



# REMPAH, JALUR REMPAH, DAN DINAMIKA MASYARAKAT NUSANTARA

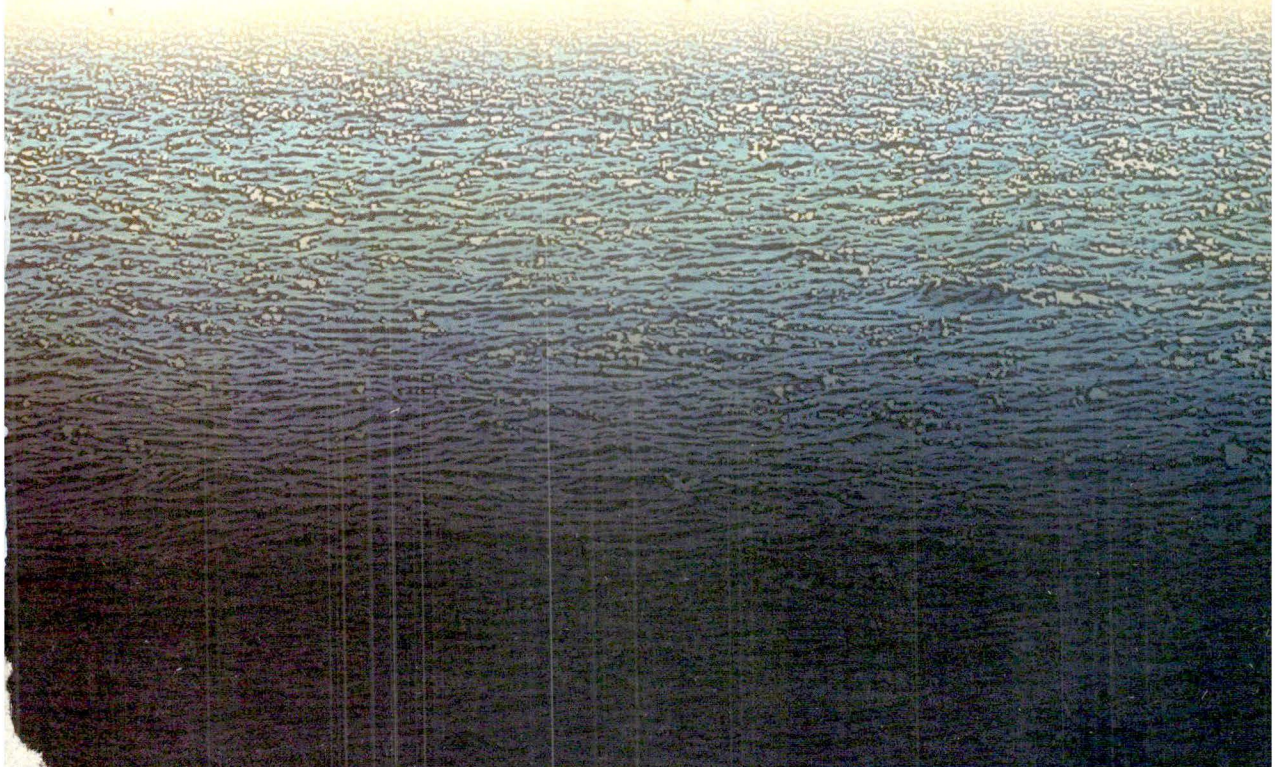
ktorat  
aan



638.8 DJO F

# **REMPAH, JALUR REMPAH, DAN DINAMIKA MASYARAKAT NUSANTARA**

DJOKO MARIHANDONO,  
BONDAN KANUMOYOSO





# **REMPAH, JALUR REMPAH, DAN DINAMIKA MASYARAKAT NUSANTARA**

**PENGARAH**

HILMAN FARID

**PENANGGUNG JAWAB**

TRIANA WULANDARI,  
AGUS WIDIATMOKO

**EDITOR**

SINGGIH TRI SULISTİYONO

**PENULIS**

DJOKO MARIHANDONO,  
BONDAN KANUMOYOSO

**PENGUMPUL DATA**

AGUS WIDIATMOKO,  
DWIANA HERCAHYANI,  
BUDI KARYAWAN S.,  
DEVI KUSUMASTUTI P.,  
FIDER TENDIARDI,  
RESTUWATI,  
DEDE SUNARYA,  
M. HAFIZ WAHFIUDDIN,  
EUIS SULASTRI,  
NURWAHYUDI,  
SLAMET SUNGKONO

**TATA LETAK DAN GRAFIS**  
DIPA SANDI DEWANTY.,  
M. HAFIZ W

**PENERBIT**

DIREKTORAT SEJARAH, DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN,  
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
JALAN JENDERAL SUDIRMAN, SENAYAN, JAKARTA 10270

ISBN: 978 - 602 - 1289 - 45 - 7



# SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN

**P**erjuangan Indonesia sebagai Negara Kepulauan (*archipelagic state*) mencapai puncaknya dengan Deklarasi Juanda tahun 1957. Perjuangan Indonesia sebagai negara kepulauan itu, pada akhirnya diakui lewat Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982, bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang menerapkan prinsip-prinsip negara kepulauan. Atas dasar ini sudah tepat kiranya jika saat ini pembangunan bangsa Indonesia mulai kembali bertumpu pada kemaritiman, bukan sebaliknya pembangunan yang selama ini menjauh dari “laut”. Tentu saja tidak mudah mengembalikan kesadaran masyarakat Indonesia kembali ke laut. Sudah berabad-abad lamanya sejak kolonialisasi bangsa Eropa, masyarakat yang hidup di nusantara secara sengaja dan sistematis digiring ke dalam masyarakat yang hanya hidup di darat. Dijauhkan ingatan kolektifnya sebagai bangsa pelaut dan kejayaan kemaritiman.

Jika saat ini ada upaya mendekatkan kembali bangsa Indonesia terhadap kemaritimannya patut diapresiasi dan penting untuk mendukungnya.





Bagaimanapun juga kesadaran akan kemaritiman bangsa Indonesia sudah saatnya dihadirkan melalui berbagai aktivitas dan pembangunan bangsa Indonesia. Oleh karena itu kami menyambut gembira adanya upaya mengungkap dinamika kemaritiman bangsa Indonesia melalui perspektif sejarah dengan melakukan penulisan buku tentang jalur rempah.

Penulisan buku jalur rempah dalam dinamika kemaritiman nusantara pada dasarnya untuk memberikan perspektif, bahwa bangsa kita harus bisa belajar dan mengambil hikmah dari peristiwa sejarah tentang rempah-rempah di nusantara dan perannya dalam masyarakat dunia. Berbicara jalur rempah di kepulauan Indonesia bukan sekedar membahas hasil dan kegunaan tanaman rempah dalam kehidupan manusia, namun juga mengungkap kontribusi rempah dalam interaksi antar suku-suku bangsa di nusantara dan dunia.

Demikian harapan kami, semoga dengan terbitnya buku sejarah jalur rempah akan menjadi salah satu bahan media informasi dan menambah wawasan kemaritiman Indonesia.

Direktur Jenderal Kebudayaan

Hilmar Farid





# SEKAPUR SIRIH

**K**epulauan Indonesia secara geografis terletak dalam jalur angin musim (muson) merupakan wilayah yang strategis dan ramai sebagai jalur pelayaran yang menghubungkan dunia barat dan timur sejak milenium pertama masehi. Sebagai jalur pelayaran dunia, pulau-pulau di nusantara menjadi tempat persinggahan kapal-kapal dari berbagai penjuru yang tidak hanya sebagai pelabuhan trasito, namun juga digairahkan oleh rempah-rempah yang tumbuh subur di kepulauan Indonesia.

Ramainya rempah dan pelayaran di kepulauan Indonesia, setidaknya tercatat dalam berita Tiongkok sejak awal masehi. Dinasti-dinasti kekaisaran Tiongkok, Masa Dinasti Tang, Dinasti Sung, Dinasti Yuan, Dinasti Ming (Abad 7-13 Masehi) telah menjalin hubungan dengan kerajaan-kerajaan yang ada di Kepulauan Nusantara. Dalam berita tersebut selalu disebutkan tentang jenis-jenis tanaman rempah yang diperoleh dari negeri laut selatan (*Nanhai*) sebagai akibat dari menjalin hubungan yang baik dengan penguasa-penguasa di Kepulauan Nusantara. Sebaliknya Tiongkok juga memberikan barang-barang produksi Tiongkok seperti keramik dan kain sutra. Perdagangan rempah juga





membawa penguasa dinasti-dinasti di Tiongkok ini mengalami kemakmuran dan menjadi semakin makmur karena mengembangkan kebijakan ekonomi yang dilandasi oleh sikap yang toleran terhadap perdagangan internasional.

Meski dinasti di Tiongkok silih berganti kekuasaan, namun hubungan baik dengan penguasa di nusantara selalu diteruskan dan dijaga. Bahkan dalam perkembangannya hubungan perdagangan rempah dengan dinasti-dinasti di Tiongkok berkembang ke arah hubungan diplomatik, keagamaan, dan pendidikan. Sebagaimana dalam era tumbuhnya Sriwijaya di abad ketujuh dan sembilan menjadi kekuatan maritim yang dominan di Indonesia bagian barat. Kekuatan maritim Sriwijaya menjadi sangat menentukan karena kerajaan ini menguasai jalur lalu lintas perdagangan di Selat Malaka. Ketika Sriwijaya menjadi pusat pendidikan agama Buddha, banyak para bhiku Tiongkok tinggal dan belajar di Universitas Swarnadwipa selama bertahun-tahun. Catatan Tiongkok *Nanhai Ji Gui Neifa Zhuan* (Kiriman Catatan Praktik Buddhadharma dari Lautan Selatan) yang ditulis oleh Yi Jing abad ke-7 M juga menjadi bukti bahwa pendidikan di Suwarnadwipa tidak terbatas pada ilmu theology filsafat Buddha, namun juga ilmu pengobatan (*cikitsā vidyā*) dengan menggunakan ramuan rempah-rempah yang tumbuh di nusantara.

Rempah-rempah Kepulauan Indonesia semakin lama semakin dikenal dunia. Setidaknya pada abad ke-7 M, pelayaran dan perdagangan dari Asia Timur, Asia Selatan dan Asia Barat menuju nusantara berburu rempah bernilai tinggi, seperti cengkeh, pala, bunga pala, kayu cendana, lada, gaharu, kamper (dikenal dengan nama kapur barus), dan produk rempah lainnya. Cengkeh dihasilkan dari Ternate, Tidore, Halmahera, Seram, dan Ambon. Sedangkan fuli (dari buah pala) banyak tumbuh di Pulau Run di Kepulauan Banda. Kayu manis, kemenyan, kapur barus dari Sumatera dan Jawa, kayu cendana banyak dihasilkan di Pulau Timor dan Sumba, sedangkan lada banyak dihasilkan dari Banten (Pulau Jawa), Pulau Sumatera, dan Kalimantan Selatan.

Sampai dengan abad ke enam belas dapat dikatakan rempah-rempah belum menjalankan peran yang menentukan dalam perkembangan sejarah Indonesia. Rempah-rempah memang diperdagangkan oleh beberapa kerajaan





dan kekuatan politik lokal, namun perdagangan itu tidak mengakibatkan perubahan yang mendasar dalam dinamika masyarakat Indonesia secara keseluruhan. Perubahan menentukan setelah kedatangan bangsa-bangsa Eropa ke Indonesia yang semula untuk mencari daerah produksi rempah-rempah, dalam perkembangannya -bangsa Eropa tidak hanya melakukan kegiatan perdagangan, tetapi juga melakukan kolonisasi dan bahkan membangun kekuatan politik. Kepentingan awal mereka yang tadinya hanya untuk mencari daerah penghasil rempah-rempah berkembang menjadi kepentingan ekonomi kolonial melakukan eksploitasi kekayaan alam Indonesia demi kepentingan negeri induk.

Rempah dan kolonialisme bangsa Eropa membawa kisah yang suram selama berabad-abad, namun dibalik kisah suram juga membawa kekuatan terintegrasinya suku-suku bangsa dalam membentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia. Rempah dalam sejarah Indonesia bukan sekedar perdagangan komoditi, namun juga menjadi kekuatan yang menyatukan Indonesia antar satu daerah dengan daerah lainnya, antar suku bangsa, antar nilai-nilai dan budaya, yang pada akhirnya membentuk identitas masyarakat Indonesia. Untuk itu, Direktorat Sejarah mempunyai kepentingan untuk menulis buku mengenai jalur rempah yang diharapkan bisa mengungkap kekuatan maritim nusantara dalam mendorong terciptanya jalur perdagangan rempah.

Harapan kami dengan terbitnya buku jalur rempah yang merupakan mukadimah ini dapat membuka ruang dalam kajian-kajian keilmuan, mengangkat kembali peran jalur rempah baik dalam konteks ekonomi, politik, dan diplomasi budaya bangsa Indonesia. Selamat membaca semoga bermanfaat.

Direktur Sejarah

Triana Wulandari





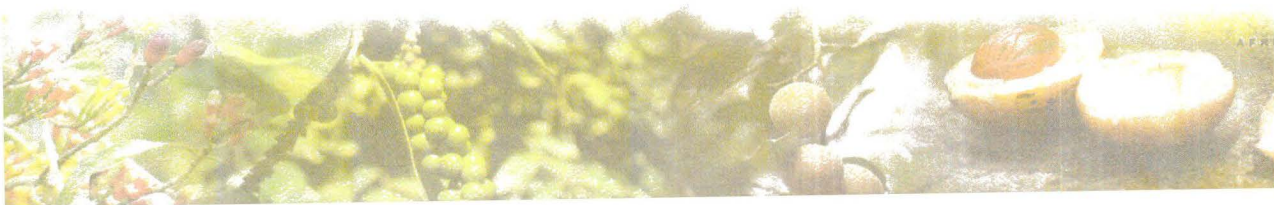
# DAFTAR ISI

<b>SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN .....</b>	<b>III</b>
<b>SEKAPUR SIRIH .....</b>	<b>V</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>IX</b>
<b>BAGIAN 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
<b>A. REMPAH SEBAGAI PENGGERAK SEJARAH .....</b>	<b>3</b>
<b>B. TENTANG REMPAH.....</b>	<b>6</b>
<b>B.1 REMPAH.....</b>	<b>6</b>
<b>B.2 PENGORGANISASIAN PRODUKSI .....</b>	<b>16</b>
<b>BAGIAN 2 FAKTOR ALAMIAH DAN JEJARING REMPAH.....</b>	<b>27</b>
<b>A. JARINGAN PERDAGANGAN.....</b>	<b>29</b>
<b>B. ANGIN MUSIM .....</b>	<b>29</b>
<b>C. KOTA PERDAGANGAN.....</b>	<b>32</b>
<b>D. MUNCULNYA KOTA-KOTA PELABUHAN BARU.....</b>	<b>35</b>





<b>BAGIAN 3 PERKEMBANGAN JALUR REMPAH PERIODE AWAL .....</b>	<b>63</b>
<b>A. JALUR REMPAH PRAMODERN .....</b>	<b>65</b>
<b>B. JALUR REMPAH PERIODE MODERN .....</b>	<b>75</b>
<b>C. DINAMIKA JALUR REMPAH KE KEPULAUAN INDONESIA .....</b>	<b>83</b>
<b>D. PERDAGANGAN PALA DAN CENGKEH.....</b>	<b>88</b>
<b>BAGIAN 4 REMPAH DAN DINAMIKA ENTREPOT: MALAKA DAN JAWA.....</b>	<b>95</b>
<b>A. WAWASAN ORANG PORTUGIS TERHADAP SAMUDERA HINDIA.....</b>	<b>97</b>
<b>B. PENAKLUKAN PELABUHAN GOA DAN SEKITARNYA.....</b>	<b>110</b>
<b>C. PENAKLUKAN MALAKA .....</b>	<b>127</b>
<b>D. ORANG PORTUGIS DI MALAKA .....</b>	<b>140</b>
<b>E. BENCANA DI BENTENG PULAU BINTAN .....</b>	<b>151</b>
<b>F. JORZE CABRAL DI MALAKA DAN PENYERANGAN KEMBALI KE BINTAN ..</b>	<b>159</b>
<b>G. EKSPANSI POLITIK DAN EKONOMI JAWA TIMUR .....</b>	<b>162</b>
<b>H. PERJALANAN KE JAWA .....</b>	<b>166</b>
<b>I. ORANG PORTUGIS DI JAWA .....</b>	<b>170</b>
<b>J. PERDAGANGAN DI JAWA .....</b>	<b>177</b>
<b>K. JATUHNYA PERDAGANGAN LADA DI JAWA .....</b>	<b>186</b>
<b>BAGIAN 5 DINAMIKA SEJARAH DI PRODUSEN REMPAH: MALUKU.....</b>	<b>199</b>
<b>A. PERANG DI MALUKU MELAWAN RAJA AL MANSUR DARI TIDORE...201</b>	
<b>B. GARCIA MARQUEZ SEBAGAI PANGLIMA DI MALUKU .....</b>	<b>205</b>
<b>C. PENJARAHAN DAN PEMBAKARAN KOTA TIDORE .....</b>	<b>206</b>
<b>D. PERANG DI MALAKA DAN DI MALUKU .....</b>	<b>207</b>
<b>E. PERISTIWA-PERISTIWA DI MALUKU .....</b>	<b>210</b>
<b>F. PERISTIWA LAIN DI MALUKU .....</b>	<b>213</b>
<b>G. AKHIR PEMERINTAHAN BANGSA PORTUGIS .....</b>	<b>216</b>
<b>H. KONFLIK ANTAR ORANG EROPA DI TIMUR .....</b>	<b>217</b>
<b>BAGIAN 6 CATATAN SIMPULAN.....</b>	<b>221</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>225</b>
<b>TENTANG PENULIS.....</b>	<b>241</b>







**BAGIAN 1**  
**PENDAHULUAN**



## A. REMPAH SEBAGAI PENGGERAK SEJARAH

Hingga saat ini masih terjadi perdebatan berkepanjangan mengenai jalur rempah yang pernah menjadi penggerak utama globalisasi dan konektivitas antar wilayah di berbagai belahan dunia. Perdebatan itu terkait dengan persoalan pelabelan apakah jalur pelayaran dan perniagaan laut di Nusantara sebagai jalur rempah atau jalur sutera. Pada saat ini, penggunaan istilah jalur sutera dan jalur rempah secara bergantian menunjukkan adanya kerancuan dalam memahami peran rempah sebagai salah satu sumber penggerak sejarah pelayaran dan perniagaan di kepulauan Indonesia dan jalur maritim internasional antara Eropa dan Cina melalui Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Kerancuan itu terjadi karena kedua komoditi tersebut memang menjadi komoditi yang diperdagangkan pada jalur pelayaran dan perniagaan di jalur ini.<sup>1</sup> Beberapa literatur mengacukan jalur sutera sebagai jalur perniagaan melalui daratan atau *inter-continental trade*.<sup>2</sup>

Salah satu situs referensi terkenal, Wikipedia, menulis bahwa jalur atau jalan atau rute sutera merupakan serangkaian rute yang saling berhubungan melalui melalui Asia Selatan dan Asia Tengah baik melalui daratan maupun lautan yang menghubungkan antara Cina di sebelah timur dan Kekaisaran Romawi di sebelah barat. Rute perniagaan ini memiliki panjang lebih dari 8.000 km dan pengaruhnya mencapai hingga Jepang dan Korea. Jalan sutera digambarkan sebagai jalur perniagaan yang sangat penting tidak hanya bagi perkembangan peradaban besar, seperti Cina, Mesir kuno, Mesopotamia, Persia, India, dan Romawi, tetapi juga bagi peletakan dasar bagi dunia modern. Jalan sutera daratan terpecah antara rute utara dan selatan yang merupakan perluasan dari pusat komersial di Cina Utara. Rute utara melewati kawasan Bulgaria–Kypchak ke Eropa Timur dan Semenanjung Krimea, dan dari kawasan ini menuju Laut hitam, Laut Marmara dan dan Balkan dan akhirnya ke Venesia. Rute selatan melewati Turkistan–Khurasan menuju ke

1 Singgih Tri Sulistiyono, "Jalur Rempah: Pelayaran Dan Perniagaan Di Nusantara Hingga Kedatangan Bangsa Barat", Makalah dipresentasikan pada "Seminar Jalur Rempah: Pelayaran dan Perniagaan di Nusantara" dalam rangka Museum Week: Jalur Rempah-Arus Balik Sejarah (Jakarta: 19 Oktober 2015).

2 Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age* (Berkeley-Los Angeles-London: University of California, 1998), hlm. 17 – 18.



Mesopotamia dan Anatolia, dan kemudian melalui Antioch di Anatolia selatan menuju Laut Tengah atau dengan melewati Levant menuju ke Mesir dan Afrika utara. UNESCO mengakui bahwa jalur laut antara Cina dan Laut Tengah dengan memalui laut juga disebut sebagai Jalur Sutera namun sebagai Jalur Sutera Maritim (*Maritime Silk Road*).<sup>3</sup>

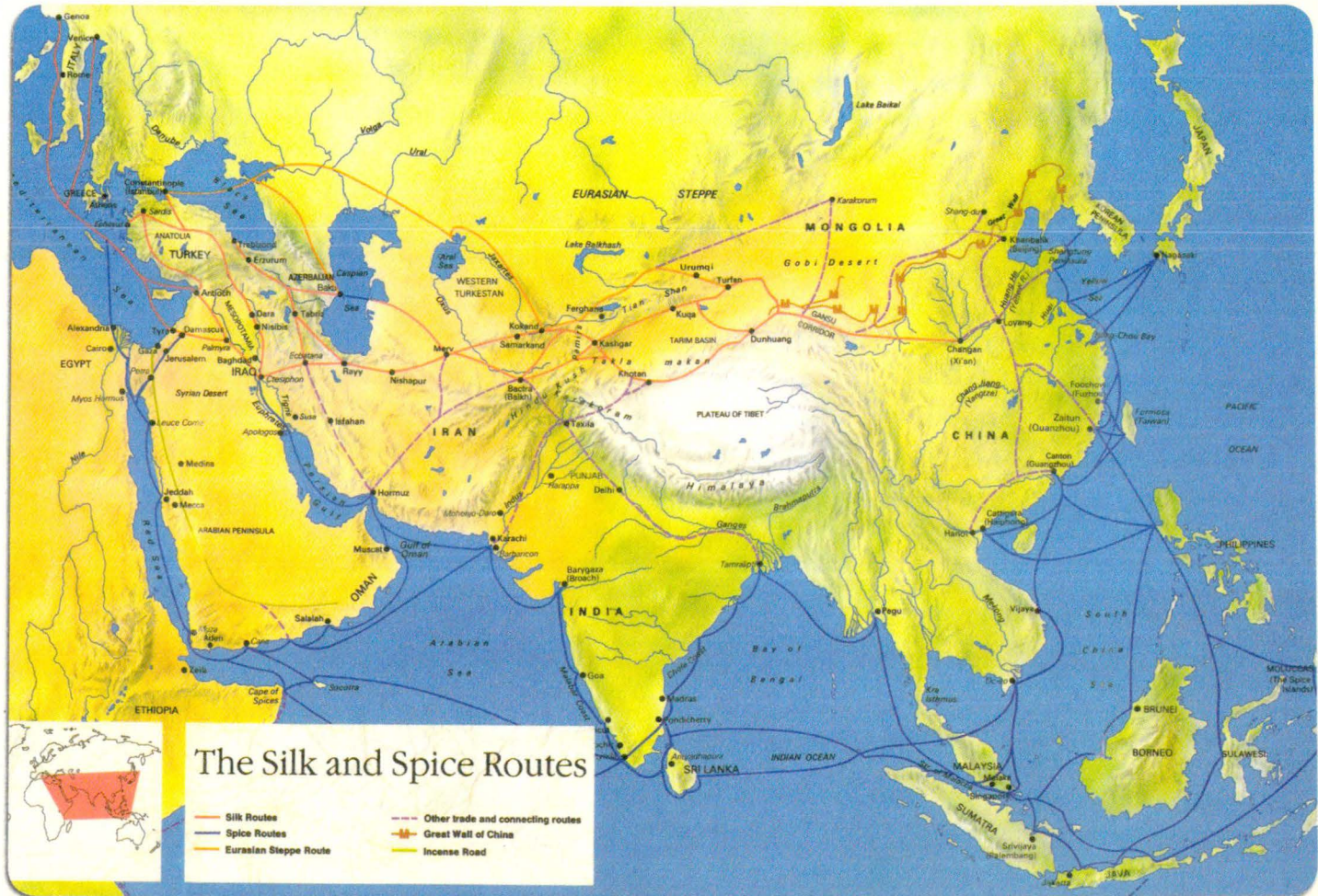
Pertanyaanya adalah apakah komoditi sutera menjadi komoditas utama dalam jalur pelayaran dan perniagaan maritim dunia umumnya dan di Nusantara khususnya? Dalam konteks itu ada yang menyebut jalur pelayaran dan perniagaan maritim melalui laut di Samudera Hindia hingga Laut Cina Selatan sebagai 'maritime silk road' atau 'silk road of the sea' untuk membedakannya dengan *caravan silk-road* atau *overland silk road* atau *inter-continental silk road*.<sup>4</sup> 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. Ataupun sebaliknya justru rempah yang menjadi komoditi utama dalam perdagangan melalui jalur maritim di antara Cina dan Eropa termasuk di dalamnya kepulauan Nusantara. Sesungguhnya rempahlah 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.

