubhilai Khan sangat marah dan kemudian mengirimkan suatu armada untuk menghukum Kertanegara. Armada yang dikirim tersebut baru sampai di Jawa pada tahun 1293 pada saat Kertanegara sudah tidak berkuasa lagi di Jawa. Lihat Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 108. Lihat juga Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 73.

<sup>30</sup>Vlekke menunjukkan dengan jelas bahwa cita-cita Gajah Mada untuk menyatukan Nusantara di bawah Majapahit diilhami oleh cita-cita raja Kertanegara pada masa Singasari. Lihat B.H.M. Vlekke, *Nusantara* (The Hague: 1959), hlm. 69. Lihat juga J. Minattur, 'Gaja Mada's Palapa', *JMBRAS* 1 (1966), hlm. 185-187.

<sup>31</sup>Antara lain: Palembang, Jambi, Kampar, Siak, Rokan, Lamuri, Barus, Haru di Sumatra; Pahang, Kelang, Sai dan Trengganu di Semenanjung Malaya; Sampit, Kapuas, Barito, Kutai and Sedu di pulau Kalimantan; Butung, Luwuk, Banggai, Tabalong di Sulawesi; Wandan di Maluku; Seran di Irian; Sumba dan Timor di Nusatenggara. Lihat A.B. Lapien, 'The maritime network in the Indonesian archipelago in the fourteenth century', in: SEAMEO Project in Archeology and Fine Arts SPAFA, *Final report: Consultative workshop on research on maritime shipping and trade networks in Southeast Asia* (Cisarua, West Java, Indonesia: 20-27 November 1984) 71-80. Mengenai beberapa catatan mengenai pengaruh Majapahit di Semenanjung Melayu berdasarkan sumber-sumber tradisional lihat C.O. Blagden, 'Notes on Malay History', *JMBRAS* 53 (1909), hlm. 139-162.

Cina, Benggala. Negara-negara sahabat ini memiliki hubungan ekonomi dengan Majapahit.<sup>32</sup> Tentunya hubungan Majapahit dengan daerah-daerah kekuasaannya di Nusantara dihubungkan dengan jaringan maritim lewat aktivitas perdagangan.<sup>33</sup> Ekspedisi Cheng Ho antara tahun 1405 dan 1433, yaitu ketika Majapahit sudah mulai melemah, mengakui bahwa perdagangan Jawa masih kuat dan bersumber dari kemampuan pelayarannya sendiri. Bahkan misi dagang ke Cina dipandangnya bertujuan untuk mengembangkan perdagangan lokal mereka sendiri.<sup>34</sup>

Ekspansi Majapahit ke kawasan seberang dimulai sekitar tahun 1347. Tentunya armada laut Majapahit secara periodik melakukan kunjungan ke berbagai wilayah di Nusantara untuk memperoleh pengakuan formal atau sekedar pamer kemegahan armada kerajaan sehingga mendorong penguasa lokal untuk memberikan upeti kepada Majapahit mungkin secara sukarela. Sudah barang tentu kekuatan jaringan dan armada dagang Majapahit akan mampu memberikan sanksi kepada penguasa lain yang menunjukkan sikap bermusuhan kepada Majapahit. Kawasan selat Malaka yang biasanya dikontrol oleh kerajaan-kerajaan Melayu akhirnya juga berhasil dikuasai Majapahit termasuk Malaka. Akhirnya orang Jawa mendominasi kehidupan kota Malaka ketika Portugis datang pertama kali pada tahun 1509.<sup>35</sup>

Kemampuan armada dagang Majapahit tidak dapat diragukan lagi untuk melayari laut-laut di Nusantara tetapi juga samudera lepas dalam perdagangan internasional. Orang Jawa memiliki kekuasaan yang sangat besar di mana kapal-kapalnya berlayar hingga mencapai Aden dan Majapahit memiliki hubungan dagang utama dengan kerajaan Keling (India), Benggala, dan Pasai (Sumatra).<sup>36</sup>

Kerajaan Majapahit berkembang bukan hanya dari basis ekonomi pertanian namun juga pengembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan sebagai sebuah negara maritim. Perdagangan laut itu bukan hanya dilakukan antara satu daerah dengan daerah lain di Nusantara, tetapi juga perdagangan internasional dengan kawasan yang lebih luas. Pigeaud menemukan bukti bahwa barang-barang impor telah dikenal oleh masyarakat Majapahit hingga pedalaman, seperti tekstil dari India dan barang-barang dari Cina seperti mata uang, barang-barang pecah belah dan batu mulia.<sup>37</sup> Sementara itu, Chao Ju-Kua memberikan kesaksian bahwa komoditas Cina yang dibeli oleh para pedagang Jawa mencakup emas, perak, sutera, pernis, dan porselin. Begitu berkembangnya daya beli para pedagang Jawa sehingga menyebabkan Kekaisaran Cina pada suatu saat pernah melarang perdagangan dengan Jawa karena menyebabkan terjadinya penyedotan mata uang Cina ke Jawa melalui perdagangan rempah-rempah, khususnya lada.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup>Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 85.