3 'Silk Road', [https://en.wikipedia.org/wiki/Silk\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Silk_Road) (dikunjungi tanggal 9 Oktober 2015). Jalan Sutera telah ditetapkan sebagai World Heritage Sites oleh UNESCO.

4 Lincoln Paine, *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World* (New York: Alfred A. Knopf, 2013), hlm. 262.







Gambar 1.1 Jalur Sutra dan Jalur Rempah versi UNESCO

Sumber: <http://en.unesco.org/silkroad/content/what-are-spice-routes>



## B. TENTANG REMPAH

Rempah merupakan berbagai jenis tanaman yang dapat digunakan untuk bumbu masakan dan bahan obat-obatan yang sangat penting bagi kehidupan manusia.<sup>5</sup> Produk ini dihasilkan oleh berbagai daerah di kepulauan Indonesia. Banten, Sumatera bagian selatan, dan Aceh menghasilkan lada dan merica. Pulau Banda menghasilkan pala. Sementara itu cengkeh dihasilkan terutama oleh Ambon dan Ternate. Kayumanis dan kayu cendana dihasilkan oleh kepulauan Nusa Tenggara.

### B.1 REMPAH

#### B.1.A LADA

Lada hitam (*piper nigrum*) merupakan salah satu jenis rempah pertama yang dibudidayakan dan diperdagangkan secara luas. Komoditi ini merupakan salah satu jenis rempah yang paling dicari karena kemampuannya untuk disimpan selama bertahun-tahun tanpa kehilangan rasa dan aroma. Lada hitam dianggap sebagai rempah yang utama dibandingkan rempah-rempah lainnya. Rempah ini dengan karakteristik rasa pedas dan aroma yang khas menjadi unsur bumbu dalam berbagai jenis masakan. Dapat dikatakan lada hitam adalah rempah yang selalu tersedia di dapur di hampir seluruh rumah tangga di dunia.

Selain sebagai bumbu makanan lada hitam juga digunakan untuk berbagai macam keperluan. Dalam masyarakat Eropa lada telah lama digunakan sebagai bumbu penting dalam masakan mereka. Di Mesir kuno rempah ini digunakan sebagai bahan dalam proses pembalseman atau pengawetan mayat. Bagsa Arya yang hidup ribuan tahun sebelum masehi menggunakan lada sebagai bahan obat-obatan yang berharga. Kisah tentang pemanfaatan lada yang beraneka macam dan kaya dengan imajinasi telah disebarakan oleh

5 Turner menyatakan bahwa kekaguman terhadap daya magis rempah dalam kehidupan masyarakat dunia pada zaman dulu memang diakui oleh banyak orang, namun yang lebih mengagumkan lagi adalah bahwa banyak hal telah dikorbankan (harta, nyawa, kehormatan, kekuasaan, dan sebagainya) hanya untuk memperebutkan rempah. Dengan demikian rempah bukan hanya memiliki kekuatan magis bagi para penggunanya tetapi juga memiliki kekuatan magis dalam menentukan sejarah dunia. Lihat Jack Turner, *Sejarah Rempah: Dari Erotisme sampai Imperialisme* (Penerjemah Julia Absari) (Jakarta: Komunitas Bambu, 2011), hlm. xvi.





para pelaut sejak masa kuno hingga ketenaran kisah-kisah itu tersebar baik di dunia Barat maupun Timur.

Pada awalnya orang-orang Barat hanya mengetahui bahwa tempat asal lada ialah Kerala yang terletak di Malabar, di India Barat Daya. Meskipun lada dari Nusantara telah dikenal sejak awal kedatangan pedagang India sejak awal abad masehi, namun tampaknya baru menjadi komoditi yang termasyhur sejak abad ke-12. Menurut sumber Cina, yaitu laporan perjalanan Chau Ju Kua, lada disebut sebagai komoditi yang dihasilkan di Jawa.<sup>6</sup> Pada abad yang sama Sumatera belum dikenal sebagai daerah penghasil lada. Laporan awal tentang produksi lada di Sumatera dibuat oleh Ma Huan pada awal abad ke-15. Sangat mungkin lada yang dibudidayakan di Sumatera diperkenalkan oleh orang-orang Jawa atau oleh orang-orang India yang datang langsung ke pulau tersebut. Tanaman lada merupakan tanaman tropis yang memerlukan curah hujan tinggi dan kelembaban udara.<sup>7</sup> Lada merupakan tanaman yang merambat. Proses mendapatkan lada hitam dimulai ketika buah lada dipetik sewaktu belum sepenuhnya matang. Buah tersebut kemudian difermentasikan dan dikeringkan di bawah sinar matahari sampai kandungan airnya hilang dan warnanya berubah menjadi coklat kehitaman.



Gambar 1.2 Biji Lada Hitam atau *Peppercorn*  
Sumber: Pengumpulan Data, 2016

Lada putih yang banyak diperdagangkan bersama lada hitam adalah juga hasil dari tanaman lada. Warna putih didapatkan dengan melepaskan bagian

6 Anthony Reid, *Dari Ekspansi Hingga Krisis: Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara, 1450-1680* (Jakarta: Yayasan Obor, 1999), hlm. 9.

7 Lijo Thomas dan Rajeev P., "Black Pepper" (Kerala: Indian Institute of Spices Research, 2015), hlm. 1.





kulit dari buah lada yang matang. Lada putih lebih disukai di negara-negara tertentu dan juga oleh kalangan elit karena warnanya yang terkesan lebih bersih. Lada putih dihasilkan dengan cara merendam buah lada matang di dalam air untuk beberapa hari, menggosok buah yang sudah direndam untuk melepaskan kulit buah, mencucinya kembali dan kemudian mengeringkannya. Kepulauan Indonesia telah lama dikenal sebagai penghasil lada putih yang utama.

Pada mulanya di India kuno lada adalah tanaman liar yang tumbuh di hutan. Orang-orang mendapatkannya dengan cara memetikinya di hutan di mana buah ini terdapat secara melimpah. Lada yang telah didapatkan dibawa ke pasar-pasar lokal untuk diperdagangan dengan para saudagar Arab. Oleh para pedagang Arab lada dibawa dari India ke arah barat laut ke Mesir dan Eropa. Dalam perkembangannya permintaan lada yang semakin meningkat menyebabkan hasil produksi lada dari hutan tidak lagi mencukupi. Ketika itulah mulai dilakukan upaya budidaya lada dengan menanamnya dalam jumlah besar dalam bentuk kebun-kebun lada. Belum terdapat bukti-bukti sejarah yang pasti kapan tepatnya lada mulai diperkenalkan keluar India sebagai tanaman yang bisa dibudidayakan. Para pedagang dari India diyakini telah memperkenalkan tanaman lada ke Indonesia pada sekitar seratus tahun sebelum Masehi.<sup>8</sup> Pengenalan lebih lanjut tanaman lada ke Indonesia tentu juga terjadi di masa-masa selanjutnya.

Kepulauan Indonesia adalah wilayah kedua setelah India yang membudidayakan lada dalam skala yang besar. Tidak diketahui secara pasti kapan lada mulai dikenal di Indonesia. Sebagaimana disinggung dalam bagian sebelumnya. Beberapa laporan menyatakan lada mulai ditanam di Jawa paling tidak sejak awal abad Masehi.<sup>9</sup> Laporan perjalanan yang ditulis oleh Marco Polo pada abad ke-12 menyatakan bahwa penanaman lada saat itu telah berkembang di Jawa. Selain dibawa oleh para pedagang India, lada sangat mungkin pada mulanya dibawa ke Kepulauan Indonesia oleh para pelaut Polinesi dan melalui jalur perdagangan maritim Babilonia-Cina yang

8 P.N. Ravindran, "Introduction", dalam P.N. Ravindran (editor), *Black Pepper: Piper Nigrum* (Amsterdam: Harwood Academic Publisher, 2006), hlm. 2.

9 Ravindran, "Introduction", dalam P.N. Ravindran (editor), *Black Pepper*, hlm. 10.





menghubungkan Pantai Malabar di India dengan pelabuhan-pelabuhan di Asia Tenggara dan Asia Timur. Hubungan perdagangan maritim yang intensif antara Malabar dan Cina diketahui telah ada sekitar abad 4-5 Masehi.

Tanaman lada dapat dibudidayakan dengan baik di beberapa daerah di Nusantara karena faktor tanah dan iklim yang sesuai. Di masa yang lebih kemudian, yaitu di abad ke-10 dan 11 kerajaan Chola yang terletak di selatan India telah meluaskan pengaruhnya ke Jawa dan Bali. Perluasan pengaruh ini merupakan proses kelanjutan dari pengenalan tanaman lada ke kepulauan Indonesia. Gelombang terakhir dari pengenalan budidaya lada ke Indonesia adalah ketika jaringan perdagangan Islam mulai menjangkau Asia Tenggara di abad ke-12. Perluasan pengaruh ini juga membawa pengaruh bagi semakin pentingnya lada sebagai komoditi yang laku di pasaran dunia.

Sejak awal masa kurunniaga (abad ke-15) sampai dengan akhir Perang Dunia II (1942) Indonesia adalah wilayah penghasil lada terbesar di dunia. Di tahun-tahun akhir kolonialisme Belanda produksi lada Indonesia setiap tahunnya mencapai lebih dari 50.000 metrik ton. Selama masa pendudukan Jepang di Indonesia, tahun 1942-1945, hampir semua perkebunan lada dibiarkan tidak terurus karena pemerintahan pendudukan lebih mengutamakan penanaman tanaman pangan dan tanaman lainnya yang menunjang kepentingan perang Asia Timur Raya. Sebagai akibatnya produksi lada Indonesia dalam periode itu menurun dengan tajam. Daerah utama penanaman lada di Indonesia sebelum Perang Dunia II adalah di Sumatera, Bangka dan Jawa. Saat ini di Indonesia perkebunan lada dapat ditemukan di Sumatera, Bangka, Kalimantan Timur, Kalimantan Barat dan Sulawesi.

## B.1.B CENGKEH

Cengkeh adalah tanaman asli Indonesia. Sampai dengan abad ke-17 pohon cengkeh hanya dapat ditemukan di Kepulauan Maluku di Indonesia Timur. Pohon cengkeh adalah tanaman yang berasal dari lima pulau kecil yang terletak di sebelah barat Pulau Halmahera, yaitu Ternate, Tidore, Moti, Machian dan Bacan. Kawasan Indonesia Timur merupakan salah satu kawasan yang paling



unik di muka bumi dan memiliki karakteristik ekologi yang khas. Wilayah ini merupakan tempat pertemuan empat lempengan besar bumi, yaitu Samudra Hindia, benua Asia, benua Australia, dan Samudra Pasifik.<sup>10</sup>

Sekitar tiga juta tahun yang lalu pertemuan keempat lempengan besar bumi tersebut mendorong munculnya pulau-pulau vulkanis dari dalam bumi yang sekarang kita kenal sebagai Kepulauan Maluku bagian utara. Iklim tropis dan musim hujan teratur yang dibawa oleh angin musim menciptakan kondisi yang ideal yang mendukung perkembangan keanakeragaman tumbuh-tumbuhan, burung-burung, dan hewan-hewan lainnya. Didukung oleh kondisi ekologi seperti yang telah disebutkan cengkeh tumbuh sebagai tanaman asli dari Maluku Utara.



Gambar 1.3 Foto cengkeh kering yang siap panen  
Sumber: Pengumpulan Data, 2016

Pada tahun 1670-an ahli ilmu alam George Rumphius (1607-1702) menggambarkan pohon cengkeh sebagai yang paling indah dan paling berharga di antara pohon-pohon yang telah dikenal.<sup>11</sup> Pohon cengkeh tumbuh

<sup>10</sup> Ian Burnet, *Spice Islands*, Kenthurst (NSW: Rosenberg Publishing, 2011), hlm. 12.

<sup>11</sup> Rumphius adalah seorang pegawai VOC keturunan Jerman. Ia tiba di Hindia Timur pada tahun 1653 sebagai prajurit dalam dinas militer VOC. Segera setelah sampai di Hindia Timur ia ditempatkan di Ambon sampai ia meninggal dunia di tahun 1702. Selama di Ambon Rumphius banyak melakukan penelitian terhadap berbagai binatang dan tumbuh-tumbuhan. Karya utama Rumphius tentang flora dan fauna Maluku adalah buku enam jilid berjudul *Herbarium Amboinense* yang terbit setelah dia meninggal (terbit antara tahun 1741-1750).





hingga setinggi 10 meter. Pohon cengkeh hanya akan berproduksi ketika telah mencapai usia sepuluh tahun. Setelah berusia lima belas tahun lebih pohon akan sepenuhnya matang dan akan terus berbuah untuk beberapa dekade kemudian. Dengan semakin tuanya pohon produksi akan semakin berkurang. Setiap tangkai pohon yang mengeluarkan bunga dapat menghasilkan putik bunga antara 11 sampai 25 putik. Satu pohon cengkeh yang subur dapat menghasilkan kurang lebih empat kilogram bunga dalam sekali panen.

Jumlah panen cengkeh setiap tahun dapat berubah-ubah sesuai dengan kondisi cuaca. Di masa monopoli VOC, berkurangnya jumlah panen dipengaruhi oleh teknik pengambilan bunga. Pada masa itu para pemanen seringkali menggunakan kaitan untuk memetik cengkeh dari bagian pohon yang tinggi.<sup>12</sup> Akibatnya bukan hanya bunganya yang terpetik tetapi juga bagian ujung pohon yang produktif menghasilkan bunga justru ikut terpotong. Perlu waktu yang cukup lama bagi pohon cengkeh untuk menumbuhkan kembali bagian yang terpotong. Di Kepulauan Maluku cengkeh biasa dipanen antara bulan Oktober dan Januari. Panen harus dilakukan sebelum kuncup bunga mekar. Pekerjaan memanen memerlukan tenaga kerja yang mencukupi untuk dapat melakukan panen secara cepat mengingat kuncup bunga dapat mekar dalam waktu yang singkat.

Daun pohon ini berwarna mengkilap dengan aroma yang khas. Bagian yang bernilai ekonomi dari pohon cengkeh adalah bagian kuncup bunga. Kuncup bunga cengkeh tumbuh secara berkelompok dan semakin masak warnanya akan berubah, dari hijau menjadi kuning, lalu merah muda dan kemudian coklat tua. Kuncup cengkeh mengandung minyak atsiri dan untuk menjaga kandungan kuncup bunga dipanen sebelum mekar menjadi bunga. Kuncup yang telah dipetik kemudian dijemur untuk mengeringkannya. Kuncup yang dijemur akan mengeras dan menghitam dengan tetap menyimpan kandungan minyak atsiri di dalamnya. Kuncup yang mengering dan menghitam memiliki

---

Tentang Rumphius dan karya-karyanya lihat Maria-Theresia Leucker, "Knowledge Transfer and Cultural Appropriation: Georg Everhard Rumphius's 'D'Amboinsche Rariteitkamer' (1705)", dalam Karl E. Enekel (Editor), *The Dutch Trading Companies as Knowledge Networks* (Leiden: Brill, 2010), hlm. 145-170.

12 Els M. Jacobs, *Merchant in Asia: The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: CNWS Publications, 2006), hlm. 15.



bentuk yang seperti paku dan dari bentuk kuncup yang mengering inilah nama cengkeh berasal.

Dalam bahasa latin paku disebut dengan *clavus*. Bahasa-bahasa Eropa adalah turunan dari Bahasa Latin, sehingga dalam Bahasa Portugis kata untuk cengkeh adalah *cravo*. Dalam Bahasa Spanyol cengkeh disebut dengan *clavo*, *clou de girofle* dalam Bahasa Perancis, *Chiodo di garofano* dalam Bahasa Itali, dan dalam Bahasa Belanda adalah *kruidnagel* (rempah paku). Kata Indonesia cengkeh berasal dari kata *Zhen Ga* yang merupakan kata dalam Bahasa Fukien. Namun bisa juga *zhen ga* adalah lafal Cina untuk menyebut cengkeh.<sup>13</sup>

Dalam masa pra-modern cengkeh banyak dicari bukan hanya karena rasa dan aromanya yang unik, tetapi juga karena kemampuannya sebagai bahan anti bakteri dan penghilang rasa sakit. Keistimewaan inilah yang menyebabkan cengkeh bernilai tinggi sabagai bahan obat-obatan dalam dunia pra-modern. Sampai dengan abad ke-15 cengkeh hanya dapat ditemukan di Kepulauan Maluku Utara. Di abad ke-16 penanaman cengkeh meluas kepulauan Ambon bagian selatan, yaitu ke Ambon dan Seram. Pada paruh kedua abad ke-18 penanaman cengkeh meluas keluar Kepulauan Maluku.

## B.1.C PALA

Pala adalah tanaman yang menjadikan Kepulauan Banda terkenal ke seluruh dunia. Sama seperti cengkeh, hingga abad ke-18 pohon pala hanya dihasilkan di Kepulauan Banda. Kepulauan ini terletak di selatan Pulau Seram dan terdiri dari gugusan pulau kecil yang terutama terdiri dari sepuluh pulau. Pulau-pulau utama di kepulauan Banda adalah Lontor atau Banda Besar, Neira, Gunung Api, Rosengain, Ai, dan Run. Dinamakan Kepulaun Banda karena pulau-pulau tersebut terletak secara tersebar di Laut Banda. Kepulauan Banda memiliki tingkat kesuburan yang tinggi karena terdiri dari pulau-pulau vulkanis. Di antara keenam pulau yang disebut sebelumnya ada lima pulau

13 Fukien adalah provinsi yang terletak di bagian tenggara Cina daratan. Bagian barat provinsi ini berbatasan dengan Laut Cina Selatan sehingga penduduk Fukien di bagian pesisir berkarakter maritim. Paling tidak sejak abad ke-15 sebagian dari penduduk Fukien mulai bermigrasi ke Asia Tenggara, khususnya ke kepulauan Indonesia.





yang menghasilkan pala.<sup>14</sup> Sementara itu pulau yang tidak menghasilkan pala adalah Pulau Gunung Api yang di atasnya terdapat sebuah gunung berapi yang masih aktif hingga sekarang.

Sepanjang abad ke-16 dan 17 Kepulauan Banda menjadi ajang pertarungan berbagai negara Eropa dalam memperebutkan dominasi perdagangan Pala. Bangsa Eropa pertama yang muncul di Banda adalah Portugis yang kemudian disusul dengan Inggris dan Belanda. Dalam persaingan itu sejak dekade kedua abad ke-17 Belanda kemudian mendominasi perdagangan pala di Kepulauan Banda. Salah satu wilayah di Indonesia yang pertama kali di koloni oleh Belanda adalah kepulauan ini (tahun 1621). Catatan tentang sejarah Banda hanya diketahui secara jelas setelah kepulauan ini dikoloni oleh Belanda. Sebelum itu telah ada orang Portugis. Namun kehadiran mereka, sejak tahun 1512, tidak pernah benar-benar membawa pengaruh mendalam terhadap kehidupan masyarakat Banda. Demikian juga catatan yang mereka tinggalkan dapat dikatakan hanya terbatas mengenai wilayah-wilayah di mana mereka memiliki kontak langsung.

Apa yang disebut dengan pala adalah biji dari pohon pala (*myrstica fragrans*). Biji pala memiliki penutup yang disebut dengan bunga pala atau fuli. Pohon pala berdaun berbentuk elips dan buahnya berbentuk lonjong. Buah pala berwarna kuning, berdaging dan beraroma khas karena seperti juga cengkeh mengandung minyak atsiri. Ketika masak kulit dan daging buah akan terbuka dan biji akan terlihat terbungkus fuli yang berwarna merah. Satu buah pala menghasilkan satu biji yang berwarna coklat. Bagian yang dipanen dari pohon pala adalah biji dan fuli atau bunga pala. Fuli bernilai ekonomi lebih tinggi karena dalam satu pohon pala dihasilkan lebih sedikit daripada bijinya.<sup>15</sup>

14 Tome Pires, *Suma Oriental: Perjalanan Dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues* (Yogyakarta: Ombak, 2014), hlm. 286.

15 Peter Vanderford Lape, *Contact and Conflict in the Banda Islands, Eastern Indonesia 11<sup>th</sup>-17<sup>th</sup> Centuries* (Brown University: Disertasi yang tidak dipublikasikan, 2000), hlm. 41.





Gambar 1.4 Foto buah Pala yang ada di Indonesia  
Sumber: Pengumpulan Data, 2016

Pohon pala dapat mulai dipanen ketika berusia antara tujuh sampai sembilan tahun. Pohon akan memproduksi secara maksimal ketika mencapai usia dua puluh lima tahun. Tanaman ini dapat tumbuh hingga mencapai ketinggian dua puluh meter dan dapat berusia hingga ratusan tahun. Setelah dipanen dan dipisahkan dari fuli, biji pala akan dijemur hingga kering. Proses pengeringan biji pala memakan waktu dari enam hingga delapan minggu. Ketika dikeringkan bagian dalam biji akan menyusut sehingga akan berguncang ketika biji digoyangkan. Setelah kering cangkang biji akan pecah dan menghasilkan bagian dalam biji yang dikenal sebagai pala. Sebuah sumber Eropa dari abad ke-18 menggambarkan pohon pala sebagai berikut<sup>16</sup>:

"Pohon pala menyerupai pohon pir di Eropa. Buahnya pun mirip dengan buah pir.... Bila berbunga, pala menyebarkan bau yang sedap. Sedikit demi sedikit warna hijau aslinya memudar.... Kemudian muncul

16 Barholomew Leonardo de Argensola, *The Discovery and Conquest of the Molucco and Philippines Islands*, London, 1708, Hal. 160 sebagaimana dikutip dalam Willard Hanna, *Kepulauan Banda: Kolonialisme dan Akibatnya di Kepulauan Pala* (Jakarta: Gramedia, 1983), hlm. 5.





warna biru bercampur abu-abu --warna buah cherry-- serta warna emas yang pucat, seperti warna pelangi.... Buah pala --bila kering—menaggalkan kulit yang melingkupinya, dan merupakan fuli. Di dalamnya terdapat biji berwarna putih, yang rasanya tidak begitu tajam dibandingkan palanya sendiri, dan bila kering berubah substansinya. Dari fuli ini, yang pada tahap kedua menjadi panas dan kering, pada tahap ketiga orang Banda membuat minyak yang tingginya nilainya untuk mengobati segala macam penyakit pada saraf dan rasa sakit akibat hawa dingin. Mereka memilih buah pala yang paling segar, berat, gemuk, berair dan tak berlubang. Dengan pala itu mereka mengobati atau mengusir nafas berbau busuk, membersihkan mata, menyehatkan perut, hati dan limpa serta mencernakan daging. Pala merupakan obat buat banyak penyakit lainnya, dan untuk menambah kecemerlangan wajah...”

Di dalam sumber-sumber sejarah yang ada dikatakan bahwa Kepulauan Banda adalah tempat asal dari tanaman pala. Fakta ini dapat dikatakan belum terbukti kebenarannya. Sangat mungkin tanaman pala juga tumbuh di pulau-pulau lain di wilayah Maluku tenggara dan pusat. Paling tidak ada tiga sampai enam spesies tanaman pala yang menghasilkan buah yang sama. Tanaman pala saat ini tersebar ke arah timur sampai sejauh Fiji dan ke arah barat sampai sejauh Asia Selatan. Tanaman pala memerlukan kondisi yang khusus untuk dapat tumbuh dengan baik dan hal ini menyebabkan tanaman ini hanya dapat ditanam dalam bidang tanah yang terbatas. Agar dapat tumbuh dengan baik tanaman pala memerlukan pelindung agar tidak terkena sinar matahari secara langsung.

Di Kepulauan Banda tanaman pala ditanam bersama dengan pohon kenari (*Canarium Indicum*) yang jauh lebih tinggi dan dapat memberi perlindungan dari sinar matahari. Selain memberi perlindungan pohon kenari menghasilkan kacang kenari dan kayunya dapat digunakan sebagai bahan pembuat rumah. Bunga pala secara alami mengalami penyerbukan dengan bantuan serangga untuk dapat menghasilkan buah. Sementara itu, tanaman ini menyebar karena buahnya dimakan oleh burung merpati yang mencernakan



buah dan mengeluarkan biji pala sebagai kotoran. Selama periode kolonial, Belanda mengembangkan sistem penanaman pala yang didesain agar dapat menghasilkan panen secara maksimal. Hampir setiap meter persegi dari tanah yang ada ditanami dengan pala. Pulau Lonthor, yang merupakan pulau terbesar, merupakan pulau yang paling banyak menghasilkan pala diikuti oleh Pulau Ai, Run, Neira dan Rosengain.

Sejak pertengahan abad ke-20 pala dan fuli tidak lagi diproduksi di Banda dalam jumlah yang besar. Perubahan ini disebabkan karena tingginya biaya transportasi dari Banda, turunnya harga pala di pasaran dunia, dan munculnya daerah-daerah produksi baru seperti Granada di Kepulauan Karibia. Pohon pala di Kepulauan Banda telah ditebangi dan diganti dengan tanaman pangan. Masa depan dari kegiatan penanaman pala di Kepulauan Banda saat ini menjadi satu pertanyaan besar. Keberlanjutan budidaya pala berkaitan dengan meningkatnya perhatian pemerintah dan masyarakat Indonesia terhadap masalah ekonomi, kelestarian lingkungan, dan juga kepemilikan tanah. Sebagian besar kepemilikan tanah di Kepulauan Banda saat ini berada di tangan pemerintah Indonesia.

## B.2 PENGORGANISASIAN PRODUKSI

Secara geografis wilayah penghasil rempah-rempah di Indonesia dapat dibagi dalam dua daerah produksi. Daerah pertama adalah Indonesia bagian barat, terutama Pulau Sumatera, Jawa dan Kalimantan yang menghasilkan lada, dan daerah Indonesia bagian timur, yaitu Kepulauan Maluku dan Kepulauan Banda, yang menghasilkan cengkeh dan pala. Wilayah-wilayah yang menjadi daerah produksi rempah-rempah merupakan tempat-tempat yang paling banyak berinteraksi dengan para pedagang yang berasal dari berbagai wilayah di Asia dan kemudian Eropa. Intensifnya interaksi yang terjadi memunculkan kebutuhan untuk mengorganisir perdagangan rempah-rempah secara lebih baik. Hal ini yang menjelaskan munculnya kerajaan-kerajaan lokal di daerah produksi rempah-rempah. Kerajaan-kerajaan tersebut didirikan untuk mewadahi kepentingan politik dan tentu saja juga untuk kepentingan ekonomi. Dalam hal yang terakhir





khususnya untuk mengelola perdagangan rempah-rempah.

Secara umum seluruh wilayah Kepulauan Indonesia dalam periode kurun niaga, abad ke-15 sampai 17, tidak hanya menghasilkan komoditi rempah-rempah tetapi juga komoditi-komoditi lainnya seperti beras dan kayu manis dari Jawa, timah dan emas dari Sumatera, dan kayu cendana dari Timor. Beras dari Jawa terutama diperdagangkan dalam perdagangan maritim antar pulau di internal kepulauan Indonesia. Kayu manis meskipun merupakan salah satu komoditi yang paling diminati dalam perdagangan internasional namun daerah produksi utamanya adalah di Sri Langka. Timah dan emas terutama diperdagangkan dalam perdagangan intra-Asia. Demikian juga dengan kayu cendana yang diproduksi terutama untuk memenuhi kebutuhan pasar Asia. Dengan demikian, komoditi unggulan yang diproduksi kepulauan Indonesia dan diperdagangkan untuk memenuhi kebutuhan pasar Asia dan Eropa adalah rempah-rempah. Karena permintaan terhadap rempah-rempah terutama datang dari pasaran Eropa dan wilayah-wilayah di Asia yang jauh dari Indonesia menyebabkan harga rempah-rempah menjadi tinggi. Karena itulah rempah-rempah menjadi komoditi yang paling banyak dicari oleh bangsa-bangsa yang datang ke Kepulauan Indonesia.

### B.2.A PENANAMAN LADA

Meskipun lada telah menjadi item perdagangan antara dunia Barat dan Timur sejak awal abad masehi, namun penanaman lada menjadi sangat populer di Pulau Sumatera, Jawa, dan Kalimantan sejak abad ke-14 Masehi. Pedir atau Pidie dan Pasai merupakan kerajaan-kerajaan pertama di Aceh yang ekonominya bergantung pada perdagangan lada. Pada abad ke-16 muncul dua kerajaan di Jawa dan Sumatera yang ekonominya banyak bertumpu pada komoditi lada, yaitu Kesultanan Aceh dan Banten.<sup>17</sup> Pada abad yang sama sumber Belanda menyatakan bahwa di Kalimantan lada telah diperdagangkan secara komersial. Hasil penanaman lada di Kalimantan Selatan dikumpulkan di Banjarmasin untuk diperdagangkan.

17 Robert Cribb dan Audrey Kahin, *Historical Dictionary of Indonesia* (Lanham, Scarecrow Press, 2004), hlm. 337.



Di abad ke-15 penanaman lada menyebar dari bagian paling utara Pulau Sumatera ke beberapa daerah di pesisir barat Sumatera, ke bagian paling barat dari pulau Jawa, dan ke Kedah serta Patani di Semenanjung Malaya.<sup>18</sup> Penanaman lada sebagai komoditi perdagangan secara intensif mulai dilakukan di beberapa daerah di bagian barat Pulau Sumatera. Kegiatan penanaman kemudian berkembang menjadi perkebunan karena adanya stimulus dari kegiatan pelayaran di Pantai Barat Sumatera. Berkembangnya perkebunan lada juga disebabkan oleh meningkatnya kebutuhan pasar dunia terhadap komoditi ini.



Gambar 1.5 Foto ilustrasi perkebunan Lada di Nusantara  
Sumber: Pengumpulan Data, 2016

Dalam catatan Tome Pires disebutkan bahwa hingga awal abad ke-16 daerah Tiku dan Pariaman di Sumatera Barat tidak menghasilkan lada. Namun di akhir abad yang sama sumber Belanda melaporkan adanya beberapa daerah penghasil lada di Sumatera Barat di mana Tiku dan Pariaman termasuk di dalamnya. Berkembangnya kegiatan perdagangan lada di pantai

18 David Bullbeck *et.al.*, *Southeast Asian Export Since the 14<sup>th</sup> Century: Cloves, pepper, Coffee, and Sugar* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1998), hlm. 62.





Barat Sumatera telah menyebabkan terintegrasinya daerah ini ke dalam jaringan perdagangan Islam di Asia. Proses pengintegrasian dapat dilihat dari pengaruh Islam di daerah ini. Wilayah Sumatera Barat dan wilayah-wilayah lainnya yang memproduksi lada di Indonesia merupakan daerah-daerah yang penduduknya sebelum abad ke-16 mayoritas telah beragama Islam.

Penanaman lada menyebabkan penduduk di berbagai daerah produksi mengalihkan kegiatan pertanian mereka dari tanaman pangan ke komoditi ini. Di Jawa, khususnya di daerah Banten yang ada di ujung bagian barat Pulau Jawa, penduduk melakukan penanaman lada ketika permintaan pasar dunia terhadap lada meningkat. Meningkatnya permintaan akan memicu kenaikan harga dan faktor ini menjadi stimulus bagi penduduk untuk melakukan penanaman lada. Ketika permintaan meningkat penduduk Banten mengalihkan kegiatan pertanian mereka menjadi penanaman lada, dan ketika permintaan menurun mereka dengan cepat mengubah penanaman lada menjadi pertanian tanaman pangan. Pengalihan kegiatan penanaman terjadi beberapa kali pada abad ke-17, yaitu ketika Belanda melakukan blokade terhadap Banten. Penduduk segera menghentikan penanaman lada dan mulai menanam padi lagi. Bahkan ada di antara mereka yang menanam tebu, karena tebu yang digiling dan dimasak menjadi gula laku dijual kepada para pedagang Inggris yang ada di Banten.<sup>19</sup>

Dalam perkembangannya penanaman lada tidak hanya diusahakan oleh penduduk, tetapi juga oleh pihak kerajaan. Di Sumatera penanaman lada berkembang di bawah kekuasaan Kesultanan Aceh. Sepanjang abad ke-17 penanaman lada menyebar ke bagian barat Pulau Sumatera bersama dengan meluasnya kekuasaan Aceh di wilayah ini. Di Jawa, perkebunan lada berkembang terutama di masa kekuasaan Kesultanan Banten. Wilayah kekuasaan Banten meliputi wilayah ujung barat Pulau Jawa dan Lampung yang berada di wilayah paling selatan Pulau Sumatera. Sementara itu di Kalimantan, penanaman lada terutama berkembang di bagian selatan pulau ini di bawah kekuasaan Kesultanan Banjar. Pengorganisasian penanaman lada oleh kerajaan-

<sup>19</sup> Kegiatan pertanian di Banten di Abad ke-17 dibahas dalam Johan Talens, *Een feodale samenleving in koloniaal vaarwater: Staatsvorming. Koloniale expansie en economische onderontwikkeling in Banten, West Java (1600-1750)* (Hilversum: Verloren, 1999), hlm. 39-46.



kerajaan yang besar seperti Kesultanan Aceh dan Banten menyebabkan komoditi ini tidak dapat dimonopoli oleh kekuatan Barat, terutama Belanda, yang mulai mendirikan koloni di Indonesia sejak awal abad 17.

### **B.2.B PENANAMAN CENGKEH**

Kemunculan Maluku dalam panggung sejarah terutama disebabkan karena komoditi rempah-rempah yang dihasilkannya. Perpaduan antara unsur geografis atau struktur tanah, tatanan penduduk serta selera kosumen di berbagai belahan dunia paling tidak sejak abad 15 telah memunculkan interaksi perdagangan antara Maluku dengan berbagai bangsa dan budaya. Sebagaimana telah disinggung dalam bagian sebelumnya, hingga abad ke-18 cengkeh hanya dapat ditemukan di Kepulauan Maluku. Bahkan sampai dengan akhir abad ke-15 cengkeh hanya dapat ditemukan di bagian utara Kepulauan Maluku.

Penemuan cengkeh di masa sebelum masehi di berbagai tempat di Eropa dan Asia menunjukkan bahwa cengkeh telah diusahakan sebagai tanaman komersial jauh sebelum Islam masuk ke Indonesia. Dari sebuah sumber Cina kita mengetahui bahwa Jung-jung Cina secara teratur berkunjung ke Maluku pada tahun 1340. Mereka yang ikut dalam jung Cina melaporkan bahwa “pohon ini (cengkeh) terhampar di perbukitan, meskipun tidak banyak memberikan hasil pada saat yang bersamaan”.<sup>20</sup> Menurut tradisi lisan yang dikisahkan oleh orang Ternate dan Tidore kepada orang Portugis dikatakan bahwa dari para pedagang Cina leluhur orang Maluku Utara mengetahui cengkeh memiliki nilai komersial.

20 Laporan ahli geografi Cina Wang Ta-yuan seperti yang dikutip oleh Reid, *Dari Ekspansi Hingga Krisis*, hlm. 5.







Gambar 1.6 Foto bunga cengkeh yang siap panen

Sumber: Pengumpulan Data, 2016

Dari sekitar abad ke-7 kerajaan-kerajaan di Nusantara telah mengetahui nilai ekonomi cengkeh dan pala sebagai komoditi ekonomi. Pada masa itu telah ada hubungan dagang antara Jawa dan Maluku. Jalur perdagangan ke Maluku sangat dirahasiakan oleh para pedagang dari Jawa untuk menghindari persaingan dengan pedagang-pedagang lainnya.<sup>21</sup> Pusat perdagangan rempah-rempah di Jawa adalah pelabuhan-pelabuhan di Jawa Timur seperti Surabaya, Gresik dan Sidayu. Dalam kitab *Negarakertagama* disebutkan bahwa Maluku merupakan wilayah yang penting bagi kerajaan Majapahit. Ada dua wilayah di Maluku yang disebutkan di dalam kitab ini yaitu Wandan (Banda) dan Ambwan (Ambon).<sup>22</sup>

Perluasan pengaruh Islam ke Maluku sangat erat berkaitan dengan perdagangan cengkeh. Keruntuhan Majapahit diakhir abad ke-14 dan kemunculan Islam sebagai kekuatan politik dan perdagangan di Nusantara telah mendorong kemunculan Beberapa pusat kekuasaan politik lokal di Maluku Utara dalam bentuk kerajaan. Pengaruh Islam terlihat di dalam kerajaan-kerajaan tersebut dengan digunakannya sebutan sultan untuk

21 Tentang jalur perdagangan ke Maluku pada jaman Majapahit lihat A.B. Lopian, "Beberapa jalan dagang ke Maluku Sebelum Abad kelimabelas" dalam *Madjalah Ilmu-Ilmu Sastra Indonesia*, 1, 3 (1965), hlm. 63-72.

22 Richard Z. Leirissa, *Maluku Dalam Perjuangan Nasional Indonesia* (Jakarta: Lembaga Sejarah FSUI, 1975), hlm. 3.



pimpinan kerajaan. Islam masuk dan mulai berakar di Maluku pada abad ke-15 dan 16. Masuknya Islam ke Maluku seiring dengan semakin intensifnya perdagangan cengkeh di kepulauan ini.

Ada beberapa versi tentang asal-usul nama Maluku. Menurut Bahasa Halmahera Utara kata Maluku berasal dari kata “luku” yang diberi awal “ma” yang artinya dalam sekali. Dalam Bahasa ternate Maluku terbentuk dari kata “moloku” yang artinya “menggenggam, menyatukan”. Sementara itu pendapat yang lebih terkenal mengaitkan asal kata Maluku dengan kata dalam bahasa Arab “mamluk” yang artinya adalah raja-raja. Menurut pendapat terakhir kata Maluku merupakan penamaan yang berasal dari Bahasa Arab “Jaziral al-mamluk” yang artinya adalah daerah para raja.<sup>23</sup>

Pendapat yang menyatakan Maluku sebagai daerah para raja mengacu kepada adanya empat kerajaan utama di Maluku yaitu Loloda, Jailolo, Ternate, dan Tidore. Pada perkembangannya kerajaan Loloda hilang dan digantikan oleh kerajaan Bacan. Pada awal abad ke-16 diketahui bahwa keempat kerajaan di Maluku Utara telah menjadi kesultanan. Keempat kerajaan ini dalam terminologi Maluku dikenal dengan sebutan “Maluku Kie Raha” atau “Maluku empat gunung”. Keberadaan keempat kerajaan yang diwadahi dengan ungkapan Maluku Kie Raha ditujukan untuk menghindari persaingan politik diantara kerajaan-kerajaan tersebut. Selain itu ungkapan itu juga digunakan untuk mengatur kepentingan ekonomi diantara keempat kerajaan yang ada, khususnya dalam hal perdagangan cengkeh.

Sejak abad ke-15 pengaruh kerajaan-kerajaan ini semakin meluas. Dua kekuatan utama yang memainkan peranan penting dalam perluasan kekuasaan adalah kerajaan Ternate dan Tidore. Perluasan wilayah Ternate mencakup wilayah-wilayah yang terbentang antara Sulawesi dan Papua seperti kepulauan Sula, Kepulauan Banggai dan daerah Tobungku di Sulawesi timur. Tidore meluaskan kekuasaan ke Laut Halmahera, Laut Seram sampai ke pantai Papua.<sup>24</sup> Kerajaan Bacan terutama terpusat di Pulau Bacan dan

23 Tentang berbagai versi arti kata Maluku lihat M. Adnan Amal, *Kepulauan Rempah-Rempah: Perjalanan Sejarah Maluku Utara 1250-1950* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016), hlm. 5-8.

24 R.Z. Leirissa, *Halmahera Timur dan Raja Jailolo* (Jakarta: Balai Pustaka), 1996, hlm. 5.





sekitarnya, sedangkan kerjaan Jailolo kekuasaannya ada di pulau Halmahera. Pada abad ke-17 kekuasaan Jailolo semakin melemah dan wilayahnya kemudian dimasukkan ke dalam wilayah kerajaan Ternate maupun Tidore.

Orang Portugis adalah bangsa Eropa pertama yang sampai ke Maluku. Pada tahun 1511 Malaka, pusat perdagangan maritim terbesar di Nusantara, jatuh ke tangan Portugis. Setahun kemudian sebuah ekspedisi dikirim oleh pimpinan Portugis di Malaka Alfonso de Albuquerque untuk mencari jalan ke pulau rempah-rempah.<sup>25</sup> Ekspedisi ini berada di bawah pimpinan Antonio d'Abreu dan Francisco Serrao. Mereka melakukan perjalanan dengan menyusuri pantai utara Jawa, singgah di Gresik, lalu terus ke Banda. Dari Banda sebagian dari rombongan kembali ke Malaka dengan muatan pala sedangkan sebagian lainnya mencari jalan ke Maluku Utara untuk membeli cengkeh. Setelah kapal mereka sempat kandas di Pulau Penyu tidak jauh dari pantai Hitu, rombongan ini pada akhirnya bisa mencapai Ternate.<sup>26</sup>

Ketika orang-orang Portugis sampai di Maluku, kerajaan Ternate dan Tidore sedang terlibat dalam persaingan untuk mendapatkan dominasi politik dan penguasaan perdagangan rempah-rempah di daerah Maluku dan pulau-pulau di Laut Banda. Bagi kedua kerajaan tersebut kehadiran bangsa Eropa berarti kedatangan sekutu baru yang kuat yang dapat berguna dalam persaingan mereka.<sup>27</sup> Dalam persaingan ini Ternate akhirnya keluar sebagai pemenang dengan memanfaatkan kekuatan Portugis di Maluku. Tidore harus menunggu kedatangan orang Spanyol yang masuk melalui Filipina di tahun 1922 sebelum dapat mengimbangi dominasi Ternate. Walaupun Portugis sejak semula menghindari tindakan-tindakan yang dianggap sebagai sikap permusuhan dengan para penguasa Maluku, namun dari awal tujuan kedatangan mereka adalah untuk mendapatkan hak monopoli atas perdagangan rempah-rempah. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Meilink Roelofs, memang bukan maksud Portugis untuk menguasai seluruh perdagangan antar pulau, melainkan cukup

25 Mengenai pengaruh Portugis di Maluku lihat Paramita R. Abdurachman, *Bunga Angin Portugis di Nusantara* (Jakarta: Yayasan Obor, 2008), hlm. 114-161.

26 J. Keuning, *Sejarah Ambon Sampai Pada Akhir Abad Ke-17* (Jakarta: Bhratarata, 1973), hlm. 8.

27 Leonard Y. Andaya, *Dunia Maluku: Indonesia Timur Pada Zaman Modern Awal* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2015), hlm. 211.



monopoli rempah-rempah, terutama cengkeh, pala dan bunga pala.<sup>28</sup>

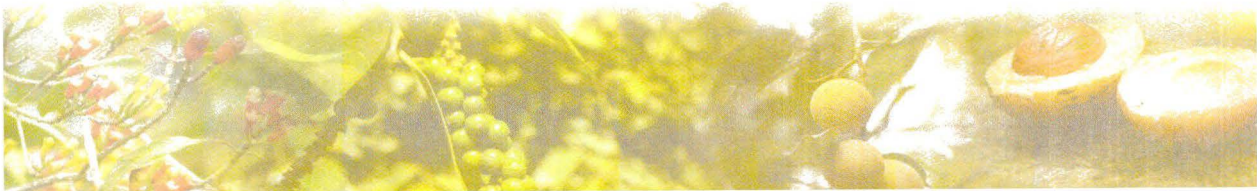
Armada kapal Belanda pertama sampai ke Maluku pada tahun 1599 di bawah pimpinan Jacob van Neck. Kedatangan orang-orang Belanda di Maluku disambut dengan baik. Dalam kesempatan kontak dagang pertama dengan Maluku tersebut orang-orang Belanda telah mengikat perjanjian. Masyarakat Maluku menyambut dengan baik kesepakatan dengan orang-orang Belanda yang mereka anggap sebagai pesaing bagi Portugis yang ketika itu kehadirannya di Maluku secara politik dan ekonomi telah merosot. Karena hubungan yang baik kapal-kapal Belanda kembali ke negerinya dengan mengangkut cukup banyak rempah-rempah yang menghasilkan keuntungan sampai 400 persen.<sup>29</sup> Dengan didapatnya keuntungan yang besar ini maka pada tahun 1601 empat belas buah kapal ekspedisi diberangkatkan dari Belanda dengan tujuan ke Maluku.

Dalam rangka mengorganisir perdagangan rempah-rempah serta menghindarkan persaingan di antara perusahaan-perusahaan swasta, pada tahun 1602 pemerintah Belanda mendirikan VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*). Untuk menjamin kelancaran perdagangan rempah-rempah, sejak awal abad 17 VOC telah berhasil menjalin kerjasama dengan ketiga kerajaan di Maluku Utara (Ternate, Tidore dan Bacan). Hubungan dagang antara VOC dengan ketiga kerajaan di Maluku dijamin dalam berbagai kontrak perjanjian yang dibuat di awal abad 17. Sistem birokrasi VOC yang luas dan modern untuk ukuran jamannya menunjukkan bahwa maskapai dagang ini memiliki potensi ekonomi dan politik yang lebih besar dari potensi yang dimiliki oleh para penguasa lokal. Faktor keunggulan ini merupakan faktor utama yang menjadi latar belakang mengapa kemudian VOC secara perlahan dapat menegakkan monopoli perdagangan rempah-rempah di Kepulauan Maluku.