<sup>33</sup>Yang meragukan kebesaran Majapahit antara lain C.C. Berg, 'De Sadeng Oorlog en de Myth of Great Majapahit', *Indonesia* 5 (1951/52), hlm. 385-dst.

<sup>34</sup>Haraprasad Ray, 'The South East Asian Connection in Sino-Indian Trade', dalam: Rosemary Scott & John Guy (eds), *South East Asia & China: Art, Interaction & Commerce* (London: SOAS, 1994), hlm. 50.

<sup>35</sup>R.J. Wilkinson, 'The Malacca Sultanate', *MBRAS* 61 (1912), hlm. 67-71.

<sup>36</sup>*Ibid.*, hlm. 138.

<sup>37</sup>Th. Pigeaud, *Java in the Fourteenth Century: A Study in Cultural History IV* (The Hague: 1960-1963), hlm. 500.

<sup>38</sup>Colless, 'Majapahit Revisited', hlm. 138.

Seorang pengelana Portugis, Tome Pires, yang berkunjung di pelabuhan-pelabuhan di Jawa pada awal abad XVI mendengarkan dengan telinganya sendiri bahwa kebesaran Majapahit masih beredar di kalangan banyak orang pada waktu itu. Ia mengatakan bahwa:<sup>39</sup>

*They say that the island of Java used to rule as far as the Moluccas (Maluco) on the eastern side and (over) a great part of the west; and that it had almost all this for a long time past until about a hundred years ago, when its power began to diminish until it came to its present state.*

Kemunduran Majapahit sebagai akibat dari perebutan kekuasaan di antara para keluarga kraton mengakibatkan ketidakmampuannya untuk mengontrol daerah-daerah yang dikuasai.<sup>40</sup> Proses itu sejalan dengan berkembangnya agama Islam di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Majapahit. Kehancuran internal mendorong pelabuhan-pelabuhan itu memisahkan diri dari Majapahit dan mendapatkan vitalitas baru dari semangat agama Islam. Meskipun entitas politik di Nusantara hancur sejalan dengan hancurnya Majapahit pada akhir abad XV namun jaringan-jaringan dagang semakin berkembang justru karena proses sentrifugal kekuatan politik ini. Dalam hubungan ini proses sentrifugal dalam entitas politik justru diikuti oleh proses integrasi ekonomi selama memasuki periode yang oleh Reid disebut sebagai the Age of Commerce (1450 – 1680) pada saat pedagang Islam mengambil peran yang sangat penting di kawasan Pantura Jawa dan bahkan di Asia Tenggara.<sup>41</sup>

#### **D. Dinamika Perdagangan Pantura Jawa Memasuki Masa Modern Awal**

Pada zaman keemasan Asia khususnya abad XV hingga XVII atau yang oleh Reid disebut sebagai kurun niaga (*the age of commerce*) kawasan pantura Jawa juga mengalami perkembangan yang pesat yang merupakan bagian inheren dari pelayaran dan perdagangan internasional. Pantura Jawa merupakan salah satu bagian penting dari apa yang oleh para sejarawan disebut sebagai the Java Sea zone<sup>42</sup> atau pun the Java Sea Networks atau jaringan Laut Jawa.<sup>43</sup> Jaringan Laut Jawa mencakup pulau Jawa itu sendiri (khususnya pantura), Bali, Lombok, Sumba, Kalimantan Selatan, Sulawesi Selatan, Sumbawa dan Timor. Meskipun kawasan pantura terbagi terutama antara kekuasaan Sunda (Jawa bagian barat) dan Jawa (bagian tengah dan timur) namun secara ekonomi semua kawasan ini memiliki hubungan yang erat. Pada masa kejayaan Demak menyusul runtuhnya Majapahit, hampir seluruh kawasan pantura Jawa berada di bawah kontrol penguasa dan pedagang muslim.

---

<sup>39</sup>Cortesao, *The Suma Oriental*, hlm. 124-161.