Pada tahun 1605 VOC merebut benteng Portugis di Ambon. Benteng Portugis terletak di bagian selatan pulau. Di daerah sekitar benteng tersebut Portugis telah menyebarkan agama Katolik dan budaya Portugis. Meskipun

28 M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (The Hague, 1962).

29 M.C. Ricklefs, *Sejarah Modern Indonesia 1200-2008* (Jakarta: Serambi, 2008), hlm. 51.





kehadiran Portugis secara formal dapat dikatakan telah berakhir dengan penaklukan tahun 1605, namun hingga saat ini warisan dari budaya yang ditinggalkannya masih dapat ditemukan di Ambon dan Maluku secara keseluruhan.<sup>30</sup> Setelah menguasai Ambon VOC kemudian melakukan perluasan wilayah pengaruhnya di Maluku. Dalam beberapa dekade selanjutnya upaya monopoli perdagangan cengkeh yang dilakukan VOC di Maluku tidak berjalan dengan lancar. Dalam periode itu VOC harus menghadapi para saingan dagang dari Eropa, yaitu Portugis, Spanyol dan Inggris. Persaingan menjadi semakin berat karena adanya penolakan monopoli perdagangan cengkeh oleh para pedagang Ambon dan Jawa.

Perjanjian yang dibuat di awal kontak hubungan antara Belanda dan Maluku yang dibicarakan dalam bagian sebelumnya dijadikan titik tolak oleh VOC untuk menegakkan monopoli perdagangan cengkeh. Langkah awal yang ditempuh VOC adalah memusatkan daerah produksi cengkeh ke pulau-pulau yang ada di sekitar Ambon. Dengan langkah ini VOC bertujuan menghentikan produksi dari daerah-daerah yang tidak mereka kuasai secara langsung seperti di Maluku Utara dan Hoamoal. Langkah berikutnya adalah VOC menjalankan berbagai institusi yang dapat digunakan untuk mengendalikan produksi cengkeh di Maluku Tengah. Salah satu institusi yang digunakan untuk melakukan pengawasan produksi cengkeh adalah *Hongi Tochtend* atau "Pelayaran Hongi". Pengendalian ketat terhadap produksi perlu dilakukan agar pasokan cengkeh VOC ke pasar dunia dapat disesuaikan dengan permintaan dalam tingkat harga yang mendatangkan keuntungan besar.<sup>31</sup>

Secara garis besar ada beberapa cara yang dilakukan VOC untuk menegakkan monopoli perdagangan rempah-rempah di Maluku. Pertama, di Maluku Tengah dibangun suatu pemerintahan yang berpusat di Ambon untuk melindungi dan mengatur perdagangan cengkeh yang hanya diproduksi di pulau-pulau Ambon, Haruku, Saparua dan Nusalaut, Kedua, daerah Kepulauan Banda merupakan suatu pemerintahan tersendiri pula dengan pusatnya di

30 Berbagai pengaruh Portugis dalam masyarakat Ambon dan Maluku secara umum dibahas dalam Paramita R. Abdurachman, *Bunga Angin Portugis di Nusantara* (Jakarta: Yayasan Obor, 2008), hlm. 114-161.

31 J.L. van Zanden, *The Rise and Decline of Holland's Economy: Merchant Capitalism and the Labor Market* (Manchester: Manchester University Press, 1993), hlm. 71.



Banda Neira. Pemusatan pemerintahan ini bertujuan untuk mengamankan perdagangan pala yang diproduksi dengan cara yang berbeda dengan produksi cengkeh di Maluku Tengah. Ketiga, dibentuk *Gouvernement der Molukken* yang berkedudukan di Ternate. Tujuannya adalah untuk mengawasi dan mencegah wilayah ini memproduksi rempah-rempah yang dapat mengancam monopoli VOC.<sup>32</sup>

---

32 R.Z. Leirissa, *Halmahera Timur dan Raja Jailolo* (Jakarta: Balai Pustaka, 1996), hlm. 4.





**BAGIAN 2**  
**FAKTOR ALAMIAH**  
**DAN**  
**JEJARING REMPAH**





## A. JARINGAN PERDAGANGAN

Paling tidak sejak abad ke-14 jalur perdagangan rempah-rempah dari Indonesia ke berbagai belahan Asia dan Eropa dikuasai oleh para pedagang Islam. Jaringan perdagangan Islam membentang dari Samudra Hindia hingga ke Laut Cina Selatan. Jaringan perdagangan ini melibatkan berbagai suku dan bangsa, antara lain orang Arab, Persia, Gujarat, Melayu, Jawa dan Cina. Dengan mengandalkan kota-kota pelabuhan yang dikuasai oleh para penguasa Islam, jaringan perdagangan ini mempertukarkan berbagai komoditi dari satu tempat ke tempat yang lain dalam jarak yang sangat jauh. Sebagai contoh tekstil dari India diperdagangkan di Asia Tenggara, sementara rempah-rempah dari Indonesia dijual diperdagangkan sampai ke Mesir dan bahkan Eropa.

## B. ANGIN MUSIM

Kegiatan perdagangan di Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan menjadi mungkin di era pramodern karena adanya angin musim. Dengan memanfaatkan angin ini kapal-kapal berukuran sedang dan besar dapat berlayar dari arah Asia Barat ke Asia Tenggara dan Timur dan sebaliknya secara teratur. Kata musim berasal dari kata Bahasa Arab *mawsim*.<sup>33</sup> Asal kata tersebut menjelaskan bahwa para pedagang Arab adalah yang pertama kali memperkenalkan nama tersebut kepada orang Asia Tenggara. Dalam perkembangannya kata musim kemudian diserap ke dalam Bahasa Inggris menjadi *monsoon*. Dari kata terakhir inilah muncul kata "Angin Muson" dalam Bahasa Indonesia yang sebenarnya lebih tepat disebut dengan "Angin Musim". Angin ini bertiup karena perbedaan pemanasan bumi antara belahan bumi utara dan selatan.

Angin Musim berhembus secara teratur dan terbagi menjadi dua, yaitu Angin Musim Barat dan Angin Musim Timur. Secara geografis Kepulauan Indonesia berada diantara benua Asia dan Australia. Perbedaan tekanan udara di kedua benua tersebut menjadi penyebab terjadinya Angin Musim. Periode

33 Burnet, *Spice Islands*, hlm. 24.



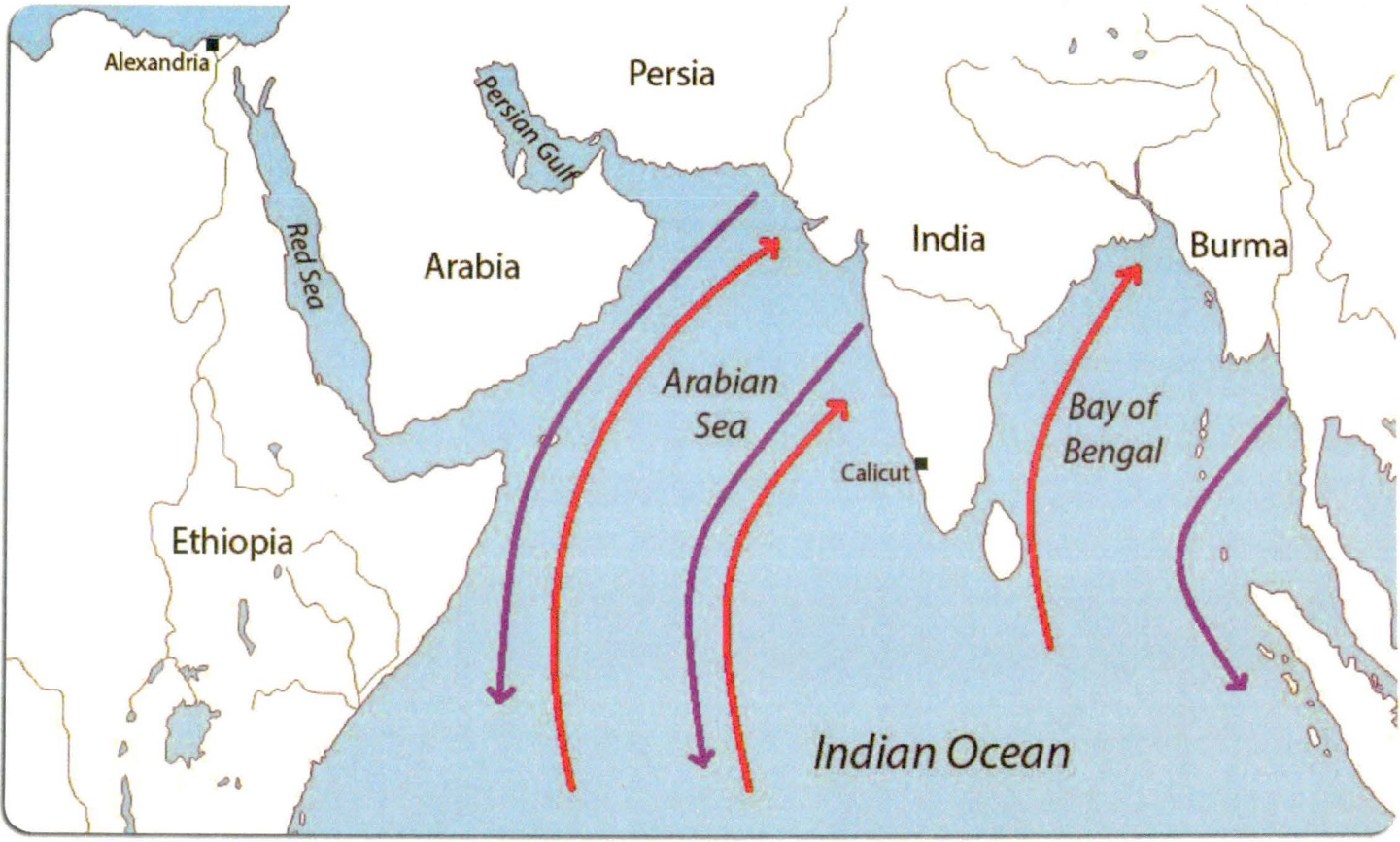


Angin Musim Barat terjadi antara bulan Oktober sampai Februari. Sedangkan Angin Musim Timur berhembus antara bulan April sampai dengan Agustus.<sup>34</sup> Angin yang berhembus dari Asia adalah Angin Musim Barat dan yang berhembus dari Australia disebut dengan Angin Musim Timur. Keteraturan berhembusnya angin musim menjadi salah satu faktor utama yang menjamin kapal-kapal layar untuk dapat berlayar di sekitar katulistiwa secara teratur dari arah barat ke timur dan sebaliknya. Karena kebanyakan kapal layar yang memanfaatkan angin musim adalah kapal-kapal dagang, angin musim dikenal juga sebagai *trade winds* atau “angin perdagangan”.

---

34 Reid, *Dari Ekspansi Hingga Krisis*, Hal. 85.





Gambar 2.1 Ilustrasi angin musim barat dan angin musim timur  
Sumber: [byzantinemporio.com/blog/monsoon-trade-system/](http://byzantinemporio.com/blog/monsoon-trade-system/)



### C. KOTA PERDAGANGAN

Kepulauan Indonesia menempati posisi yang strategis yaitu terletak dalam jaringan perdagangan yang menghubungkan Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan. Karena wilayahnya terletak di tengah diantara Samudra Hindia, Laut Cina Selatan, dan Samudera Pasifik dunia Melayu sangat kuat berkarakteristik maritim di mana laut menjadi sarana utama dalam pertukaran budaya dan kegiatan ekonomi. Sejak awal abad masehi berbagai pemukiman berupa kota-kota pelabuhan bermunculan di Kepulauan Indonesia di lokasi-lokasi yang strategis yang terletak di teluk-teluk yang terlindung atau di muara-muara sungai. Meskipun tidak semua pemukiman dan kota-kota pelabuhan tersebut menjadi pusat kegiatan perdagangan maritim, namun beberapa diantaranya muncul menjadi pelabuhan regional penting yang menjadi pusat pengumpul dan distribusi barang yang disebut dengan *entrepôt*.

Kota-kota pelabuhan yang memiliki lokasi strategis dan memiliki kekuatan politik untuk mengendalikan kegiatan perdagangan di wilayah sekitarnya tumbuh menjadi pusat-pusat perdagangan maritim regional dan internasional. Kota-kota tersebut juga menjadi motor penggerak kegiatan ekonomi untuk wilayah-wilayah yang berada di bawah pengaruh mereka. Kota-kota tersebut muncul pertama kali sebagai pelabuhan-pelabuhan lokal yang kemudian berkembang menjadi pusat kegiatan perdagangan maritim regional dan internasional. Kebanyakan dari kota-kota pelabuhan tersebut terletak di jalur perdagangan maritim yang telah berkembang sebelum kedatangan bangsa barat. Mereka menjadi kekuatan politik yang mengatur dan menentukan perkembangan jaringan perdagangan di wilayah laut di sekitarnya maupun di pedalaman.





Gambar 2.2 Peta Persebaran Kota Pelabuhan Perdagangan yang memperdagangkan rempah  
 Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah. 2016



Kota-kota dagang yang tumbuh menjadi besar dan melayani kegiatan perdagangan maritim jarak jauh disebut dengan emporium. Sebutan emporium digunakan untuk kota dagang yang menyediakan berbagai fasilitas yang mendukung kegiatan perdagangan jarak jauh seperti pelabuhan, pergudangan, pasar, dan tempat perbaikan kapal. Emporium hanya dapat bertahan dan berkembang jika lokasinya berada di daerah yang strategis, yaitu di jalur utama pelayaran maritim, di selat yang menghubungkan dua atau lebih wilayah perdagangan, atau berada di dekat daerah penghasil komoditi. Sampai dengan awal abad ke-16 emporium di kawasan Asia Tenggara adalah Malaka.<sup>35</sup> Kota pelabuhan ini tumbuh dan berkembang setelah mengkonversi diri menjadi bagian dari jaringan perdagangan Islam. Malaka merupakan pelabuhan tujuan dari komoditi rempah-rempah yang dihasilkan di berbagai wilayah Indonesia barat dan timur sebelum didistribusikan ke seluruh dunia. Secara geografis letak Malaka sangat strategis karena tepat berada di tengah jalur maritim utama yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan. Malaka dapat berdiri kokoh dan menjadi makmur sebagai emporium karena bertumpu pada jalur pelayaran jarak jauh yang memperdagangkan rempah-rempah.

Malaka adalah titik simpul dari jaringan perdagangan yang menghubungkan dunia Melayu dengan jalur-jalur maritim yang membentang ke barat sampai ke India, Persia, Jazirah Arab, Afrika Timur dan Laut Tengah, ke utara sampai ke Siam dan Pegu, serta ke timur sampai ke Cina dan Jepang.<sup>36</sup> Selama abad ke-15 di masa kejayaan Malaka sebagai emporium, rempah-rempah diperdagangkan dari satu emporium ke emporium lainnya. Jalur perdagangan rempah-rempah dari Malaka ke Asia Selatan dan Barat adalah: dari Malaka ke Bengal, Cochin, Calicut, Gujarat, Ormuz, Aden, dan Alexandria sebelum kemudian di bawa ke kota-kota pelabuhan di Italia selatan melalui Laut Tengah. Dari kota-kota pelabuhan di Italia rempah-rempah kemudian didistribusikan ke seluruh Eropa. Sementara jalur ke Asia Timur adalah dari Malaka melalui Ayuthaya di Siam terus ke Kanton di Cina Tenggara. Sementara jalur perdagangan rempah-

35 Berbagai faktor yang mendukung kemunculan Malaka sebagai emporium di Asia Tenggara dibahas dalam Donald B. Freeman, *The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet*, Québec: McGill-Queen's University Press, 2003, hlm. 87-89.

36 M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern* (Jakarta: Serambi, 2008), hlm. 39.



rempah intra Kepulauan Indonesia sepanjang abad ke-15 semua bermuara ke Malaka. Jalur untuk cengkeh dan pala adalah dari Kepulauan Maluku dan Banda ke Makassar, Pantai Utara Jawa, dan berakhir di Malaka. Sementara jalur perdagangan lada ialah dari daerah Banten dan Lampung ke Malaka, serta pantai barat Sumatera dan Aceh ke Malaka.

Jaringan perdagangan ini merupakan salah satu jaringan perdagangan terbesar di dunia pada Abad 16. Kunci bagi keberhasilan Malaka sebagai emporium bukanlah karena kota pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang terbaik, tetapi lebih karena kebijakan-kebijakan penguasanya yang berhasil membentuk suatu komunitas internasional kaum pedagang dengan memberlakukan kebijakan perdagangan yang bisa menguntungkan semua orang. Jalur perdagangan rempah-rempah yang berpusat di Malaka dapat berlangsung dan berkembang karena kerajaan ini menerapkan kebijakan perdagangan yang terbuka seperti yang dapat ditemukan di dalam Undang-Undang Malaka.<sup>37</sup> Lebih jauh lagi, angkatan laut Malaka secara militer juga mampu menjamin keamanan kegiatan perdagangan di seputar selat yang dinamai sama seperti nama kerajaan tersebut.

#### D. MUNCULNYA KOTA-KOTA PELABUHAN BARU

Perubahan mendasar terhadap jalur perdagangan rempah di Kepulauan Nusantara terjadi pada tahun 1511, yaitu ketika Portugis berhasil merebut Malaka dan menjadikan kota pelabuhan ini sebagai koloninya. Dengan jatuhnya Malaka ke tangan Portugis maka berakhir pulalah jalur perdagangan rempah-rempah yang berpusat di Malaka. Jatuhnya emporium Malaka ke tangan kekuatan non muslim yang bersikap bermusuhan dengan para pedagang Islam menyebabkan pihak yang terakhir mencari kota-kota dagang lain yang bisa dijadikan tempat kegiatan perdagangan. Faktor tersebut yang menjelaskan mengapa sejak awal abad ke-16 muncul pusat-pusat perdagangan baru di Kepulauan Indonesia untuk menggantikan Malaka. Sejak saat itu fungsi

<sup>37</sup> Salah satu kajian tentang Undang-Undang Malaka ialah Liaw Yock Fang, *undang-Undang Malaka* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1976).





sebagai emporium di Asia Tenggara yang dulu hanya dijalankan oleh Malaka kemudian dijalankan paling tidak oleh tiga kota pelabuhan utama yang dalam berkembangannya juga menjadi emporium-emporium, yaitu Aceh di ujung utara Pulau Sumatera, Banten di ujung barat Pulau Jawa, dan Makassar di ujung selatan Pulau Sulawesi.

Kemunculan kota-kota pelabuhan Baru bersamaan momentumnya dengan periode ekspansi negara-negara Eropa, terutama yang terletak di Eropa Barat, ke seluruh penjuru dunia. Ekspansi bangsa Eropa ke Asia terjadi ketika kegiatan perdagangan di Samudera Hindia sedang mencapai masa puncaknya. Paling tidak sejak kemunculan Islam sampai dengan abad ke-18 Samudera Hindia telah menjadi tempat pertemuan berbagai macam masyarakat dan budaya. Dalam periode itu jaringan perdagangan Islam tumbuh dan berkembang serta kemudian mendominasi kegiatan perdagangan di Samudera Hindia. Dominasi para pedagang Islam dalam dunia perdagangan di Samudera Hindia terus berlangsung sampai dengan datangnya orang-orang Eropa. Jaringan perdagangan Islam ketika itu menghubungkan seluruh Asia dari Timur Tengah hingga ke Cina, dimana anak benua India adalah bagian yang memainkan peranan yang strategis.

Dalam jaringan perdagangan yang luas tersebut kepentingan ekonomi saling menunjang dengan perluasan pengaruh Islam. Pengaruh Islam dari Timur Tengah menyebar ke anak benua India dan dari sana kemudian dibawa ke Asia Tenggara melalui kegiatan perdagangan.<sup>38</sup> Di Asia Tenggara jaringan perdagangan Islam bertemu dengan jaringan perdagangan jung-jung Cina yang pada saat yang bersamaan masuk ke Asia Tenggara dari arah Utara. Pertemuan kedua jaringan inilah yang kemudian membentuk jaringan perdagangan intra-Asia dengan penggerak utama para pedagang Islam dan jung-jung Cina. Keberadaan jaringan pelayaran yang terbentuk dari kegiatan perdagangan para pedagang Islam menjadi landasan bagi bangsa Eropa ketika mereka melakukan ekspansi ke Asia.

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







### Peta Pelabuhan Bersejarah di Nusantara

Keterangan Peta:

- Pelabuhan bersejarah di Nusantara



Gambar 2.3 Peta Kota-Kota Pelabuhan Bersejarah di Indonesia  
 Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah. 2016



## D.1 ACEH

Ketika Portugis merebut Malaka, Aceh masih merupakan kerajaan kecil yang berada di bawah kekuasaan kerajaan Pidie. Kejatuhan Malaka ke tangan bangsa Eropa menyebabkan kerajaan Aceh menemukan momentum untuk menjadi salah satu emporium baru yang menjadi pusat perdagangan lada bagi para pedagang Islam. Di bawah kepemimpinan Sultan Ali Mughayat Syah (1514-1528) Aceh muncul sebagai kekuatan yang menjalin kerjasama dengan berbagai kerajaan Islam seperti Johor di Semenanjung Malaya, Minangkabau di Sumatera Barat, dan Jepara di Pantai Utara Jawa.<sup>39</sup> Aceh mencapai masa puncak kejayaannya di bawah kepemimpinan Sultan Iskandar Muda (1607-1638). Dalam masa pemerintahannya wilayah penanaman lada di Sumatera meluas ke sebagian besar pantai barat Sumatera. Dengan bertambahnya daerah produksi lada, Aceh berkembang menjadi salah satu pusat perdagangan lada di Asia Tenggara.

Di masa pemerintahan Sultan Iskandar Muda Kesultanan Aceh mengalami perkembangan pesat secara politik dan ekonomi. Wilayah kesultanan ini semakin meluas, mencakup seluruh bagian ujung utara pulau Sumatera, bagian timur pantai Sumatera, dan sebagian dari pantai barat. Kebijakan politik Iskandar Muda yang ekspansif telah menjadikan Aceh kesultanan terbesar di Selat Malaka dan Pulau Sumatera. Pesaing Aceh yang berarti dalam dunia perdagangan maritim di Nusantara bagian barat adalah Banten<sup>40</sup> dan VOC.<sup>41</sup> Kecenderungan Aceh yang ekspansif berakhir bersama dengan meninggalnya Sultan Iskandar Muda pada tahun 1636. Di bawah pemerintahan para sultanah, Aceh menerapkan kebijakan luar negeri yang lebih moderat, dalam arti mengedepankan diplomasi dan hubungan baik dengan negara dan kerajaan lain untuk mencapai kepentingannya. Selama masa pemerintahan sultanah kekuatan perang dan persenjataan Aceh tidak mengalami perkembangan

39 Donald B. Freeman, *The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet* (Québec: McGill-Queen's University Press, 2003), hlm. 93.

40 Tentang perkembangan Banten sebagai kota pelabuhan dan pusat perdagangan terpenting di ujung barat Pulau Jawa lihat Johan Talens, *Een feodale samenleving in koloniaal vaarwater: staatsvorming, koloniale expansie en economische onderontwikkeling in Banten, West Java (1600-1750)* (Hilversum: Verloren, 1999).

41 Kegiatan perdagangan VOC sepanjang abad ke-17 dan 18 dibahas secara mendalam oleh Els. M. Jacobs, *Merchant in Asia: The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: CNWS Publications, 2006).



yang berarti. Para Sultanah menghindari terjadinya konflik internal dan bersikap bersahabat dengan para bangsawan dan “orang kaya” (tokoh-tokoh terkemuka dalam masyarakat Aceh). Dalam periode inilah Aceh mengalami masa damai yang cukup panjang yang menjadikan kota pelabuhan Aceh menjadi semakin makmur.

Menurut catatan Ulama Nuruddin Ar-Raniri yang dibuat tahun 1640 dan dikirim ke para pedagang swasta Eropa seperti Thomas Bowrey, William Dampier, dan Jacob de Roy yang menetap di Aceh selama dua dekade terakhir abad ke-17, menggambarkan kota pelabuhan Aceh sebagai kota kosmopolitan yang berkembang pesat dan menarik kedatangan para pedagang swasta dari berbagai penjuru dunia. Kota pelabuhan Aceh yang juga disinggung dalam karya Ar-Raniri yang berjudul *Bustanussalatin* (ditulis tahun 1638) adalah kota yang sibuk dengan kegiatan perdagangan dan banyak didatangi oleh kapal, jung Cina, dan perahu dari berbagai tempat. Ar-Raniri mengatakan bahwa di bawah pemerintahan Sultanah Safiatuddin bahan makanan dapat dibeli dengan harga murah dan kota pelabuhan Aceh adalah kota yang makmur. Ar-Raniri juga menyebutkan adanya penemuan penting berupa kandungan emas di beberapa pegunungan telah meningkatkan dengan pesat pendapatan kesultanan Aceh.<sup>42</sup>

Di paruh kedua abad ke-17 kota pelabuhan Aceh menjadi semakin makmur terutama karena sumber pemasukan dari perdagangan emas. Dalam periode itu keuntungan yang di dapat dari perdagangan emas bahkan mengalahkan pemasukan yang didapat dari perdagangan komoditi lainnya seperti lada dan timah. Salah satu sumber yang mendeskripsikan dengan cukup terperinci keadaan kota pelabuhan Aceh adalah sumber yang dibuat oleh para pemimpin kapal sipil *Den Arent* (burung elang) yang dibuat pada tahun 1689. Kota pelabuhan Aceh digambarkan sebagai kota terbuka yang kekuatannya bertumpu pada jumlah penduduknya.<sup>43</sup> Sebagaimana kota-kota pelabuhan lain di Sumatera, bangunan-bangunan yang ada di kota pelabuhan

42 Nuruddin Ar-Raniri, *Bustanul Salatin* sebagaimana dikutip dalam Sher Banu A. Latiff Khan, “Response and Resilience: Aceh’s Trade in the Seventeenth Century”, dalam *Jurnal Indonesia*, Volume 100 (Ithaca, New York: Cornell University, Southeast Asia Program, Oktober 2015), hlm. 34.

43 Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), *Daghregister van Batavia* (DVB), No. 2505, 2 November 1689, Folio 807.





Aceh merupakan rumah panggung terbuat dari kayu dengan ketinggian 10-12 kaki dari permukaan tanah. Para pedagang membuat gudang penyimpanan barang dengan bangunan yang terbuat dari bambu. Gudang-gudang tersebut dibuat seperti rumah panggung dengan ketinggian dua sampai tiga kaki. Hampir semua bangunan di dalam kota dibuat agak tinggi karena ketika air laut pasang ketinggiannya akan naik sekitar dua sampai tiga kaki.

Kota Aceh dapat dimasuki dari daratan melalui jalanan yang menuju lurus ke istana sultan. Digambarkan bahwa istana sultan tidak dapat didekati dan hanya dapat dilihat dari kejauhan sebagai rumah besar yang dikelilingi pagar tanah. Pintu gerbang istana adalah sebuah pintu gerbang besar yang dilengkapi dengan beberapa pucuk meriam besi.<sup>44</sup> Setiap harinya meriam besi akan dibunyikan di sore hari ketika waktu Maghrib tiba. Sementara itu, rumah para pedagang juga dikelilingi oleh pagar, tetapi terbuat dari bambu. Para pedagang besar memiliki rumah di tepi jalan utama menuju istana sultan. Para pedagang tersebut adalah orang-orang muslim yang berasal dari India, Armenia, Persia, dan negara-negara lain.

Karena banyaknya perampok yang berkeliaran di malam hari, rumah para pedagang juga dilengkapi dengan Meriam-meriam kecil. Para pemilik rumah diizinkan menembak para penjahat yang dianggap dapat membahayakan keamanan pemilik rumah. Demi alasan keamanan, siapapun diperbolehkan menyimpan senjata di rumah mereka. Keberadaan rumah-rumah berhalaman luas dan berpagar bambu membentuk kota Aceh menjadi kota yang besar.

Menurut pengamatan para pemimpin kapal *Den Arent* tidak terdapat angkatan laut yang kuat di kota Pelabuhan Aceh. Hal ini menurut mereka karena penguasa Aceh bukanlah seorang raja, namun seorang ratu.<sup>45</sup> Para orang kaya dan syahbandar melayari sungai dengan perahu-perahun yang disebut dengan *ghurab* (sekoci kecil yang biasa digunakan di teluk Persia). Perahu *ghurab* dilengkapi dengan beberapa pucuk Meriam yang arah tembaknya dapat diputar dan diikuti oleh perahu berukuran besar yang diawaki sekitar 200 orang. Para awak perahu besar biasanya membawa senjata berupa senapan,

44 ANRI, DVB, No. 2505, 2 November 1689, Folio 808.

45 ANRI, DVB, No. 2505, 2 November 1689, Folio 809.



tombak, pedang dan lembing. Pemerintahan kesultanan di Aceh dijalankan oleh empat Orang Kaya. Mereka dibantu oleh delapan orang bawahan dalam menjalankan pemerintahan sehari-hari.<sup>46</sup> Diantara empat Orang kaya yang menjalankan pemerintahan, ada satu yang berwenang memberi izin untuk aktivitas perdagangan. Para Orang Kaya tersebut lebih sering berada di istana dan mereka mengurus semua hal atas nama ratu. Sementara itu ratu berkuasa atas namanya sendiri dan tidak terlibat langsung dalam pemerintahan sehari-hari.

Kota Aceh terletak di tepi sungai yang disebut dengan *Krueng* Aceh yang mengalir dari selatan dan bermuara ke utara. Kedalaman air sungai di bagian muara ketika air laut pasang adalah sekitar delapan hingga sembilan kaki dan hanya sekitar empat kaki ketika surut. Kondisi ini yang menyebabkan orang harus memanfaatkan air pasang untuk dapat berlayar masuk ke kota Aceh. Kota Aceh sendiri diperkirakan terletak sekitar setengah mil dari laut. Diantara laut dan kota terdapat lahan kosong yang tidak dibangun apa-apa kecuali rumah penjaan dan penarikan uang tol. Teluk Aceh yang menjadi tempat bagi kapal-kapal berlabuh lebarnya sekita tiga perempat mil. Teluk itu adalah tempat berlabuh yang baik karena terlindung dari angin. Ketika membuang sauh kapal-kapal tidak boleh menjauh dari pantai. Jika kapal bersauh terlalu jauh, terutama di malam hari dikuatirkan akan terdampar pada karang yang di tempat itu sangat curam.<sup>47</sup> Namun kemungkinan kapal terdampar dapat dihindari di siang hari karena pada saat itu batu karang selalu berada di atas permukaan laut.

Di paruh kedua abad-17 Aceh mencapai masa damai yang berlangsung cukup panjang. Di masa pemerintahan para sultanah dapat dikatakan Aceh tidak terlibat dalam konflik militer yang besar dengan kekuatan manapun dari luar. Dalam situasi seperti itu kegiatan perdagangan maritim dapat berkembang dengan pesat. Dalam masa itu Aceh dapat dikatakan telah berkembang sepenuhnya menggantikan peran Malaka sebagai emporium dalam jaringan perdagangan maritim di Selat Malaka. Di tahun 1670 sumber Inggris menyebutkan bahwa ada banyak pedagang dan pengrajin yang berkunjung ke Aceh yang berasal dari Inggris, Belanda, Denmark, Portugis,

46 ANRI, DVB, No. 2505, 2 November 1689, Folio 810.

47 ANRI, DVB, No. 2505, 2 November 1689, Folio 814.





Cina, Malabar, Benggala, Gujarat, Jawa, Melayu, dan Makassar.<sup>48</sup> Pada saat itu kota pelabuhan Aceh telah menjadi kota paling besar, paling makmur, dan paling banyak penduduknya di Pulau Sumatera. Di Pelabuhan Aceh setiap hari paling tidak ada sepuluh sampai lima belas kapal dari berbagai bangsa yang berlabuh. Setiap tahunnya paling tidak ada sekitar seratus kapal Eropa dan sejumlah yang sama dan bahkan lebih kapal-kapal dari berbagai tempat di Nusantara datang ke Aceh.

Sebagai kesultanan yang memiliki wilayah pedalaman, Aceh menghasilkan berbagai komoditi seperti beras, daging, ikan, dan buah-buahan. Berbagai komoditi menarik minat para pedagang regional, namun tidak bagi para pedagang asing yang datang dari berbagai tempat di Asia Timur, Asia Barat, dan Eropa. Bagi para pedagang asing tersebut komoditi yang dihasilkan Aceh yang menarik bagi mereka antara lain adalah lada, emas, timah dan gading gajah. Selain itu para pedagang asing juga mencari beberapa komoditi di Aceh seperti kayu manis, cengkeh, pala, fuli, kayu cendana, kain India, dan porselen Cina. Berbagai komoditi yang disebut terakhir tidak dihasilkan oleh Aceh namun didatangkan dari luar untuk kemudian didistribusikan ke berbagai tempat di Asia dan Eropa. Kayu manis dihasilkan terutama di Srilangka dan juga Jawa, sementara cengkeh dihasilkan di Kepulauan Maluku, pala dan fuli dari Kepulauan Banda, serta kayu cendana berasal dari Timor. Di antara berbagai produk yang diperdagangkan di Aceh yang paling dicari oleh para pedagang asing terutama adalah lada<sup>49</sup> dan kemudian juga emas.

Aceh merupakan bagian dari jaringan perdagangan Islam yang membentang dari Sumudera Hindia ke Kepulauan Nusantara sampai ke Laut Cina Selatan. Posisi Aceh yang ada di pintu masuk Selat Malaka dari arah Samudera Hindia menyebabkan para pedagang Islam yang melintasi Selat Malaka berhenti terlebih dahulu di tempat ini sebelum melanjutkan perjalanannya. Hal yang sama juga berlaku para pedagang Islam dari Kepulauan Nusantara, maupun

48 Thomas Bowrey, *Geographical Account of Countries Round the Bay of Bengal, 1669-1679* (penyunting Sir Richard Carnac Temple) (London: Hakluyt Society, 1906), hlm. 286 dikutip dalam Sher Banu A. Latiff Khan, "Response and Resilience: Aceh's Trade in the Seventeenth Century", dalam *Jurnal Indonesia*, Volume 100 (Ithaca, New York: Cornell University, Southeast Asia Program, Oktober 2015), hlm. 35.

49 Berbagai komoditi yang diperdagangkan di Aceh dicatat dalam Dasgupta, *Acheh in Indonesian Trade and Politics*, hlm. 99.



dari kawasan laut Cina Selatan yang akan pergi berlayar ke berbagai tempat di kawasan Samudera Hindia. Para penguasa Aceh di abad ke-17 menyadari posisi Aceh sebagai bagian dari jaringan perdagangan Islam dan karena itu para pedagang muslim selalu mendapat perhatian khusus ketika mereka singgah ataupun menetap di Aceh. Dengan semakin meningkatnya kegiatan perdagangan rempah-rempah di abad ke-17, Aceh kemudian tidak hanya menjadi tempat persinggahan dan berdagang bagi para pedagang muslim, tetapi juga bagi para pedagang yang datang dari Eropa dan Cina.

Kedatangan para pedagang dari luar Aceh dapat diperkirakan berdasarkan bertiupnya Angin Musim. Bertiupnya Angin Musim Barat (bertiup bulan Oktober sampai Februari) akan membawa kapal-kapal dari Asia Barat dan Selatan ke Sumatera. Para pedagang Gujarat datang ke Aceh di bulan Maret dan April, yaitu beberapa bulan sebelum bertiupnya Angin Musim Timur (bertiup bulan April sampai Agustus). Selain pedagang Gujarat, di waktu yang sama juga berdatangan para pedagang dari Benggala. Jung-jung Cina datang di bulan Juni bersama dengan bertiupnya Angin Musim Timur. Kegiatan para pedagang itu akan berakhir di bulan September, yaitu ketika mereka meninggalkan Aceh.<sup>50</sup> Kapal-kapal dari daerah pantai Koromandel di India datang ke Aceh di bulan Agustus dan September sebelum kemudian berlayar pulang pada bulan Februari di tahun berikutnya.

Barang-barang yang diperdagangkan di Aceh tidak hanya dipertukarkan atau barter, tetapi juga diperjualbelikan dengan uang. Informasi tentang harga barang dapat ditemukan dalam sumber yang ditulis oleh para pemimpin kapal sipil *Den Arent* yang datang ke Aceh pada tahun 1689. Harga barang yang dijual di Aceh berubah-ubah sesuai dengan jumlah barang yang tersedia. Beras dijual dengan harga antara 30 sampai 60 ringgit, sementara kain Guinea dijual seharga 60 sampai 100 ringgit per kodi. Kain yang paling banyak dicari adalah *sukertons* (kain-kain biru) dari Koromandel yang setiap kodinya dijual seharga 50 sampai 90 ringgit. Kain dari Melayu dan Jawa (batik) yang bermotif dan berwarna dijual dengan harga seperti di Batavia. Komoditi yang juga diperdagangkan di Aceh adalah budak. Ada perbedaan harga jual antara

<sup>50</sup> *Ibid.*, hlm. 111.





budak laki-laki dan perempuan, yang pertama berharga antara 50 sampai 60 ringgit, sementara yang kedua dijual 10 hingga 15 ringgit lebih mahal. Lada dijual setiap bahar atau tiga pikul antara 20 sampai 25 ringgit. Barang-barang dari Cina seperti mangkuk tembaga dijual perpikul antara 40 sampai 60 ringgit. Sedangkan mentega dari Benggala dijual per poci antara 16 sampai 20 ringgit.<sup>51</sup>

Kekuatan barat utama di dunia maritim Nusantara abad ke-17 yaitu VOC beberapa kali berusaha menjalin kerjasama dengan Aceh. Di tahun 1660-an VOC berusaha untuk mendekati penguasa Aceh dan beberapa negara vasal Aceh di Pantai Barat Sumatera. Pendekatan tersebut dilakukan karena berbagai upaya VOC untuk memonopoli perdagangan lada, emas, dan timah melalui berbagai diplomasi dagang dan perjanjian yang dilakukan dari masa pemerintahan Sultan Iskandar Muda tidak membuahkan hasil. Berbagai pendekatan ini kemudian terbukti juga menemui kegagalan. Hingga kebangkrutan VOC di tahun 1799 maskapai dagang ini tidak pernah berhasil mengikat kontrak hak monopoli perdagangan dengan Aceh. VOC harus menerima bahwa bagi Aceh mereka tidaklah berbeda dengan pedagang-pedagang dari Eropa lainnya. Karena itu, pada tahun 1661 VOC akhirnya memutuskan untuk menutup kantor dagangnya yang ada di kota Aceh. Dalam dua dekade terakhir abad ke-17 dapat dikatakan tidak ada lagi kehadiran VOC secara resmi di Aceh. Kegiatan perdagangan Belanda di wilayah kekuasaan Aceh lebih banyak dilakukan oleh para pedagang swasta.

Dalam kurun waktu yang sama upaya untuk mendekati Aceh juga dilakukan oleh maskapai dagang Inggris EIC (*East India Company* atau Maskapai Dagang Hindia Timur), yang merupakan pesaing utama dari VOC. Para pedagang Inggris mengatakan kepada orang-orang Aceh bahwa "...jika VOC datang ke aceh dan menjejakkkan kaki kesana, maka bangsa Belanda akan menjadi tuan mereka...".<sup>52</sup> Peringatan ini telah menyebabkan orang-orang Aceh menjadi curiga terhadap kehadiran orang-orang Belanda. Meski demikian sikap kecurigaan itu tidak menghalangi mereka untuk tetap menerima kedatangan

51 ANRI, DVB, No. 2505, 2 November 1689, Folio 811-812.

52 ANRI, DVB, No. 2505, 2 November 1689, Folio 815.



para pedagang swasta. Apa yang terjadi adalah justru ketika delegasi EIC dikirim ke Aceh untuk membuka kantor dagang keinginan mereka ini ditolak oleh penguasa Aceh.

## D.2 BANTEN

Emporium lain yang tumbuh dan berkembang tidak lama setelah berdirinya kerajaan Aceh adalah Banten. Banten didirikan pada tahun 1523 atau 1524 oleh Syarif Hidayatullah atau Sunan Gunung Jati. Ulama yang disebut terakhir dikirim ke Banten oleh Kesultanan Demak dengan tujuan untuk menyebarkan ajaran Islam dan membangun pusat kekuasaan politik yang akan dijadikan vasal Demak di wilayah ujung Barat Pulau Jawa.<sup>53</sup> Secara geografis, Banten memiliki keuntungan karena terletak di ujung barat Pulau Jawa dan persimpangan jalur pelayaran Laut Jawa, Laut Cina Selatan, dan Selat Malaka. Banten menempatkan diri sebagai pelabuhan alternatif kepada para pedagang muslim dan pedagang-pedagang lainnya yang tidak ingin melintasi Selat Malaka yang dikuasai oleh Portugis. Hal ini karena pihak yang terakhir menunjukkan sikap permusuhan terhadap para pedagang muslim yang mereka anggap sebagai saingan dalam perdagangan maritim di Asia.<sup>54</sup>

Banten, sebagaimana kota-kota pelabuhan yang berhasil tumbuh besar pada periode yang sama, mendukung pembentukan komunitas pedagang muslim. Dukungan itu digabungkan dengan kemampuan para sultan Banten dalam mengorganisir jaringan perdagangan yang berkembang di wilayah daratan antara daerah pesisir dengan pedalaman menjadi faktor penentu yang mempercepat kemakmuran kesultanan ini. Kemakmuran Banten terus berlanjut hingga akhir abad ke-17, yaitu ketika Batavia sebagai markas besar VOC telah berdiri dan berkembang. Banten mempertahankan kemakmurannya melalui kerjasama dengan berbagai kekuatan perdagangan yang menjadi saingan VOC seperti bangsa Eropa lainnya, orang India, Cina, dan para pedagang maritim

53 Awal mula berdirinya Banten dibahas secara singkat dalam Claude Guillot, *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2008), hlm. 59-61.

54 J. Kathirithamby-Wells, "Banten: A West Indonesian Port and Polity during the Sixteenth and Seventeenth Centuries," dalam J. Kathirithamby-Wells and John Villiers (editor), *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise* (Singapore: Singapore University Press, 1990), hlm. 107-125.





dari seluruh penjuru Nusantara. Sepanjang periode abad ke-16 dan 17 Banten mampu mempertahankan kekuasaan mereka di wilayah Selat Sunda yang secara agraris paling produktif dimana penduduk lokal dengan aktif terus memproduksi lada untuk memenuhi permintaan pasar dunia.

Pembelian lada di Banten dari para petani dilakukan melalui para pedagang perantara. Peran sebagai pedagang perantara dijalankan oleh orang-orang Cina. Mereka melakukan pembelian lada di daerah pedalaman Banten dan Lampung dan membawanya melalui sungai-sungai yang ada ke palabuhan-pelabuhan terdekat di daerah pesisir sebelum dibawa ke pelabuhan Banten. Sesampainya di kota pelabuhan Banten para pedagang perantara Cina menjual lada ke para pedagang Eropa dan pedagang dari berbagai penjuru Asia dengan keuntungan yang cukup besar. Para pedagang Belanda dan Inggris mencoba beberapa kali tanpa hasil untuk melakukan pembelian langsung ke daerah pedalaman. Hal ini karena para petani lada lebih mempercayai orang Cina daripada orang Belanda dan Inggris. Hal ini karena para pedagang Cina melakukan pembelian lada secara terus menerus dalam jangka waktu yang telah lama jika dibandingkan dengan orang-orang Eropa. Lebih jauh lagi uang picis yang digunakan para pedagang Cina adalah uang yang telah digunakan secara meluas di pedalaman Banten.<sup>55</sup>

Masyarakat Banten meyakini bahwa pendiri Banten, yaitu Sunan Gunung Jati, merupakan salah satu dari “Sembilan Wali” yang merupakan para penyebar Islam di tanah Jawa. Dalam rangka mempertahankan legitimasi religius dan politik penguasa Banten menikahi seorang putri dari Kesultanan Demak. Keluarga kesultanan Demak merupakan keturunan dari keluarga kerajaan Majapahit. Kerajaan yang terakhir merupakan kerajaan terbesar di Jawa di masa Hindu-Buddha (Abad 5 sampai 15). Dalam rangka memperkuat otoritas politik mereka di Selat Sunda, Kesultanan Banten terus menerus berusaha menjaga loyalitas dari para pemimpin lokal dan mendorong para pemimpin lokal tersebut untuk menganut agama Islam. Dengan cara demikian para penguasa Banten dapat mempertahankan kekuasaan mereka di seluruh wilayah yang ada di sekitar Selat Sunda, baik yang merupakan wilayah paling

<sup>55</sup> Penggunaan berbagai mata uang di Asia Tenggara sepanjang abad ke-15 sampai 17 dibicarakan dalam Reid, *Dari Ekspansi Hingga Krisis*, hlm. 123-141.



barat dari Pulau Jawa maupun yang paling selatan dari Pulau Sumatera.

Dengan banyaknya komoditi yang diperdagangkan di Banten, kota pelabuhan ini segera menjadi daerah tujuan bagi para pedagang dari seluruh penjuru dunia. Kegiatan perdagangan antar bangsa di Banten dapat berkembang karena didukung oleh para pedagang Cina dan India yang bermukim di Banten. Sebagai bagian dari komunitas pedagang yang menetap di Banten mereka memfasilitasi kegiatan perdagangan antara produk yang berasal dari Asia Barat dan Asia Timur dengan produk-produk dari Kepulauan Indonesia. Ketika Banten baru berkembang komoditi yang banyak diperdagangkan adalah kain katun India dan sutra serta porselen Cina. Setelah Banten berkembang, kota pelabuhan itu didatangi oleh pedagang dari Turki, Arab, Persia, Benggala, Gujarat, Melayu, dan Jawa. Mereka datang ke Banten terutama untuk membeli lada dan rempah-rempah dari Indonesia Timur selain juga berbagai komoditi lainnya dari seluruh Asia. Seorang Pelaut Belanda menggambarkan berbagai pedagang yang ia temui di Banten ketika kapalnya berlabuh di kota pelabuhan itu di tahun 1596<sup>56</sup>:

Orang Persia, yang disebut Khorasan di Jawa, adalah mereka yang biasanya mendapatkan nafkahnya dari batu (mulia) dan obat-obatan ... Orang Arab dan Pegu adalah mereka yang kebanyakan melakukan perdagangan melalui laut, mengangkut dan membawa barang dagangan dari satu kota ke kota yang lain, dan membeli banyak barang dagangan Cina, yang mereka tukarkan dengan barang-barang lain dari pulau-pulau di sekitarnya, dan juga lada, dijual lagi ketika orang Cina itu membelinya kembali. Orang Melayu dan Keling (orang India selatan) adalah saudagar yang menanamkan uang dengan memungut bunga dan dalam pelayaran dan memberikan piutang untuk kepentingan pelayaran dengan kapal sebagai tanggungannya. Orang Gujarat, karena kemiskinannya, biasanya disewa sebagai pelaut, dan mereka yang mendapatkan uang dengan cara memberikan agunan kapal, dengan itu mereka seringkali mendapat keuntungan, satu, dua, dan tiga kali lipat.