<sup>40</sup>Palembang sendiri sebagai bekas pusat kerajaan Sriwijaya diceritakan menjadi sarang dari perompak Cina setelah tahun 1377. Lihat misalnya R.W. McRoberts, 'Notes on Events in Palembang 1389-1511: The Overlasting Colony', *JMBRAS* 1 (59) (1986), hlm. 73.

<sup>41</sup>Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450 – 1680*, Volume I: *The Lands below the Winds* (New Haven, London: Yale University Press, 1988). Volume II: *Expansion and Crisis* (New Haven, London: Yale University Press, 1993)

<sup>42</sup>Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in The Early Southeast Asia* (Honolulu: Univirsity of Hawaii, 1985), hlm. 25.

<sup>43</sup>Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s – 1970s (Ph.D. dissertation Leiden University, 2003).

Namun demikian, distintegrasi politik kembali terjadi setelah adanya perpecahan kekuatan politik muslim antara Banten, Cirebon, Mataram, dan negara-negara kota di pantura Jawa bagian tengah dan timur hingga kedatangan VOC pada akhir abad ke-16.

Pada kurun niaga, pantura Jawa terutama memasok beras ke luar Jawa seperti Kepulauan Maluku dan bahkan Malaka. Para pedagang Jawa membeli berbagai produk seperti rempah-rempah dan berbagai jenis hasil hutan (kamper, kemenyan, gambir, kayu cendana, dan sebagainya).<sup>44</sup> Orang-orang di Jawa tidak mengkonsumsi komoditas ini dalam skala besar tetapi barang tersebut diekspor kembali ke kawasan lain baik ke Cina maupun negara-negara di sebelah barat Selat Malaka. Sebagian pedagang asing datang langsung ke Jawa untuk mengambil komoditi yang dibawa oleh para pedagang Jawa yang mengambil berbagai komoditi yang mereka perlukan untuk dibawa ke Malaka atau ke negeri-negeri di sebelah baratnya hingga mencapai Timur Tengah. Namun sebagian dari mereka cukup datang di Malaka untuk menunggu para pedagang lokal dari Jawa, Bugis, Madura, Banjar, dan sebagainya yang membawa rempah-rempah dan komoditi tropis lainnya. Pantura Jawa bertindak sebagai gudang komoditas impor sebelum disalurkan ke daerah sekitarnya dari luar Jawa seperti Palembang, Lampung, Banjarmasin, Bali dan Lombok, dan pulau-pulau Maluku. Pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa menjadi titik pertemuan bagi para pedagang dari luar Jawa serta partner dagang asing mereka. Dengan demikian pada kurun niaga, perdagangan maritim di kawasan Luat Jawa merupakan bagian inheren dari perdagangan di kepulauan Nusantara yang memiliki tiga sumbu yaitu perdagangan antarpulau, perdagangan intra Asia dan perdagangan internasional.<sup>45</sup>

Perkembangan perdagangan pantura dengan kawasan lain di Nusantara seiring dengan perkembangan perdagangan di antara pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa itu sendiri. Perdagangan lokal di antara pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa terjadi karena paling tidak didorong dua hal pokok, yaitu: pertama, dalam derajad tertentu adanya spesialisasi produk. Garam dari pantura Jawa bagian tengah dan timur, terasi dari Juana dan Cirebon, kain tradisional dari Jepara, beras dari pedalaman Jawa bagian tengah dan timur yang semuanya merupakan produk yang diperlukan oleh masyarakat dari pelabuhan-pelabuhan lain dan hinterlandnya termasuk Sunda Kelapa. Sebaliknya Sunda Kelapa menyediakan berbagai barang impor untuk diperdagangkan di Jawa. Seperti diketahui bahwa Sunda Kelapa merupakan pelabuhan ekspor-impor yang didatangi para pedagang dari berbagai wilayah seberang dari Sumatra, Kalimantan, Malaka, Makassar, Madura, dan sebagainya. Berbagai jenis tekstil dari India dapat dijumpai di pelabuhan ini dalam jumlah besar.<sup>46</sup>

Faktor kedua terkait dengan fungsi beberapa pelabuhan khususnya Sunda Kelapa Sunda Kelapa sebagai *major port* yang berfungsi sebagai *collecting port* dan sekaligus sebagai *distribution point* untuk komoditi-komoditi impor dan ekspor setelah hancurnya Demak dan melemahnya posisi Cirebon. Dalam konteks ini, Pelabuhan-pelabuhan kecil di pantura Jawa mengirim berbagai komoditi untuk diekspor melalui Sunda Kelapa seperti garam, beras, berbagai produk ikan olahan, dan sebagainya. Kepulangannya, armada dagang dari pantura Jawa membawa barang-barang impor untuk diperdagangkan di pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa baik sebagai pemasok barang ekspor juga sebagai pasar bagi barang impor.