56 Willem Lodewijk sebagaimana dikutip dalam Reid, *Dari Ekspansi Hingga Krisis*, hlm. 88-89.





Jalur pelayaran regional dan internasional beserta orang-orang dari seluruh penjuru dunia bertemu di Banten di Abad ke-16 dan 17. Pedagang-pedagang dari India bagian selatan (orang Keling) baik yang beragama Hindu ataupun Islam bekerja pada Kesultanan Banten sebagai pegawai pelabuhan, syahbandar dan laksamana. Penterjemah Bahasa Portugis untuk sultan adalah seorang yang berasal dari Mylapore di India dan orang ini adalah anak dari pedagang Italia di San Thome (sekarang disebut dengan Chennai).<sup>57</sup> Di akhir abad ke-16 pemimpin dari komunitas pedagang Turki dan Arab di Banten adalah seorang pedagang yang berasal dari Konstatinopel dan ia telah berlayar mengelilingi separuh bumi dari Venesia hingga ke Kepulauan Indonesia.

Banten bertumbuh dengan pesat sepanjang abad ke-16 tanpa mendapat tantangan yang serius dari kekuatan negara Eropa yang manapun. Di awal abad ke-16 Banten sempat terlibat konflik terbuka dengan VOC dalam memperebutkan kota Jayakarta. Banten akhirnya membiarkan VOC berkuasa di Jayakarta. Kota bekas vasal Banten itu kemudian diganti namanya oleh VOC menjadi Batavia. Sementara itu di kota pelabuhan Banten para pedagang Asia memainkan peranan yang menentukan. Orang-orang India dari Pantai Koromandel di Banten memperdagangkan kain katun yang sebagai komoditi untuk sebagian besar wilayah Kepulauan Indonesia diperdagangkan oleh VOC. Seorang pedagang besar dari Maluku yang memiliki beberapa kapal melakukan perdagangan bahan pakaian dari Banten ke Kepulauan Maluku, dan kembali ke Banten dengan muatan penuh rempah-rempah yang kemudian diekspor ke Malaka.<sup>58</sup> Ketika pedagang-pedagang Belanda dan Inggris datang ke Banten di awal abad ke-17 mereka masing-masing menuntut untuk mendapatkan konsesi dagang. Jika dipenuhi konsesi dagang bermakna bahwa pedagang Belanda atau Inggris akan mendapatkan hak monopoli terhadap perdagangan lada di Banten. Penguasa Banten berhasil menolak keinginan tersebut dan justru memberikan konsesi perdagangan lada kepada syahbandar dari Mylapore. Syahbandar tersebut memang sebelumnya telah ditunjuk oleh sultan menjadi

57 Kathirithamby-Wells, "Banten: A West Indonesian Port", hlm. 111.

58 Kenneth R. Hall, "European Southeast Asian Encounters with Islamic Expansionism, circa 1500-1700: Comparative Case of Banten, Ayutthaya, and Banjarmasin, in Wider Indian Ocean Context", dalam *Journal of World History*, Vol. 25, Nos 2 & 3, 2014, hlm. 235



perantara dalam perdagangan lada dengan para pedagang Eropa.

Sumber pemasukan finansial kesultanan Banten antara lain adalah ongkos membuang jangkar, pajak ekspor, dan pajak impor yang sebagian darinya diberikan kepada syahbandar. Pengaturan dalam kegiatan pelabuhan serta ekspor dan impor merupakan langkah yang ditempuh oleh pihak kesultanan untuk mencegah terjadinya monopoli oleh pihak pedagang asing yang manapun. Kebijakan semacam ini dianggap lebih baik daripada membuka kesempatan kepada pedagang ataupun komunitas asing tumbuh menjadi kekuatan yang mengancam otoritas pihak kesultanan. Ketika VOC menaklukkan Jayakarta dan mendirikan Batavia, Gubernur Jenderal VOC Jan Pieterszoon Coen berusaha membujuk para pedagang Cina terkemuka di Banten untuk berpindah ke Batavia.

Tujuan Coen adalah memperkuat perdagangan Batavia dan melemahkan Banten. Beberapa diantara pedagang Cina terkemuka mau berpindah ke Batavia tetapi sebagian besar diantaranya memilih tetap di Banten. Karena menunjukkan loyalitasnya mereka yang tetap tinggal diberi penghargaan dengan menjadikan mereka sebagai anggota dewan kesultanan. Sebagian lainnya diberi posisi penting dalam pemerintahan dengan dijadikan sebagai juru tulis, pialang, juru hitung, juru timbang dan penerjemah. Dengan banyaknya kewenangan yang mereka miliki komunitas Cina di Banten dapat menambah jenis komoditi yang mereka impor yang kemudian meliputi kayu cendana, indigo, gading gajah, dan pala yang semuanya diekspor ke Cina. Pedagang Cina yang lain bertindak sebagai perantara dalam negosiasi antara Banten dengan VOC di Batavia. Orang-orang Cina yang kaya di Banten memiliki rumah batu di tengah kota, memiliki banyak budak, penggilingan gula, dan gudang-gudang yang terletak tidak jauh dari kota pelabuhan Banten.

Berbeda dengan Malaka yang mencapai kejayaannya tanpa menjadi daerah penghasil komoditi, salah satu kunci utama dari keberhasilan Banten menjadi emporium di Selat Sunda adalah karena kesultanan ini mengendalikan daerah penghasil Lada Banten mencapai puncak kejayaannya di masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa (memerintah 1651-1682). Pada masa pemerintahannya





Banten memiliki armada kapal yang kuat yang dibangun menurut model Eropa.<sup>59</sup> Kapal-kapal Banten berlayar dengan dilengkapi surat resmi dari sultan. Kapal-kapal tersebut melakukan kegiatan perdagangan yang aktif di Nusantara. Atas dukungan dari pihak Inggris, Denmark dan Cina armada kapal dagang Banten melakukan kegiatan perdagangan dengan Persia, India, Siam, Vietnam, Cina, Filipina, dan Jepang. Kesultanan Banten merupakan kekuatan maritim terbesar terakhir yang mampu melakukan kegiatan perdagangan jarak jauh diantara kerajaan-kerajaan lain di Jawa.

### D.3 MAKASSAR

Jika perdagangan lada paska kejatuhan Malaka menjadi faktor menentukan dari munculnya Aceh dan Banten sebagai emporium, maka perdagangan cengkeh dan pala menjadi penggerak utama bagi kemunculan kota perdagangan Makassar. Hingga saat ini tahun pasti berdirinya Makassar sebagai sebuah kerajaan belum dapat ditentukan dengan pasti. Meski demikian, diperkirakan Makassar berdiri pada masa pemerintahan raja Gowa yang ke-9, yaitu Tumaparissi Kalonna (1510-1546).<sup>60</sup> Kota maritim memiliki posisi geografis yang sangat menguntungkan, yaitu terletak tepat di tengah jaringan perdagangan yang menghubungkan Indonesia bagian barat dan bagian timur.

Selain berfungsi sebagai penghubung, Makassar juga menjadi titik simpul dari jaringan perdagangan di Indonesia timur. Cengkeh dari Maluku Utara, pala dari Banda, dan komoditi-komoditi lainnya dari berbagai wilayah di Sulawesi, Papua, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur paling tidak sejak abad ke-16 dibawa terlebih dahulu ke Makassar sebelum didistribusikan ke luar wilayah Kepulauan Indonesia. Berbeda dengan Aceh dan Banten yang menguasai daerah produksi lada, Makassar tidak pernah menguasai daerah produksi cengkeh ataupun pala. Rempah-rempah yang dibawa ke Makassar diangkut oleh para pedagang Jawa, melayu, dan juga juga Makassar sendiri.

59 Ulasan tentang kejayaan Banten dapat ditemukan dalam George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754* (Cambridge: Cambridge University Press, 1986), hlm. 120-123.

60 Tidak terdapat catatan yang pasti tentang kapan tepatnya Makassar didirikan. Lihat Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: Studi tentang kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: Kepustakaan Populer, 2016, hlm. 19.



Para penguasa Makassar menyadari bahwa wilayah kekuasaannya tidak menghasil komoditi unggulan yang laku di pasaran dunia. Karena itu mereka mengembangkan kebijakan mengadakan kerjasama dengan para penguasa yang wilayahnya menghasilkan komoditi unggulan. Hubungan kerjasama perdagangan dengan kekuatan politik lain telah diadakan sejak akhir abad ke 16. Dalam hal ini kerjasama pertama yang dijalin Makassar adalah dengan Kesultanan Ternate pada tahun 1580.<sup>61</sup> Selanjutnya hubungan kerjasama juga dilakukan dengan penguasa-penguasa lokal lainnya yaitu dengan Tidore, Banda, dan Ambon. Dengan adanya kerjasama-kerjasama tersebut maka kepentingan dagang Makassar terhadap komoditi cengkeh, pala dan fuli dapat terjamin.

Berbagai kerjasama yang dilakukan Makassar mendapat dukungan dari komunitas pedagang asing yang berpangkalan di Makassar. Dukungan dari pihak Portugis misalnya terlihat dalam hal pembangunan Benteng Somba Opu dan pembuatan kapal-kapal dagang dengan mengikuti model Portugis yang disebut dengan *Galei*. Selain dengan para penguasa di Maluku dan Banda, hubungan kerjasama juga dilakukan Makassar dengan Portugis di Goa (India), raja Inggris, dan para mufti di Mekkah. Luasnya kerjasama yang dilakukan Makassar memperlihatkan keluasan hubungan politik dan ekonomi yang dimiliki oleh penguasa kota pelabuhan ini. Sikap yang memandang bangsa asing sebagai setara merupakan hasil dari keterlibatan orang-orang Makassar dalam kegiatan perdagangan internasional. Dalam konteks hubungan dengan bangsa-bangsa lain, terutama bangsa Eropa, para penguasa Makassar menempatkan dirinya dalam posisi yang sejajar.

Makassar bangkit sebagai emporium di Indonesia bagian timur pada awal abad ke-17. Perluasan kegiatan perdagangan maritim bukan menjadi tujuan utama dari perluasan kerajaan Gowa yang menguasai kota Makassar. Namun demikian, keuntungan yang dihasilkan dari kegiatan perdagangan maritim telah memungkinkan para penguasa Gowa dan para pendukungnya untuk memiliki istana dan rumah yang besar, membangun kekuatan militer,

61 Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: Studi tentang kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer, 2016), hlm 27.





dan memperkuat armada laut. Munculnya Makassar sebagai kekuatan politik dan ekonomi didukung oleh kondisi geografisnya yang sangat strategis dan tersedianya pasokan bahan makanan, yaitu beras, dalam jumlah besar untuk kota pelabuhan itu. Perdagangan maritim Makassar di akhir abad ke-16 didominasi oleh para pedagang Melayu dari Johor, Patani, pedagang Siam, Cina, Portugis, Spanyol, selain juga oleh para penguasa lokal.

Ketika angin musim yang diperlukan untuk kegiatan pelayaran berhembus, para pedagang asing dan pribumi berangkat dari Makassar dengan membawa beras, kain, emas, perak dan perhiasan untuk diperdagangkan dengan cengkeh dari Maluku Utara, pala dan fuli dari Banda, dan kayu cendana dari Solor dan Timor. Selain itu para pedagang dari Makassar juga pergi berlayar ke Malaka dan berbagai kota pelabuhan di Jawa, Sumatera, dan Kalimantan yang memperdagangkan lada. Di kota-kota pelabuhan itu para pedagang dari Makassar akan memperdagangkan komoditi yang mereka bawa berupa cengkeh, pala, fuli, dan beras dengan para pedagang Portugis dan India yang menyediakan komoditi kain katun. Sepanjang abad ke-16 sampai 18 kain katun dari India merupakan komoditi yang paling banyak diminati oleh masyarakat di Kepulauan Maluku dan wilayah Indonesia timur lainnya.

Munculnya Malaka sebagai sebuah emporium didukung oleh kesempatan-kesempatan perdagangan yang terbuka luas setelah Portugis menarik diri dari Kepulauan Maluku di akhir abad ke-16. Penarikan Portugis menciptakan kondisi yang ideal bagi para pedagang Makassar dan pedagang-pedagang lainnya yang beroperasi dari Makassar untuk terlibat secara lebih intensif dalam perdagangan cengkeh di Maluku.<sup>62</sup> Sementara itu, ketiadaan akses ke kepulauan Maluku telah mendorong para pedagang swasta Portugis untuk berdagang ke Makassar. Di awal abad ke-17 Makassar telah menjadi kota pelabuhan dimana semua komoditi yang diperlukan dari Indonesia timur dapat ditemukan.

Pada periode yang sama dengan berkembangnya Makassar sebagai emporium Indonesia timur di Maluku terjadi perubahan-perubahan

62 George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754* (Cambridge: Cambridge University Press, 1986), hlm. 89.



menentukan. Di kepulauan Maluku persaingan untuk menguasai perdagangan cengkeh kembali berlangsung ketika VOC mulai menancapkan pengaruhnya melalui penaklukan terhadap Ambon di tahun 1605. Kekuatan barat yang lain, yaitu Spanyol, berusaha menggantikan posisi Portugis dengan menanamkan pengaruh di Ternate dan Tidore. Di pihak lain, Ternate sebagai kekuatan lokal yang terkuat terus berusaha meluaskan wilayah kekuasaannya ke wilayah barat Pulau Seram, Buru, Buton, dan daerah pantai timur dan utara Pulau Sulawesi. Menghadapi ancaman perluasan pengaruh Ternate penguasa Makassar mengambil sikap tidak mengakui manuver politik kesultanan terbesar di Maluku tersebut dan mengabaikannya. Sikap ini dipilih untuk menjamin tetap terbukanya akses terhadap perdagangan cengkeh di Maluku utara.

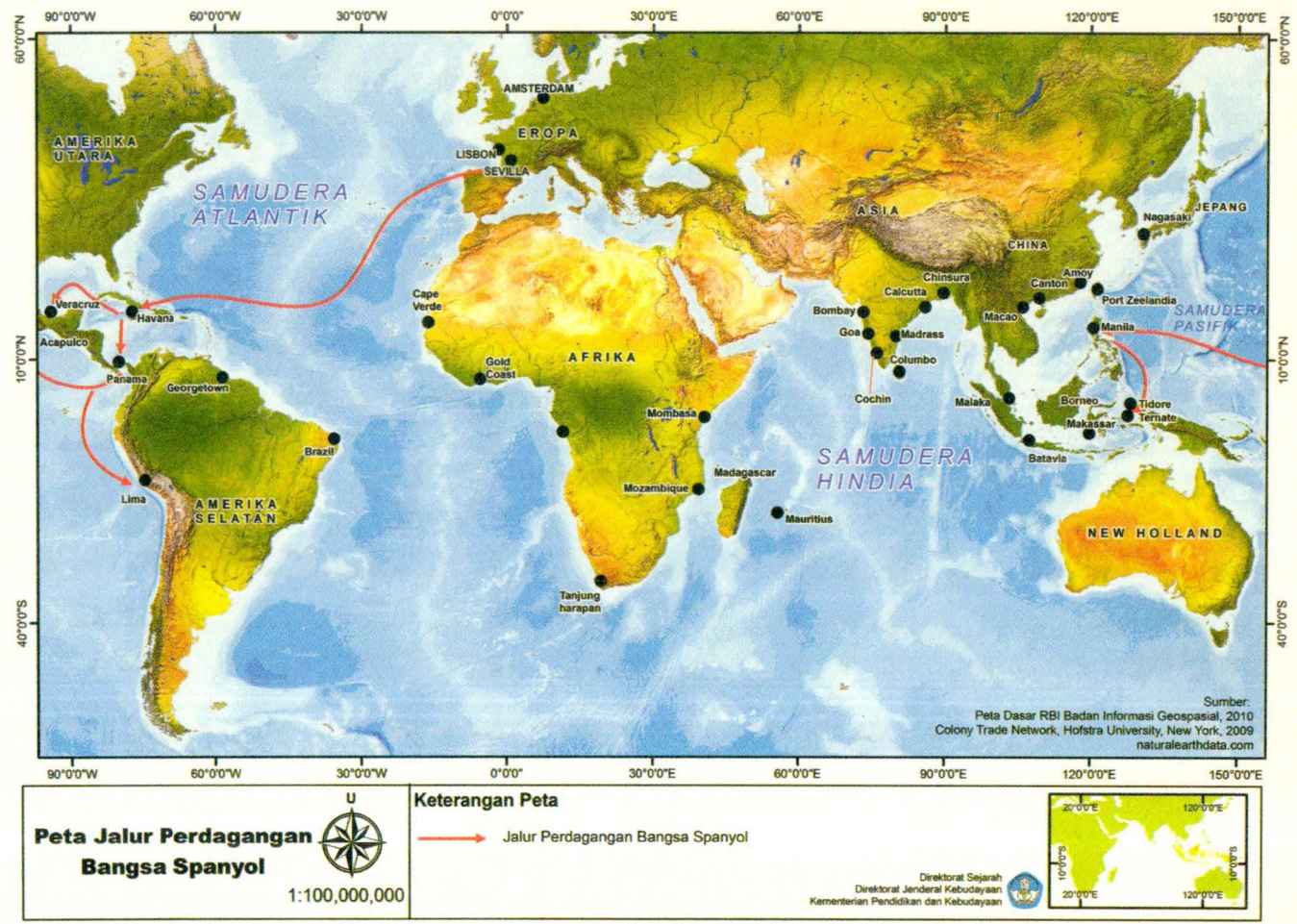
Kebijakan yang menjamin kebebasan perdagangan telah menyebabkan Makassar semakin banyak didatangi oleh para pedagang asing. Sejak awal abad ke-17 selain menjadi bagian dari jaringan perdagangan Islam, Makassar juga telah menarik kedatangan bangsa-bangsa Eropa seperti Spanyol, Portugis, Denmark, Inggris dan Perancis. Sebagai bentuk dukungan terhadap keberadaan pedagang-pedagang Eropa penguasa Makassar mengizinkan mereka untuk membuka kantor dagang. Berdasarkan izin tersebut para pedagang Eropa membuka kantor dagang mereka di Makassar, yaitu Belanda pada tahun 1607, Inggris pada tahun 1613, Spanyol pada tahun 1615 dan Denmark pada tahun 1618.<sup>63</sup> Tidak terbatas kepada kantor dagang, para pedagang asing juga diperbolehkan untuk mendirikan tempat ibadah. Di pertengahan abad ke-17 di kota pelabuhan Makassar telah berdiri empat buah gereja.

Sikap terbuka Makassar didorong oleh keadaan dunia maritim Asia Tenggara di awal abad ke-17 yang belum didominasi oleh kekuatan manapun. Dalam periode yang sama kantor-kantor dagang asing juga dibuka di kota-kota dagang besar lainnya di Kepulauan Nusantara seperti di Aceh dan Banten. Di masa itu adalah hal yang biasa bagi suatu kerajaan besar untuk memiliki kantor dagang di kota pelabuhan lain yang menjadi mitra dalam kegiatan perdagangan. Berkaitan dengan ini, Makassar juga membuka kantor-kantor

63 Poelinggomang, *Makassar Abad XIX*, hlm. 24.







Gambar 2.4 Peta Jalur Perdagangan Spanyol ke Nusantara  
Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah. 2016



dagang di daerah penghasil komoditi dan kota-kota dagang lain. Pada tahun 1607 Makassar mendapat izin dari para penguasa Banda untuk membuka kantor dagang di Kepulauan penghasil pala tersebut. Kantor dagang Makassar lainnya dibuka di Manila. Kantor dagang ini secara khusus hanya dibuka untuk para pedagang Makassar. Spanyol sebagai penguasa Manila melarang pedagang Melayu dan Jawa datang berdagang ke kota pelabuhan itu dengan mengatasnamakan Makassar. Kebijakan Spanyol ini berdasarkan kepada hubungan perdagangan yang baik yang terjalin antara Spanyol dan Makassar selain juga karena pihak yang terakhir dapat memenuhi berbagai komoditi yang diperlukan Spanyol seperti: rempah-rempah, beras dan budak.

Para penguasa Makassar mendukung kegiatan perdagangan maritim dengan menerapkan kebijakan pajak yang rendah dan terlibat secara langsung dalam pengiriman kapal-kapal dagang ke Malaka dan kota-kota Pelabuhan lain di wilayah barat Nusantara. Menurut catatan orang Eropa, salah satu kebijakan sultan yang mendukung kegiatan perdagangan adalah membebaskan pajak untuk barang-barang yang didatangkan dari luar (impor).<sup>64</sup> Sultan juga tidak membatasi ekspor emas, perak dan rempah-rempah. Perluasan kegiatan perdagangan maritim tidak menjadi tujuan utama penguasa Makassar, tetapi keuntungan yang didapat dari kegiatan tersebut memungkinkan sultan dan para pengikutnya untuk memperkuat kekuatan militer dan angkatan laut. Masa kejayaan Makassar berakhir di tahun 1666 dengan ditandatanganinya perjanjian Bongaya antara VOC dengan Sultan Hasanuddin. Sejak itu Makassar jatuh ketangan Belanda dan seluruh jaringan perdagangan Makassar yang membentang dari Malaka sampai ke Indonesia Timur juga jatuh ke tangan Belanda.

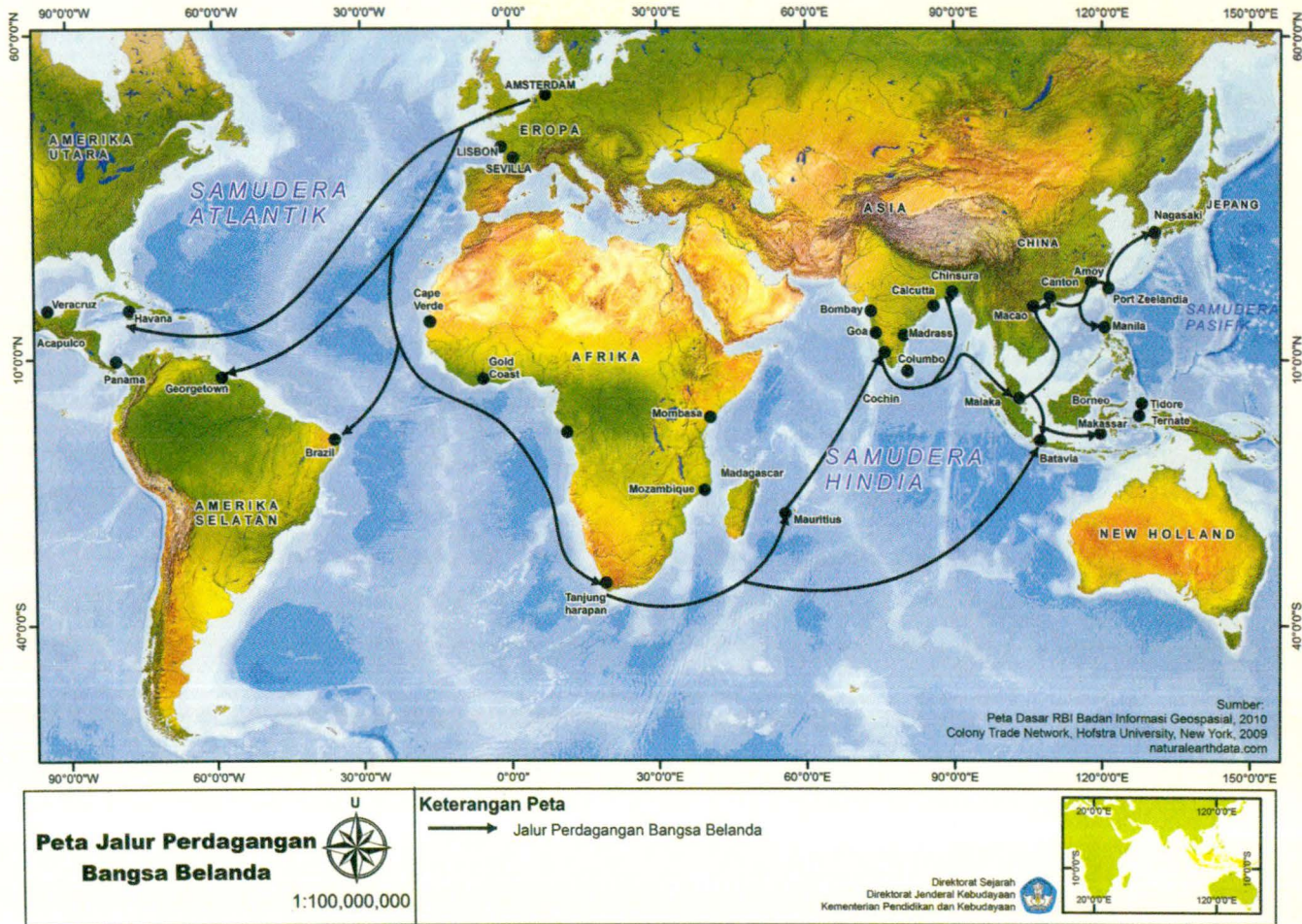
#### D.4 VOC DAN PENYATUAN JALUR PERDAGANGAN

Meskipun Portugis berhasil menguasai Malaka dan berusaha menegakkan monopoli perdagangan cengkeh dan pala di Kepulauan Maluku dan Banda, namun upaya mereka tidak pernah berhasil. Sepanjang abad ke-16 perdagangan rempah-rempah tetap berada di tangan para pedagang Islam yang berdagang

64 Souza, *The Survival of Empire*, hlm. 88.







Gambar 2.5 Peta Jalur Perdagangan Belanda ke Nusantara

Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah, 2016



dari satu emporium ke emporium lainnya di kepulauan Indonesia maupun di dalam jaringan perdagangan Islam Asia. Perubahan yang menentukan baru terjadi di awal abad ke-17, yaitu ketika VOC mulai beroperasi di Asia. Tidak seperti Portugis yang melakukan kegiatan perdagangan di bawah bendera kerajaan, VOC adalah sebuah perusahaan yang diberi hak istimewa oleh Republik Belanda.

Sebagai salah satu perusahaan multinasional pertama di dunia, didirikan pada tahun 1602, VOC diberi hak oktroi yang berlaku selama 21 tahun dan setiap kali habis dapat diperpanjang kembali. Dalam perkembangannya hak oktroi VOC terus menerus diperpanjang sampai maskapai dagang ini dinyatakan bangkrut pada tahun 1799. Menurut hak oktroi tidak satupun pihak selain VOC yang diijinkan untuk mengirimkan kapal-kapal dari Belanda ke daerah sebelah timur Tanjung Harapan, di Afrika Selatan, sampai ke sebelah barat Selat Magelan, di ujung selatan Benua Amerika. Selain itu perdagangan orang Belanda yang dilakukan di daerah tersebut hanya dapat dilakukan oleh VOC.<sup>65</sup>

Meskipun VOC tidak memonopoli semua kegiatan perdagangan maritim di Kepulauan Indonesia, namun maskapai dagang ini melakukan monopoli perdagangan terhadap komoditi rempah-rempah terutama cengkeh dan pala. Sejak awal pendirian hingga tahun 1619, markas besar VOC di Asia ditempatkan di atas kapal di mana Gubernur Jenderal berada yang seringkali di perairan di Kepulauan Maluku Utara. Keberadaan Gubernur Jenderal dan markas besar VOC di daerah itu menunjukkan arti penting komoditi cengkeh dalam seluruh kegiatan perdagangan VOC. Untuk menjamin monopoli perdagangan cengkeh sejak pertengahan abad ke-17 VOC memindahkan daerah produksi cengkeh ke wilayah di sekitar Ambon. Dari benteng Victoria di Ambon, VOC mengawasi kegiatan perdagangan cengkeh di Pulau Haruku, Saparua, Nusalaut, Manipa, Kelang, Boano, dan Ambelu.<sup>66</sup> Sementara itu, monopoli perdagangan pala di Kepulauan Banda, sebagaimana telah dibahas dalam bagian sebelumnya, dilakukan oleh VOC dengan menguasai kepulauan

65 Pendirian dan pengaturan VOC sebagai sebuah perusahaan dagang dibahas dalam F.S. Gaastra, "Organisasi VOC", dalam G.L. Balk, F. van Dijk, dan D.J. Kortlang (editor), *The Archives of the Dutch East India Company VOC and the Local Institutions in* (Jakarta, Leiden: Brill, 2007), hlm. 29-43.

66 M. Jacobs, *Merchant in Asia: The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: CNWS Publications, 2006), hlm. 15





tersebut pada tahun 1621.

Pada tahun 1619 melalui serangkaian konflik dengan Pangeran Jayakarta, Banten dan Inggris, VOC berhasil merebut kota pelabuhan Jayakarta. Kota ini kemudian dihancurkan dan di atas reruntuhannya VOC membangun kota Batavia. Batavia merupakan pusat kegiatan VOC di seluruh Asia. Kota ini menjadi tempat berkumpulnya kapal-kapal VOC sebelum berlayar ke negeri Belanda. Batavia didirikan oleh Gubernur Jendral VOC Jan Pieterszoon Coen. Kepada para direktur VOC di negeri Belanda Coen menginformasikan bahwa dia telah menaklukkan kerajaan Jayakarta yang terletak di Jawa Barat dan akan membangun markas besar VOC di Asia di atas bekas kerajaan tersebut. Pada awalnya Coen ingin menamai kota yang baru didirikannya itu dengan nama Nieuw Hoorn sesuai dengan nama kota kelahirannya (Hoorn) di Belanda. Namun nama tersebut ditolak oleh para direktur VOC yang memerintahkannya untuk memberi nama kota yang baru ditaklukkan tersebut dengan nama Batavia, sesuai dengan nama suku yang menjadi leluhur bangsa Belanda.

Pada awalnya J.P. merencanakan Batavia sebagai koloni orang-orang Belanda dan Eropa di Asia. Dalam pemikiran Coen koloni yang dihuni oleh orang Belanda dan Eropa akan dapat memenuhi segala kebutuhan VOC. Selain itu. Koloni tersebut juga akan memperkuat posisi VOC dalam perdagangan intra-Asia. Dengan adanya Batavia Batavia VOC akan memiliki pijakan yang kuat dalam melakukan kegiatan perdagangan di Asia. Dalam pandangan Coen, pemukim tetap Belanda dan Eropa akan mengurangi secara besar-besaran pengeluaran VOC dan meningkatkan pendapatan maskapai dagang ini melalui pajak. Jika rencana Coen terwujud, kegiatan perdagangan Belanda di Asia diharapkan akan dapat memenuhi kebutuhannya sendiri dengan meninggalkan keuntungan besar dari perdagangan rempah-rempah kepada VOC. Dengan pengaturan seperti ini maka biaya dan resiko yang besar dalam pengangkutan uang logam dari Eropa ke Asia dapat dikurangi ke tingkat minimum.<sup>67</sup> Keuntungan yang lain dari adanya pemukiman orang Belanda dan Eropa di Batavia adalah ketika terjadi perang para pemukim tersebut dapat

67 Vincent C. Loth, "Pioneers and Perkeniers: The Banda Islands in the 17<sup>th</sup> Century", dalam *Cakalele*, Volume 6, 1995, hlm. 20.



dengan cepat dimobilisasi demi kepentingan VOC. Dalam pemikiran Coen adanya koloni orang Belanda dan Eropa merupakan cara termurah, teraman dan paling bisa diandalkan dalam rangka menjamin keberhasilan kegiatan perdagangan VOC di Asia.

Batavia memiliki lokasi geografis sangat strategis, yaitu terletak di dekat Selat Sunda yang merupakan satu diantara dua jalur penghubung (yang lainnya adalah Selat Malaka) utama antara Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan. Dengan posisi tersebut Batavia sangat sesuai untuk dijadikan pusat kegiatan VOC di Asia. Selain sebagai tempat berkumpulnya kapal-kapal VOC, Batavia selanjutnya juga berfungsi sebagai salah satu kota pelabuhan utama dalam jaringan perdagangan Asia, sekaligus sebagai pusat kegiatan militer Belanda dalam menghadapi persaingan dengan Portugis dan Spanyol di Asia.

Sepanjang abad 17 VOC berhasil membangun Batavia sebagai pusat kegiatan perdagangan terbesar di Asia Tenggara dengan mengalahkan Malaka. Meski demikian, Batavia hanya dapat menjadi pelabuhan terpenting di Nusantara hanya setelah Banten berhasil ditundukkan sepenuhnya pada tahun 1684. Kekalahan Banten yang disertai dengan penguasaan teritorial terhadap hampir seluruh wilayah Jawa Barat, telah menyebabkan Batavia dapat berkembang menjadi kota pelabuhan yang memiliki *hinterland* (daerah pendukung).

Keberadaan daerah pendukung sangat penting untuk menunjang keberhasilan Batavia sebagai kota dagang yang bukan hanya berfungsi sebagai pelabuhan transito, tetapi juga menjadi daerah penghasil komoditi seperti gula, kopi, dan indigo. Berbeda dengan gula yang diproduksi daerah *Ommelanden*, kopi dan indigo di produksi di dataran tinggi Priangan.<sup>68</sup> Meski ditanam di Priangan, kopi dan indigo dapat dianggap sebagai produk *hinterland* Batavia karena ekspor produk ini ke Asia ataupun Eropa dilakukan melalui pelabuhan Batavia.

68 Sejak akhir abad 17 Priangan barat berada di bawah administrasi pemerintah kota Batavia, sedangkan wilayah Priangan timur berada di bawah wewenang Kesultanan Cirebon yang sejak tahun 1681 telah tunduk pada kekuasaan VOC. Untuk proses ekspansi VOC ke Jawa Barat lihat Bondan Kanumoyoso, "Socio-Economic Activity and Change in West Java: Forest Production and Agriculture in Cirebon-Priangan", dalam *Jurnal Sejarah*, Vol.12, No.12, 2005.





Sistem perdagangan yang berkembang di Batavia pada dasarnya adalah sistem perdagangan distribusi, dalam arti komoditi-komoditi dari berbagai penjuru Asia dikumpulkan di kota pelabuhan ini sebelum disebarakan ke wilayah-wilayah yang memiliki potensi pasar sehingga dapat mendatangkan keuntungan besar. Secara garis besar, dimata VOC ada tiga kategori wilayah dimana mereka memiliki kepentingan ekonomi.<sup>69</sup> Pertama; daerah koloni dimana mereka memiliki kekuasaan teritorial seperti di Srilangka, Malaka, Batavia, dan Maluku. Kedua; daerah dimana mereka mengikat kontrak khusus dengan penguasa setempat sehingga diperbolehkan untuk membuka kantor dagang seperti di Ayuthaya (Siam). Ketiga; daerah dimana mereka harus berdagang dengan pengawasan dan peraturan yang diterapkan oleh penguasa lokal seperti di Nagasaki (Jepang), dan Kanton (Cina).

Hingga pertengahan abad ke-17 hampir seluruh keuntungan VOC berasal dari perdagangan rempah-rempah yang berasal dari Indonesia bagian barat (lada) dan Indonesia bagian timur (cengkeh dan pala). Perdagangan rempah-rempah berhasil dikendalikan dengan baik oleh VOC melalui Batavia dengan menyingkirkan secara bertahap kota-kota dagang lain di Nusantara yang menjadi pesaingnya, seperti Malaka (ditaklukkan tahun 1641), Makassar (1666), dan Banten (1684). Monopoli perdagangan terhadap cengkeh dan pala dapat dilakukan dengan baik, karena wilayah penghasil kedua komoditi itu, yaitu kepulauan Maluku dan Banda, berada di bawah kekuasaan VOC sepenuhnya.

Di tahun 1724 Valentijn menerbitkan karyanya yang memuat catatan tentang kegiatan perdagangan intra-Asia yang dilakukan oleh VOC melalui pelabuhan Batavia.<sup>70</sup> Dalam catatan Valentijn negara dan daerah yang terlibat perdagangan dengan Batavia antara lain adalah: Tanjung Harapan (Afrika Selatan), Koromandel, Srilangka, Persia, Benggala, Burma, Malaka, Siam, Tonkin, Cina, dan Jepang. Barang-barang yang diimpor Batavia dari daerah-daerah tersebut antara lain adalah: koin emas dan tembaga (Jepang),

69 Leonard Blussé, *Visible Cities: Canton, Nagasaki and Batavia and the Coming of the Americans* (Cambridge: Harvard University Press, 2008), hlm. 34-35.

70 Francois Valentijn seperti yang dikutip dalam Leonard Blussé, "On the Waterfront: Life and Labour Around the Batavian Roadstead" dalam Haneda Masashi (editor), *Asian Port Cities 1600-1800. Local and Foreign Cultural Interactions* (Singapore: NUS Press, 2009), 132-134.



tekstil (Koromandel dan Benggala), teh (Cina), porselein (Cina), kain sutra (Cina), gading gajah (Siam), kayu eboni (Tanjung Harapan), dan budak (Koromandel, Benggala, dan Burma). Sedangkan komoditi yang diekspor oleh Batavia antara lain adalah: rempah-rempah (Eropa) tekstil (Jepang, Siam, dan Tanjung Harapan), gula (Persia, Benggala, dan Jepang), dan beras (Tanjung Harapan), dan budak (Tanjung Harapan dan Malaka).

Sejak pertengahan abad 18 mulai muncul pertanyaan di kalangan pegawai VOC tentang posisi Batavia yang tidak tergantikan dalam perdagangan intra-Asia. Salah satu keluhan yang mengemuka adalah tentang tingginya biaya yang diperlukan untuk menjaga kelangsungan kota Batavia dan kemerosotan ekologi yang menyebabkan ketidaksehatan lingkungan kota. Tingginya angka kematian pada tahun 1730-an telah mendorong VOC untuk mengirim lebih banyak pegawai dari Eropa ke Batavia dan hal ini memerlukan biaya yang besar.

Akhirnya pada tahun 1756 para direktur VOC di Belanda memutuskan untuk membentuk *China Comité* (komite Cina) yang bertugas untuk mengatur perdagangan teh secara langsung dari Belanda ke Cina. Keberadaan komite ini secara tidak langsung mengesampingkan keberadaan Batavia sebagai markas besar VOC di Asia. Pada saat yang bersamaan jaringan perdagangan maritim VOC di Asia sedang mengalami kemerosotan karena mendapat persaingan keras dari EIC (*East India Company*), Maskapai Dagang Hindia Timur milik Inggris). Perkembangan situasi ini menyebabkan kedudukan Batavia sebagai salah satu pelabuhan dagang terpenting di Asia merosot menjadi kota pelabuhan tingkat regional. Kedudukan Batavia semakin merosot lagi ketika Inggris mendirikan Singapura (tahun 1819) dan menjadikannya sebagai pusat kegiatan mereka di Asia Tenggara

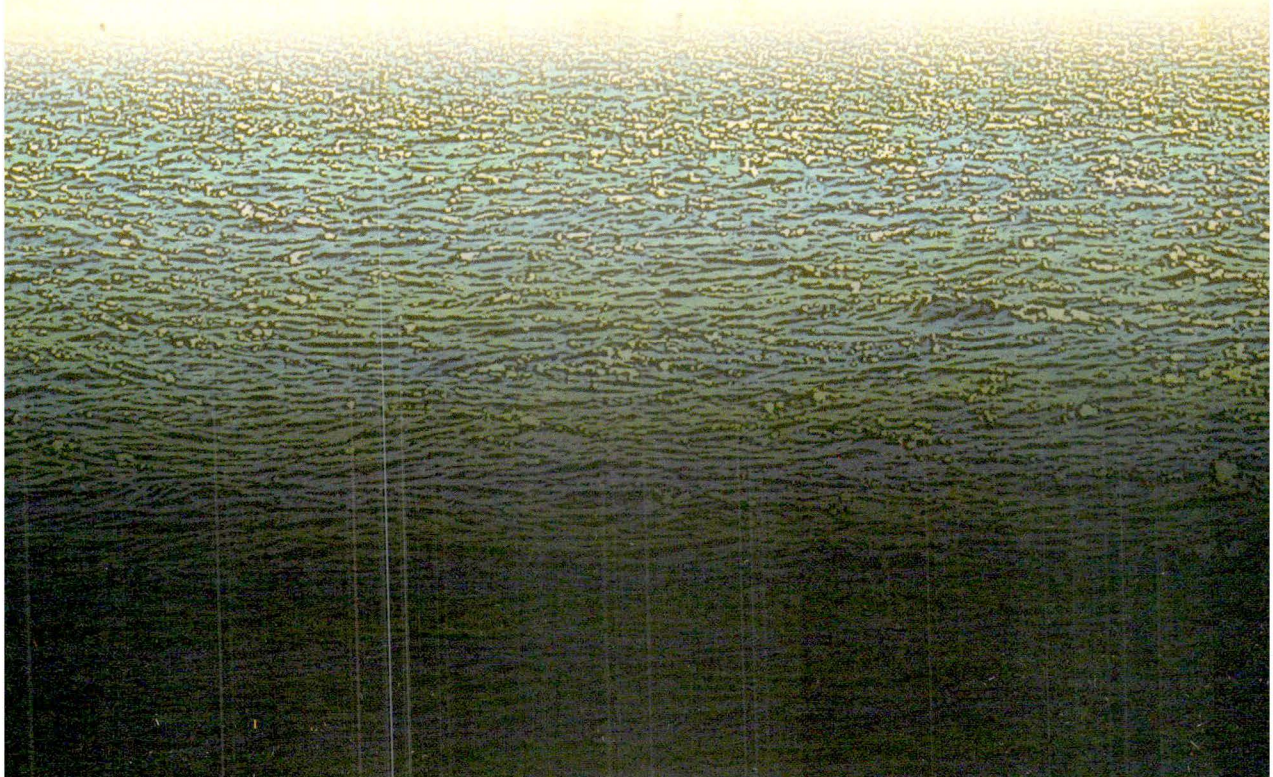
Sejak berdirinya Batavia, jalur perdagangan rempah-rempah, terutama untuk komoditi cengkeh dan pala diangkut terlebih dahulu ke kota pelabuhan ini sebelum didistribusikan ke kota-kota pelabuhan lain di seluruh dunia. Dengan berdirinya Batavia, secara bertahap kota-kota emporium yang ada di Kepulauan Indonesia dikuasai oleh VOC, atau tetap berdiri namun posisinya





sebagai pusat perdagangan rempah-rempah tidak lagi menentukan seperti sebelumnya. Kasus yang terakhir terjadi dengan Aceh yang terus bertahan sampai dengan akhir abad ke-19 namun arti pentingnya sebagai pusat perdagangan lada telah jauh menurun. Sedangkan Makassar berhasil dikuasai oleh VOC pada tahun 1666 dan Banten pada tahun 1684. Adanya monopoli perdagangan cengkeh dan pala yang dilakukan oleh VOC menyebabkan era perdagangan rempah-rempah yang dinamis berakhir. Sementara lada tidak bisa dimonopoli VOC karena daerah penanamannya tersebar luas dan komoditi ini sejak awal tidak hanya diproduksi di Indonesia.

**BAGIAN 3**  
**PERKEMBANGAN**  
**JALUR REMPAH**  
**PERIODE AWAL**









## A. JALUR REMPAH PRAMODERN

Seperi diketahui bahwa semenjak kurang lebih abad ke-5 sebelum masehi mulai muncul dan berkembang empat pusat pertumbuhan peradaban dunia, yaitu Yunani dan kemudian digantikan oleh Romawi, Persia, dan India, serta Cina. Pusat-pusat peradaban yang juga merupakan pusat-pusat politik dan ekonomi tersebut memiliki potensi untuk saling melakukan pertukaran baik dalam hal pertukaran peradaban maupun pertukaran ekonomi dalam bentuk perdagangan. Namun demikian hingga abad ke-3 sebelum masehi perdagangan di antara pusat-pusat pertumbuhan tersebut belum berkembang dengan baik. Perdagangan antar-benua melalui daratan (di Asia Tengah) belum merupakan sesuatu yang bersifat reguler. Perdagangan berlangsung secara sporadis, demikian juga jalur perdagangan laut antara Cina dan Eropa melalui Samudera Hindia juga belum berkembang.<sup>71</sup>

Semenjak abad ke-2 sebelum masehi secara gradual perdagangan reguler antar-benua melalui daratan yang menghubungkan Cina dan Laut Tengah dengan melalui Asia Tengah mulai terbentuk. Demikian juga pelayaran dan perniagaan melalui laut juga berkembang yang menghubungkan Laut Tengah dan Cina serta Jepang. Pelayaran dan perniagaan sudah mulai bisa dilakukan secara reguler mulai dari Laut Merah dan Teluk Parsi ke India. Dalam perkembangan selanjutnya juga dari India ke Asia Tenggara dan selanjutnya ke Cina dan Jepang dengan memanfaatkan angin muson yang bertiup secara reguler.<sup>72</sup> Sutera, emas, tekstil, besi, perak, dan berbagai barang prestisius menjadi komoditi utama yang diperdagangkan pada jalur sutera daratan melalui Asia Tengah.<sup>73</sup>

Sementara itu jalur perdagangan maritim didominasi oleh komoditi rempah di samping ada beberapa komoditi lain seperti kain tekstil, sutera, perak, dan sebagainya.<sup>74</sup> Seperti diketahui bahwa hubungan perniagaan laut antara India dan negeri-negeri di sebelah barat hingga Mesir dan Eropa

71 Philip D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998), hlm. 89.

72 *Ibid.*, hlm. 90 – 91.

73 Frank, *ReOrient*, hlm. 87.

74 *Ibid.*, hlm. 77.





sudah berkembang jauh sebelum abad Masehi. Barang dagangan utama yang diperdagangkan terutama adalah lada, kain, dan emas dari India dan kayu manis dari Srilangka.<sup>75</sup> Sementara itu jalur maritim dari India ke timur hingga Nusantara dan Cina pada waktu itu belum berkembang dengan baik.