---

<sup>44</sup>Jawa bagian barat, yaitu Banten juga menghasilkan rempah yang diperdagangkan di Malaka.

<sup>45</sup>Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Age of Asia* (Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press, 1998), hlm. 97.

<sup>46</sup>Pires, *Suma Oriental*, hlm. 237-242.

Memang agak sulit untuk memperoleh data mengenai volume perdagangan pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa secara persis. Informasi dari van Leur sangat berharga untuk membandingkan volume perdagangan maritim Nusantara dalam bandingannya dengan Asia Tenggara secara umum. Ia memperkirakan bahwa pada abad ke-15 dan 16 perdagangan maritim Asia Tenggara dilayani oleh sekitar 480 kapal besar dan kecil dengan ukuran antara 200 hingga 400 ton. Dari jumlah itu, 330 hingga 340 kapal dengan ukuran sedang menghandel perdagangan antar pulau di Nusantara dan 115 kapal melayani perdagangan India dan Cina. Selain itu ia juga memperkirakan tonase pelayaran pada tahun 1622: Indonesia: 50.000 ton, Cina dan Siam: 18.000 ton, Aceh: 3000 ton, Koromandel: 10.000 ton, Belanda: 14.000 ton (kurang dari 15%).<sup>47</sup> Pada tahun 1608 misalnya, sebuah kapal VOC mengangkut lada sebanyak 8.440 karung dari pelabuhan Banten.<sup>48</sup> Dengan demikian tampak dengan jelas bahwa ketika orang Belanda datang pertama kali ke Nusantara, mereka sebetulnya hanya merupakan minoritas pedagang yang kontribusinya masih sangat kecil.

Adalah sangat menarik untuk membahas secara lebih rinci siapakah para pelaku pelayaran dan perdagangan di pantura Jawa pada waktu itu. Mereka paling tidak terdiri dari para pemilik kapal, nahkoda, kapten kapal, pedagang, dan pelaut atau kru kapal. Sudah barang tentu para aktor tersebut tidak selalu merupakan person-person yang berbeda. Di dalam sejarah status-status tersebut bisa dirangkap. Para pemilik kapal sering juga merupakan seorang pedagang yang menyediakan modal dagang akan dijalankan oleh nahkoda dan kru kapalnya. Bisa juga antara pemilik kapal, pedagang, dan kapten dirangkap oleh satu orang saja.

Seperti diketahui bahwa pada masa pramodern, profesi nahkoda dan pelaut tidak diperoleh dengan melalui proses pendidikan formal. Mereka bisa mencapai kompetensi itu melalui praktik langsung di atas kapal untuk menghandel kapal dan mengetahui seluk-beluk rute pelayaran yang aman. Demikian juga keahlian dalam perdagangan di negeri seberang juga bisa diperoleh melalui praktik pengalaman secara langsung. Jadi pada awalnya mereka harus magang dulu untuk berlayar dan berdagang bersama dengan nahkoda yang sudah berpengalaman mereka memperoleh pengetahuan dan ketrampilan melalui proses pewarisan secara lisan dan praktik langsung menjadi pelaut atau pun pedagang. Semakin sering mereka mengikuti pelayaran dan transaksi dagang, maka mereka akan mendapatkan kesempatan lebih banyak belajar. Dengan mengikuti pelayaran, mereka dapat belajar bagaimana memimpin para kru kapal. Mereka juga dapat belajar berdagang untuk meraih keuntungan. Pada waktu itu, hubungan antara aktor-aktor perdagangan maritim itu banyak ditentukan oleh kepercayaan yang dapat dibangun melalui frekuensi pertemuan yang semakin sering antara pemilik kapal, pedagang, nahkoda kru kapal dan partner dagang sehingga kepercayaan dapat terbangun dengan baik.<sup>49</sup> Merekalah yang mengambil peran penting dalam pengembangan jejaring pelayaran dan perdagangan di Nusantara dan kawasan di sekitarnya. Sangat menarik bahwa Knaap telah membuat studi kasus pelayaran pantura Jawa antara tahun 1774 hingga 1777. Temuan hasil penelitiannya dapat dipresentasikan pada Gambar 1.

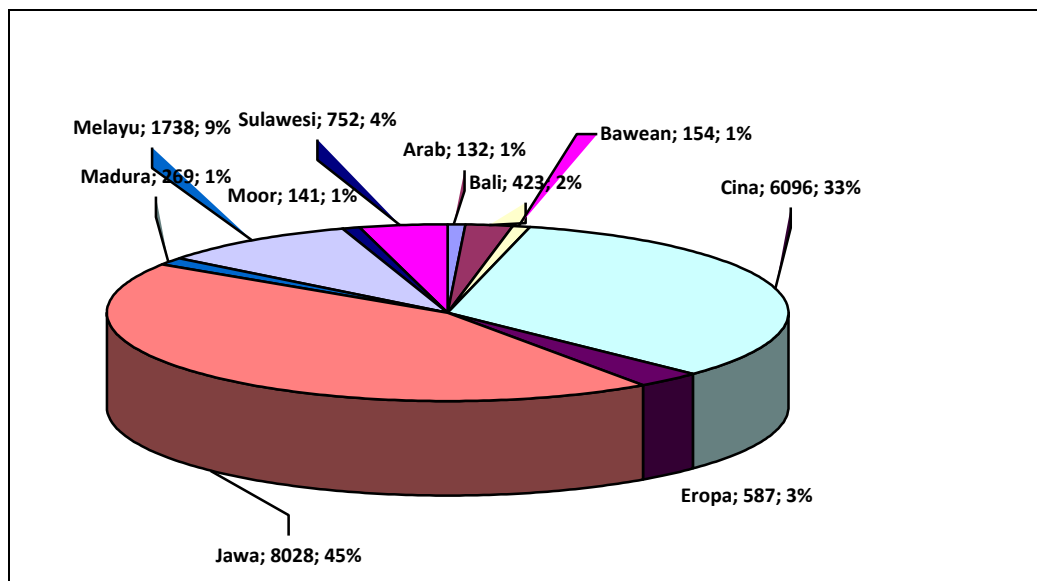
---

<sup>47</sup>Gunder Frank, *ReOrient*, hlm. 100.

<sup>48</sup>A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 120.

<sup>49</sup>*Ibid.*, hlm. 64.

**Gambar 1. Sebaran Etnik Para Nahkoda di Pantura Jawa (di luar Batavia), 1774-77**



Sumber: Diolah dari Knaap, *Shallow Waters...*, hlm. 66.

Pada masa awal kedatangan orang-orang Eropa, Nusantara sudah merupakan suatu kawasan maritim yang sudah memiliki pola sendiri. Dalam kaitannya dengan perdagangan Nusantara sebagai sebuah sistem, Andre Gunder-Frank dengan mengutip pendapat Das Gupta menyatakan:<sup>50</sup>

*Essentially it was a pattern of east-west exchange of goods within the Indonesian archipelago with Javanese rice being carried everywhere. The central fact of Indonesia trade was that two major products, pepper and spices, were located at the two extremities of the archipelago. Pepper was produced in Sumatra, Malaya, West Java and Borneo. Spices (cloves, nutmeg, and mace) were available only in the eastern island group of Mollucas and Bandas. Java produced rice, salt, salt-fish and variety of foodstuffs as well as some cotton, thread and textiles....Rice and other Javanese products were carried by Javanese traders and junk-owners to Sumatra to have them exchanged for pepper and other foreign goods. Pepper was then taken to Java and further on to Bali in order to collect in exchange Balinese cotton fabrics which were in great demand in the spice islands. In the final stage the Javanese sailed out to the Mollucas and Bandas carrying rice, and other Javanese products, Balinese cloth, along with Indian textiles and Chinese porcelain, silk and small coins...A marked feature of Indonesian trade was the intertwining of inter-island and international trade.*

Ketika VOC mulai beroperasi di Nusantara, pola perdagangan maritim tersebut masih berjalan dengan baik. Pada awal kehadirannya di Jawa, mereka berusaha menyesuaikan diri dengan pola perdagangan yang ada. Mereka harus melakukan pendekatan persuasif dengan menjalin hubungan persahabatan yang baik dengan penguasa dengan cara memberikan berbagai persembahan yang pantas karena mereka lah yang memiliki wewenang untuk menentukan siapa saja yang boleh berdagang di wilayahnya. Bahkan mereka pula yang

<sup>50</sup>Gunder-Frank, *ReOrient*, hlm. 97-98

memiliki hak monopoli penjualan terhadap produk utama wilayah kekuasaannya. Ketika VOC datang di Banten, monopoli penjualan lada ada di tangan Sultan. Selain itu VOC juga memperlakukan orang-orang Cina sebagai partner dagang yaitu sebagai agen-agen. Ketika VOC berdagang di Banten, orang-orang Cina yang sudah memiliki semacam lisesesi dari penguasa menyediakan komoditi lada untuk VOC. Sebaliknya mereka berharap VOC dapat menukarnya dengan sutra, porselen serta barang-barang lain dari negeri Cina. Dengan cara demikian VOC memperoleh muatan yang memadai.<sup>51</sup> Situasi semacam ini telah memaksa VOC untuk melakukan perdagangan intra-Asia untuk memperoleh berbagai komoditi yang dapat ditukar dengan lada untuk diangkut ke Eropa. Hal inilah yang menyebabkan berkembangnya kenyataan bahwa kehadiran para pedagang Eropa bukan hanya meramaikan perdagangan global namun juga perdagangan intra-Asia.

Permasalahan timbul dengan kehadiran orang asing yang lain seperti Inggris dan Perancis di kawasan pantura Jawa khususnya di Banten. Kehadiran orang-orang Eropa yang lain telah meningkatkan kekuatan tawar-menawar sang Sultan, sehingga harga lada akan membumbung tinggi yang berarti akan mengurangi keuntungan pedagang Eropa. Dalam konteks itu peperangan antara VOC dan dengan penguasa lokal di Nusantara seringkali merupakan peperangan untuk berebut monopoli. Penguasa setempat yang menerapkan monopoli penjualan dilawan VOC dengan memaksakan monopoli pembelian. Pada awalnya hal itu dilakukan dalam rangka menstabilkan harga yang sangat fluktuatif yang merugikan kumpeni-kumpeni Eropa. Dengan monopoli pembelian yang ditegakkan dengan kekerasan senjata, VOC mendapatkan harga yang murah dan dijual dengan harga yang setinggi mungkin sehingga mendapatkan keuntungan yang besar. Namun demikian pola perdangan masih tetap tidak mengalami perubahan yang berarti kecuali perdagangan menjadi semakin ramai karena permintaan rempah-rempah menjadi semakin tinggi dan banyak komoditi Asia yang menjadi alat tukar sehingga perdagangan intra-Asia juga semakin ramai. Dalam kaitan inilah pantura Jawa masih memegang peran penting di bidang perdagangan pada periode awal modern ketika VOC mampu menegakkan kontrol di kawasan ini.

Seperti diketahui pada periode modern awal ini semua kapal dan prahu menggunakan tenaga penggerak angin dengan menggunakan layar atau pun tenaga dayung. Dengan demikian dari kacamata kekinian semuanya termasuk pelayaran tradisional. Dalam penelitiannya, Knaap mengkategorikan jenis pelayaran pada waktu itu menjadi tiga kategori: kapal VOC, kapal Eropa non-VOC, dan kapal swasta. Kapal swasta bisa saja dimiliki baik oleh penduduk lokal dari berbagai kelompok etnik maupun dari keturunan asing seperti keturunan orang Cina, Arab, Keling, Koja, dan sebagainya. Jalur perdagangan pantura Jawa dan intensitas pelayaran dari ketiga kategori kapal tersebut dapat dilihat pada tabel 2.

---

<sup>51</sup>J.Th. Vermeulen, *Tionghoa di Batavia dan Huru Hara 1740* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2010), hlm. 4-7. Ketika berhasil merebut Sunda Kalapa pada tahun 1619, VOC berusaha untuk menarik orang-orang Cina di kota-kota dagang di pantai utara Jawa untuk mau pindah ke Sunda Kalapa (Batavia) dalam rangka menghidupkan perekonomian kota ini. Setelah penghacuran dua kali terhadap kota Jepara, VOC juga mendorong orang-orang Cina di Jepara untuk pindah ke Batavia. Demikian juga setelah penaklukan Banten tahun 1682, para penduduk Cina juga dengan cara tertentu dibuat untuk berpindah ke Batavia.



**Tabel 2 Pantura Jawa dan Pelayaran Nusantara, 1774-77 (%)**

Asal	Tujuan				
	Java	Maluku	Nusa-tenggara	Kaliman Tan	Selat Malaka
Batavia: VOC	38,1	8,4	1,4	3,0	6,6
Kapal Eropa	-	-	4,5	6,1	2,3
Swasta	60,9	4,4	6,6	6,6	5,4
Cirebon (swasta)	88,8	-	0,1	0,4	9,7
Semarang (swasta)	75,4	-	0,5	9,2	12,6
Gresik (swasta)	70,7	-	7,8	11,3	10,0
Surabaya (swasta)	59,7	0,2	10,0	11,3	17,4
	<b>Asia Tenggara</b>	<b>China</b>	<b>India</b>	<b>Asia Lain</b>	<b>Eropa</b>
Batavia: VOC	-	2,2	12,6	2,2	21,2
Kapal Eropa	6,8	12,1	58,4	-	2,3
Swasta	1,9	1,5	0,9	0,1	-

Sumber: Knaap, *Shallow Waters...*, hlm. 49. (Catatan: kapal-kapal yang berlayar menuju ke Sulawesi dan Sumatra barat serta ke wilayah-wilayah yang tidak diketahui tidak dicantumkan dalam tabel.

Table 2 memberikan gambaran yang cukup jelas mengenai dinamika pelayaran kawasan pantura Jawa. Jalur pelayaran dan perdagangan tersambung baik di antara pelabuhan di pantura Jawa, antara pantura Jawa dengan kawasan lain di Nusantara maupun antara pantura Jawa khususnya Batavia dengan kawasan lain di Asia dan Eropa. Selama periode 1774-77 ketika VOC masih menunjukkan vitalitasnya, pelayaran dari Batavia yang menuju ke pantura Jawa dengan menggunakan kapal-kapal VOC sebanyak 38,1% sedangkan daerah lain paling hanya mencapai 8,4% yaitu pelayaran ke Maluku. Hubungan maritim Batavia dengan pantura Jawa lebih spektakuler lagi jika dilihat peran dari kapal-kapal swasta atau kapal-kapal lokal. Sekitar 60,9% kapal lokal dari Batavia menuju ke pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa. Sementara itu angka tertinggi dari daerah lain hanyalah 6,6% yang diraih oleh Nusanenggara dan Kalimantan. Angka ini hanya sekitar sepersepuluh dari kontribusi pantura Jawa. Angka ini sesungguhnya menunjukkan bahwa peran penting penduduk lokal baik orang-orang pribumi (yang terdiri dari beberapa etnik) maupun orang-orang keturunan timur asing seperti orang Cina, Arab, dan sebagainya dalam pelayaran lokal di pantura Jawa ketika VOC masih memegang dominasi di sektor kemaritiman.

Dengan membandingkan antara peran pantura Jawa pada masa kurun niaga dan pada masa awal modern terlihat dengan jelas bahwa meskipun peran panturan masih sangat besar dan bahkan semakin besar dalam perdagangan di Nusantara, Asia Tenggara dan bahkan internasional, namun demikian tampaknya terjadi pergeseran peran para aktor pelayaran dan perdagangan. Dalam hal ini peran kapal-kapal swasta yang di dalamnya termasuk kapal-kapal milik pribumi bergeser ke arah perdagangan lokal dan perdagangan Nusantara (termasuk Malaka). Peran mereka dalam pelayaran dengan kawasan lain di Asia menunjukkan prosentase yang marginal. Sebaliknya peran kapal-kapal VOC dan kapal-kapal Eropa lain dalam pelayaran intra-Asia dan pelayaran dengan Eropa menjadi lebih besar. Hal ini terkait dengan kebijakan VOC yang mengontrol secara ketat pembangunan kapal-kapal besar di

kawasan pantura Jawa di satu sisi dan semakin berkembangnya kapal-kapal Eropa di sisi yang lain.

Hal lain yang cukup menarik dari pelayaran tradisional terkait dengan para pedagang dan pelaut yang terlibat dalam kegiatan itu. Hal ini perlu dipahami untuk melihat apakah periode VOC merupakan lonceng kematian total dari kegiatan kemaritiman masyarakat lokal. Namun demikian dengan melihat adanya kenyataan bahwa pelayaran lokal di pantura Jawa 'didominasi' oleh kapal-kapal swasta atau kapal lokal yang merupakan kapal-kapal tradisional maka tentunya para pelaut dan pedagang lokal juga memiliki peran yang sangat penting.

**Tabel 3. Jumlah Pelayaran Swasta di Beberapa Pelabuhan Pantura Jawa dengan Berbagai Pelabuhan di Nusantara dan Sekitarnya, 1774-77**

Asal	Tujuan			
	Batavia	Cirebon	Semarang	Surabaya & Gresik
Ambon	20	-	-	-
Bali	25	-	-	96
Banjarmasin	16	2	31	81
Bima	18	-	6	9
Johor/Riau	-	2	28	23
Makassar	45	-	25	7
Mampawah	3	-	22	11
Mandar	12	-	-	-
Melaka	13	13	23	-
Padang	24	-	-	-
Palembang	43	37	58	104
Pasir	11	-	29	12
Sambas	1	-	5	18
Siam	11	-	-	1
Trengganu	-	-	15	17

Sumber: Knaap, *Shallow Waters*, hlm. 51.

Satu hal yang menarik adalah bahwa selama akhir abad XVIII beras dari Jawa merupakan komoditi perdagangan yang penting untuk diekspor ke kawasan Selat Melaka. Berturut-turut adalah sebagai berikut: Semarang (36%), Gresik (51%), dan Surabaya (39%). Komoditi gula juga sangat penting dalam perdagangan dengan kawasan Asia Tenggara. Berikut adalah arah kontribusi perdagangan ekspor gula tebu beberapa pelabuhan penting di Jawa dengan kawasan Selat Melaka. Di samping itu pakaian Jawa juga menjadi barang komoditi yang penting untuk diekspor ke kawasan Selat Melaka.<sup>52</sup> Jadi meskipun Jawa tetap menjadi bagian penting dalam pelayaran dan perdagangan pada jalur rempah, namun semenjak penegakan dominasi Barat perdagangan rempah itu sendiri banyak dikuasai oleh mereka. Perdagangan langsung antara daerah produsen rempah dengan daerah konsumen di Eropa serta semakin intensifnya perdagangan Eropa dalam perdagangan intra-Asia telah mengondisikan para pedagang pribumi di pantura Jawa dan Nusantara untuk melakukan adaptasi dengan mengembangkan perdagangan di kawasan Nusantara dan Asia Tenggara dengan komoditi lokal yang sejak lama menjadi andalan pantura Jawa.

<sup>52</sup>Knaap, *Shallow Waters*, hlm, 100 – 112.

### **E. Catatan Simpul**

Dari uraian di atas dapat diambil beberapa catatan penting:

yaitu tentang kondisi pantai dan pelabuhan kuno di kawasan pantura Jawa, pola pelayaran tradisional, serta kondisi hinterland pantura Jawa yang terkait dengan produk perdagangan yang dihasilkan pada waktu itu.

1. Pada zaman pra-modern, di kawasan pantura Jawa telah muncul dan berkembang pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa. Hal ini dimungkinkan karena pantura Jawa memiliki posisi yang strategis dalam perdagangan rempah internasional. Hal ini juga didukung oleh kondisi laut yang relatif tenang dan sistem angin musim yang kondusif serta kondisi pantai yang landai dan dekat dengan muara-muara sungai yang bisa dilayari hingga pedalaman. Demikian juga, kawasan hinterland yang produktif dalam perdagangan juga semakin mendukung posisi kawasan panturan sebagai kunci perdagangan penting di Nusantara. Oleh sebab itu bisa dipahami jika kawasan pantura Jawa sudah memiliki peran yang penting dalam jaringan perdagangan rempah baik di Nusantara maupun perdagangan maritim internasional sejak masa awal perkembangan perdagangan rempah di Nusantara. Muncul dan berkembangnya berbagai kekuatan politik di Jawa terkait erat dengan peran pantura dalam jalur perdagangan rempah dunia.
2. Kawasan pantura Jawa semakin memegang peran penting dalam jalur perdagangan rempah dunia ketika memasuki masa modern awal pada saat orang-orang Barat mulai datang dan mendominasi kawasan pantura Jawa, meskipun para pedagang dan pelaut pribumi semakin tergeser dalam perdagangan rempah tersebut. Armada dan pelaut pribumi cenderung tergeser oleh kapal-kapal Eropa untuk hanya melayari rute perdagangan di pantura Jawa sendiri dan jalur perdagangan di Nusantara hingga sekitar Selat Malaka. Sementara itu jalur perdagangan jarak jauh ke Asia dan Eropa lainnya didominasi oleh kapal-kapal Eropa.
3. Jaringan pelayaran dan perdagangan rempah di pantura Jawa masih berkembang ketika VOC mengontrol perdagangan rempah di kota-kota dagang di pantura Jawa. Dalam hal ini para pedagang yang berbasis di pantura Jawa melakukan berbagai adaptasi agar mereka masih tetap bertahan. Mereka tidak lagi berperan utama sebagai pedagang rempah yang dimonopoli oleh Belanda, namun cenderung beralih ke perdagangan komoditi lain yang dibutuhkan oleh masyarakat sebagai akibat dari perkembangan kota-kota di Nusantara dan kawasan Asia Tenggara.