Apa yang perlu dipertanyakan adalah kapan jalur rempah ke timur mulai berkembang. Salah satu argumentasi untuk hal ini adalah berkaitan dengan hilangnya sumber perdagangan emas India yang berasal dari Asia Tengah menjelang abad masehi sebagai akibat dari kekacauan bangsa-bangsa di Asia Tengah yang menyebabkan alur perdagangan ini terganggu. Selanjutnya, India mengimpor mata uang emas dalam jumlah besar dari kekaisaran Romawi. Namun demikian perdagangan ini akhirnya dilarang Kaisar Vespasianus (69-79 Masehi) karena mengalirnya mata uang emas dalam jumlah besar ke luar negeri akan membahayakan ekonomi negara. Oleh karena itu orang-orang India harus mencari sumber emas di daerah lain. Menarik sekali bahwa dalam kitab-kitab sastra diceritakan mengenai negeri emas di daerah timur yang ternyata kemudian menghasilkan rempah-rempah. Oleh karena itu wajar jika para pedagang India kemudian melakukan ekspansi perdagangan ke timur.<sup>76</sup> Belum diketahui secara pasti apakah para pedagang India merasa kecewa ketika mendapati bahwa Dunia Timur tidak terutama menghasilkan emas tetapi justru menghasilkan berbagai produk tropis yang juga dibutuhkan dalam perdagangan internasional seperti berbagai jenis rempah yang lebih lengkap daripada yang dihasilkan oleh Malabar dan Srilangka (lada dan kayumanis). Selain itu negeri timur khususnya Nusantara juga menghasilkan kayu cendana, kapur barus, kemenyan, dan berbagai hasil hutan.<sup>77</sup>

Ternyata rempah dari Nusantara lebih lengkap jenisnya dan lebih memiliki kualitas tinggi. Di samping itu rempah dari Nusantara juga sangat murah yaitu sepertiga dari harga lada di Malabar India.<sup>78</sup> Dengan demikian pada akhirnya rempah dari Nusantara menggantikan kedudukan lada dan kayumanis

75 Jack Turner, *Sejarah Rempah: Dari Erotisme sampai Imperialisme* (Penerjemah Julia Absari) (Jakarta: Komunitas Bambu, 2011), hlm. 97.

76 Lihat juga D.G.E. Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha Nasional, 1988), hlm. 16.

77 A. Das Gupta, 'The Maritime Trade of Indonesia, 1500-1800', dalam: A. Das Gupta & M.N. Pearson (eds), *India and the Indian Ocean, 1500-1800* (Calcuta: Oxford University Press, 1987), hlm. 243.

78 Frank, *ReOrient*, hlm. 97.



Srilangka untuk pasar di kawasan Mediterania semenjak memasuki abad pertama masehi. Untuk bisa mendapatkan sejumlah besar rempah, para pedagang India membawa komoditi tekstil yang dapat diproduksi di India dalam jumlah besar dengan harga yang relatif murah. Dengan demikian tekstil India menjadi semacam alat tukar untuk mendapatkan komoditi rempah.<sup>79</sup>

Ekspansi para pedagang India ke Nusantara tidak hanya menyebabkan berkembangnya perniagaan internasional antara Nusantara dengan berbagai kawasan di dunia, namun juga telah memprekondisikan perkembangan pelayaran dan perdagangan antar pulau dan antar wilayah di Nusantara dan Asia secara umum. Hal ini terkait dengan kenyataan bahwa tekstil India bukan satu-satunya 'alat tukar' untuk mendapatkan rempah. Dalam hal ini, beras juga menjadi alat tukar yang sangat efektif. Dengan demikian pelayaran dan perdagangan di Nusantara menjadi terpola.

Sementara itu hubungan dagang antara Nusantara dan Cina baru dimulai ketika hubungan dagang antara Nusantara dan India telah terpolakan. Perhatian Cina terhadap aktivitas perdagangan penduduk Nusantara seiring dengan periode perluasan kekaisaran Cina ke selatan meskipun hal ini berjalan secara lamban.<sup>80</sup> Seperti di ketahui bahwa tradisi Cina untuk mengembangkan aktivitas perdagangan dengan kawasan yang terletak di sebelah baratnya (Asia Tengah, Asia Barat, dan Eropa) lewat jalan darat lebih dahulu berkembang. Pada awal abad masehi, sebagian dari perdagangan itu sudah melalui jalan perdagangan maritim antara India dan Asia Tenggara yang sudah terlebih dahulu berkembang meskipun selanjutnya dari Asia Tenggara ke Cina perdagangan dilakukan lewat darat ke Cina melalui Funan. Masih diperlukan waktu yang lama bagi Cina untuk bisa mengambil bagian secara aktif dalam perdagangan maritim di Asia Tenggara. Bahkan perhatian Cina sendiri terhadap perdagangan maritim Asia Tenggara sangat kurang. Mereka berurusan dengan Asia Tenggara (khususnya Funan) sejauh

79 Fungsi kain India sebagai alat tukar diteruskan dan bahkan diperkuat pada masa VOC. Dalam hal ini VOC memonopoli barang-barang impor yang sangat menguntungkan untuk mendapatkan rempah, yaitu kain dari India. Lihat Hendrik E. Niemeijer, 'The World of Juragan and Nahkoda in the Java Sea Region 1684 – 1726', disampaikan pada *Kuliah Umum 'Menguak Akar Budaya Bahari Nusantara'* (Fakultas Ilmu Budaya Undip, 22 September 2015).

80 J.H. Bentley, *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times* (New York, Oxford: Oxford University Press, 1993), hlm. 84-85.





ada sangkut-pautnya dengan perdagangan Asia Barat.<sup>81</sup> Dengan demikian pengetahuan mereka tentang 'Dunia Selatan' sangat kurang jika dibandingkan dengan pengetahuan mereka tentang 'Dunia Barat'. Bahkan baru abad V atau sesudahnya mereka memiliki pengetahuan tentang Nusantara.<sup>82</sup>

Wolters menunjukkan bukti-bukti bahwa pelayaran niaga melintasi Laut Cina Selatan untuk pertama kalinya terjadi antara abad III dan V masehi. Namun demikian, bukti yang pasti mengenai aktivitas ini baru terjadi pada abad V masehi. Hal ini bisa disimpulkan dari perjalanan dua orang pendeta agama Budha yaitu Fa Hsien dan Gunavarman.<sup>83</sup> Pada waktu itu Fa Hsien menumpang kapal India. Orang-orang Nusantara sendiri sudah memiliki kemampuan untuk berlayar ke Cina. Banyak catatan ditemukan dari istana Tiongkok mengenai berbagai utasan dagang dari Nusantara. Hal ini mudah dipahami mengingat bahwa sebelum menjalin hubungan dagang Cina, para pedagang Nusantara telah berpengalaman dalam pelayaran dan perdagangan dengan negeri-negeri di Asia Tenggara dan India. Berdasarkan struktur perdagangan Asia kuno, maka dapat dipastikan bahwa armada dagang Nusantara sudah biasa mencapai kawasan dagang di sebelah barat Semenanjung Malaya, bahkan I-Tsing dalam perjalanannya ke India menumpang kapal Sriwijaya. Bahkan menurut Anthony Reid hingga menjelang abad ke-12 perdagangan antara Cina dan Nusantara sebagian besar diangkut oleh kapal-kapal Nusantara.<sup>84</sup>

81 O.W. Wolter, *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 43.

82 W.P. Groeneveldt, *Historical Notes on Indonesia & Malaya Compiled from Chinese Sources* (Jakarta: Bhratara, 1960), hlm. 1-2.

83 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. 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 dikonotasikan dengan Yavadvipa atau Jawa). Sesudah tinggal selama lima bulan, ia meneruskan perjalanan ke Cina dengan menumpang kapal lain. Dalam pelayaran dari Yeh-po-ti ke Cina ini Fa-Hsien mendengar percakapan di antara para penumpang bahwa pelayarannya telah melampaui batas waktu berlayar yang lazim untuk mencapai Kanton. Fa Hsien juga menceritakan bahwa para penumpang sudah merasa khawatir bahwa kapal mereka kehilangan arah. Dari kesaksian Fa Hsien tersebut cukup jelas bahwa suatu pelayaran langsung (tanpa singgah di pelabuhan tertentu) dari Yeh-po-ti ke Kanton pada masa itu sudah lazim karena orang sudah tahu berapa lama perjalanan yang harus ditempuh. Sementara itu pendeta Gunavarman menceritakan perjalanannya dari She-po atau pulau Jawa. Pada mulanya nahkoda merencanakan untuk singgah di sebuah kerajaan kecil, namun karena nagin sedang baik maka diputuskan untuk berlayar langsung ke Cina. Ada juga cerita bahwa pada tahun 449 kaisar Wen Ti (424-453) mengirim utusan ke She-po. Selain itu diceritakan pula bahwa ia sebenarnya juga berniat untuk menjemput Gunavarman di She-po. Lihat Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1977), hlm. 14 – 15. Lihat juga N.K.S. Irfan, *Kerajaan Sriwijaya* (Jakarta: Girimukti Pusaka, 1983), hlm. 35.

84 Anthony Reid, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara* (Jakarta: LP3ES, 2002), hlm. 81.



Sudah tentu ada juga pedagang-pedagang Nusantara yang hanya beroperasi di perairan Nusantara dan Selat Malaka, untuk selanjutnya produk dari Nusantara dibawa oleh pedagang-pedagang lain ke negeri-negeri di sebelah barat Malaka. Dalam hubungan itulah maka ketika pedagang-pedagang dari Cina mulai berkembang, sesungguhnya orang-orang Nusantara sudah memiliki pengalaman berdagang dan berlayar dengan negeri-negeri asing. Namun demikian selama berabad-abad sebelumnya perdagangan Cina - Asia Barat telah didominasi orang-orang India sehingga sejalan dengan berkembangnya perdagangan Cina - Nusantara, maka tentunya terjadi persaingan antara pedagang Nusantara dan pedagang India. Namun demikian hal ini tergantung pada jangkauan para pedagang Nusantara. Jika pedagang Nusantara hanya menjadi *feeder* pedagang India maka kemungkinan besar terjadi kerjasama. Namun demikian jika para pedagang Nusantara juga berdagang langsung ke Cina maka tentunya terjadi persaingan. Dalam hal ini, rempah merupakan komoditi yang sangat dicari oleh para pedagang Cina di samping berbagai hasil hutan seperti kemenyan dan sarang burung. Dengan demikian sesungguhnya dari kacamata tertentu kehadiran kain sutera Cina, demikian juga beras dari Jawa, hanya berfungsi sebagai alat tukar. Perlu diketahui bahwa sutera Cina kebanyakan dipakai oleh kalangan elite karena berharga relatif mahal jika dibandingkan dengan tekstil dari India. Apalagi pada waktu itu sifat perdagangan dengan Cina merupakan perdagangan upeti (*tributary trade*). Kebanyakan sutera yang diangkut ke Nusantara merupakan hadiah kaisar Cina atas kedatangan utusan-utusan dagang Nusantara yang membawa persembahan dan upeti untuk sang kaisar. Frank menyatakan bahwa hingga abad ke-12 hubungan perniagaan antara Cina dengan Nusantara masih didominasi oleh komoditi rempah.<sup>85</sup> Oleh sebab itu sebagaimana Reid, jalur pelayaran dan perniagaan di Nusantara lebih cocok disebut sebagai jalur rempah daripada jalur sutera.<sup>86</sup>

Ekspansi pedagang India dan Timur Tengah ke timur sejalan dengan perubahan peta perdagangan rempah dan komoditi penting lainnya. Seperti diketahui bahwa pada awalnya rempah yang dikonsumsi oleh bangsa Mesir,

85 Frank, *ReOrient*, hlm. 97.

86 *Ibid.*, hlm. 82.





Yunani, dan Romawi tidak berasal dari kepulauan Indonesia tetapi berasal dari daerah lain seperti lada dari Malabar (India) dan kayu manis dari Srilangka. Pada awal abad Masehi, ekonomi Eropa menjadi semakin baik menyusul terbangunnya Pax Romana. Hal ini juga mengondisikan terjadinya kenaikan permintaan terhadap berbagai komoditi dagang dari negeri-negeri seberang. India barangkali tidak mampu lagi memenuhi *demand* untuk pasar Eropa. Lagi pula rempah dari India tidaklah lengkap karena hanya menyediakan lada. Dalam hal ini kepulauan Indonesia menghasilkan semua jenis rempah-rempah baik lada, kayu manis, pala, cengkeh, dan sebagainya. Jadi revolusi transportasi maritim pertama kali di Nusantara terjadi pada awal abad masehi ketika terjadi perubahan rute perdagangan dari rute daratan (jalan sutera) ke jalan maritim (jalur rempah). Perubahan rute perdagangan global ini di samping dipicu oleh ketidakamanan jalan darat melalui Asia Tengah juga permintaan produk rempah yang semakin meningkat yang juga mampu dihasilkan oleh daerah-daerah di kepulauan di Nusantara. Sejak saat itu geliat perdagangan rempah-rempah menjadi sangat spektakuler. Perdagangan rempah-rempah ini menjadi *driving force* bagi kegiatan perdagangan dan pelayaran secara umum selama berabad-abad. Perdagangan maritim telah memberikan dampak bagi ekspansi pedagang India, Arab dan Parsi ke dunia timur. Selain itu perubahan ini juga mendorong lahirnya berbagai emporium di Nusantara seperti Sriwijaya, Melayu, Samudera Pasai, Majapahit, Malaka, Demak, Ternate, Tidore, Makassar, dan sebagainya.<sup>87</sup>

Sejak perkembangan kekuatan Islam mulai abad ke-7 masehi, baik jalur sutera melalui daratan Asia Tengah maupun jalur rempah di sepanjang Samudera Hindia, Selat Malaka, kepulauan Nusantara dan Laut Cina Selatan mengalami perkembangan yang sangat pesat. Dalam waktu singkat mata rantai jalur sutera di di kawasan bibir timur Mediterania, Asia Barat, dan Asia Tengah berada di bawah payung kekuasaan Islam sehingga memungkinkan jalur sutera relatif aman kembali.

Sebagaimana diketahui bahwa ekspansi Islam semasa Nabi Muhammad

87 Kajian mengenai hubungan antara perdagangan maritim dan munculnya berbagai kekuatan politik di Asia Tenggara telah dilakuakn oleh beberapa sarjana seperti Kenneth R. Hall., *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1984).



SAW, Khulafaurrosyidin, dan masa kekhalfahan Bani Umayyah di Damaskus hingga pertengahan abad ke-8 masehi lebih berfokus kepada ekspansi ke kawasan pedalaman yang merupakan bagian dari jalur perniagaan darat yang sudah berkembang jauh sebelumnya. Tidak mustahil bahwa ekspansi kekuatan Islam juga memanfaatkan jalur perniagaan darat karena tentu saja memberikan keuntungan ekonomi yang mereka butuhkan sebagai sumber kekuatan. Dalam hal ini ekspansi Islam dapat dimanfaatkan oleh suku-suku bangsa pengembara untuk melakukan reaktualisasi tradisi perang dan menjelajah yang sudah berkembang sebelumnya. Sebaliknya bagi suku-suku bangsa yang tinggal di pesisir kurang memiliki tradisi seperti itu yang dapat digunakan sebagai media untuk dakwah yang merupakan kewajiban bagi setiap muslim. Oleh karena itu mereka kemudian memanfaatkan aktifitas perdagangan maritim untuk menyebarkan agama Islam ke berbagai negeri seberang sesuai dengan jaringan pelayaran dan perdagangan yang sudah terbentuk jauh sebelum kelahiran agama Islam. Dengan demikian mereka menggunakan perdagangan sebagai saluran penyebaran Islam.

Wilayah-wilayah pantai dan kota-kota pelabuhan di kawasan yang kemudian dikuasai oleh kekuatan Islam merupakan bagian penting dari mata rantai perdagangan kuno antara India, Mesir, Yunani dan Romawi yang memperdagangkan rempah dari Malabar. Ketika jalur rempah dikembangkan ke timur hingga Nusantara dan Cina, akhirnya mata rantai perdagangan rempah antara Cina dan Eropa tersambungkan semenjak awal-awal abad masehi. Orang-orang Arab dan orang-orang yang tinggal di pelabuhan-pelabuhan yang kemudian dikuasai oleh Islam merupakan aktor penting dalam perdagangan maritim antara Cina dan Eropa di samping ada juga orang Parsi, Armenia, dan sebagainya.<sup>88</sup>

Kemasyhuran negeri-negeri timur khususnya Cina sudah didengar oleh orang-orang Timur Tengah khususnya pada masyarakat pesisir dan pedagang. Dalam salah satu hadits, Nabi Muhammad pernah menyatakan:

88 K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), hlm. 105. Sementara itu orang-orang Yahudi, Yunani, dan pedagang lain di Laut Tengah merupakan aktor penting dalam perdagangan antara Asia Barat dengan Eropa. Philip D. Curtin, *Cross-cultural Trade in World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998).





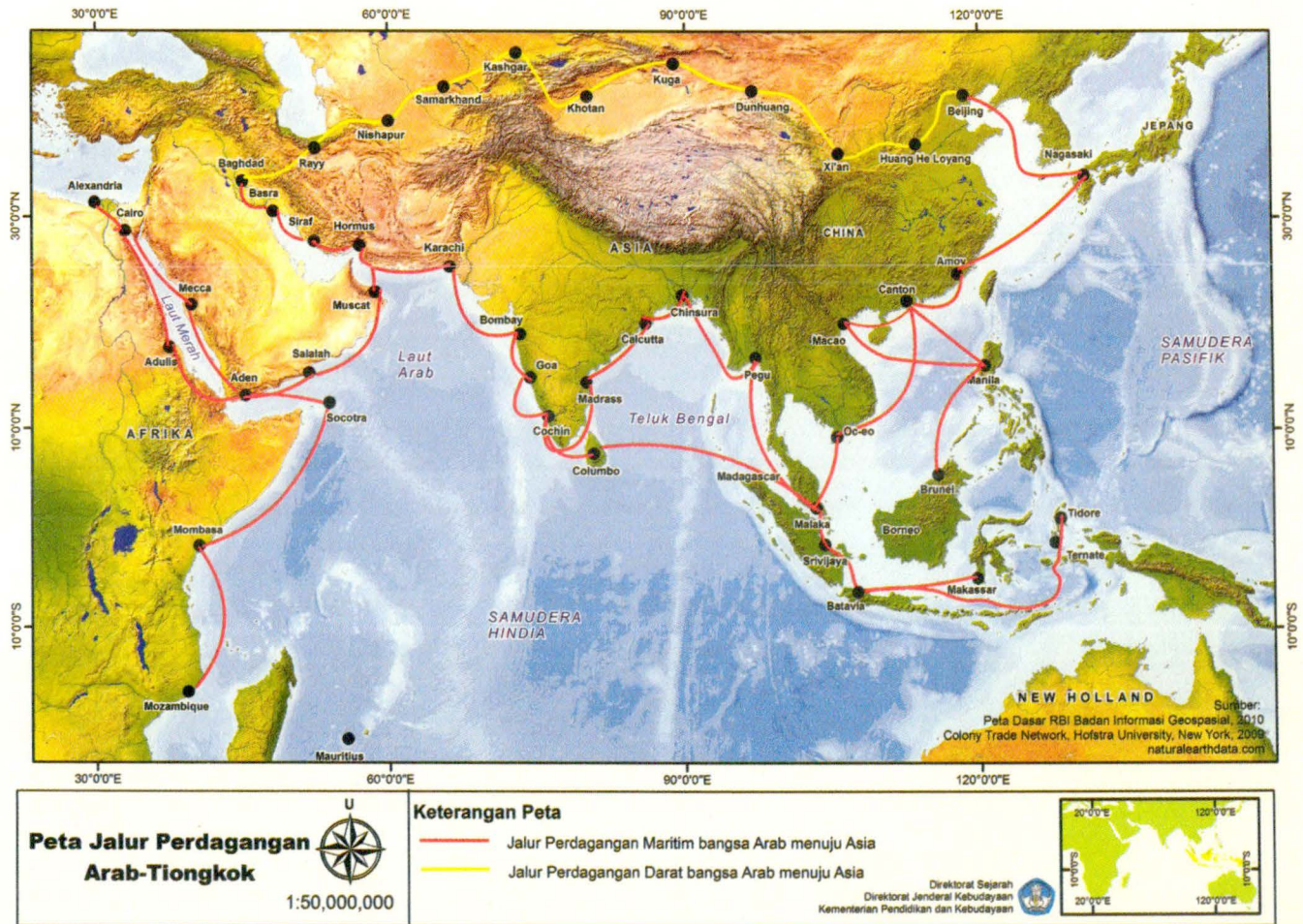
“Carilah ilmu walaupun ada di negeri Cina”. Meskipun Nabi Muhammad belum pernah ke Cina, namun dapat dipastikan bahwa dia telah mendengar kemasyhurannya melalui informasi yang dibawa oleh para pedagang Arab yang mestinya memiliki peran penting dalam perdagangan itu. Melalui Arab, kota-kota dagang di Syiria dan kota-kota pelabuhan di Laut Tengah menerima berbagai komoditi dagang dari dunia timur.<sup>89</sup> Namun demikian bukti-bukti tertua mengenai peran orang-orang Arab (dan Persia) dalam perdagangan maritim di dunia timur justru ditemukan di Cina. Pada abad ke-7, yaitu semasa pemerintahan Dinasti T’ang (618-907) sudah terdapat pemukiman orang-orang Arab (Tha Shih) di Kanton. Sudah barang tentu pemukiman ini sudah ada sejak masa sebelum orang-orang Arab memeluk agama Islam, sehingga Nabi Muhammad pun tahu tentang kemasyhuran Cina yang mungkin juga sudah dikenal oleh generasi-generasi sebelumnya.

Sejalan dengan berkembangnya kekuasaan politik dan militer Islam, jalur perdagangan dan pedagang pun mulai banyak diambil-alih oleh pedagang Muslim. Para pedagang Islam berlayar baik ke Barat maupun ke Timur hingga Maluku dan Cina. Pendeta Cina yang bernama I-Tsing ketika sedang melakukan ziarah ke India menyaksikan bahwa di mana ada rempah, di situ ada orang Islam. Pada waktu perjalanan dari Canton ke Sriwijaya, I-Tsing menumpang kapal Arab. Sementara itu perjalanan dari Sriwijaya ke India dengan menumpang kapal Sriwijaya.<sup>90</sup>

89 Thomas W. Arnold, *Sejarah Dakwah Islam*, terjemahan A. Nawawi Rambli, (Jakarta: Wijaya, 1981), hlm. 256.

90 Azumardi Azra, *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII & XVIII: Akar Pembaruan Islam Indonesia* (Jakarta: Prenada Media, 2004), hlm. 22.





Gambar 3.1 Peta Jalur Perdagangan dari Daratan Arab menuju Tiongkok  
Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah. 2016



Suplai rempah ke Eropa berada di bawah kendali pedagang Islam dengan perkecualian beberapa pedagang Yahudi. Sementara itu orang-orang Eropa di Laut Tengah juga ikut mengambil peran sebagai pedagang pengecer. Demikian juga para pedagang dari Semenanjung Iberia juga menjadi pengecer untuk kawasan Eropa Utara. Satu hal yang menarik adalah bahwa meskipun kemudian kedua kekuatan raksasa ini terlibat dalam Perang Salib namun perdagangan masih terus berjalan. Bahkan perang ini akhirnya tidak semata-mata urusan agama, namun para pejuang itu sudah dapat melirik arti ekonomi dari pertumpahan darah itu.<sup>91</sup>

Dengan penguasaan jalur-jalur rempah yang membentang dari Spanyol di sebelah barat dan Teluk Benggala di sebelah timur yang didukung oleh wilayah hinterland yang sebagian besar dikuasai oleh penguasa-penguasa muslim maka tidak pelak lagi kekuatan dagang Islam telah menjadi suatu sistem yang sangat kuat yang merupakan prestasi yang belum pernah tercapai dalam sejarah umat manusia. Islamisasi terhadap kota-kota pantai antara Eropa Barat dan India Timur juga berarti semakin bertambahnya jumlah saudagar dan pelaut muslim. Apalagi pada periode selanjutnya juga muncul emporium-emporium Islam di kawasan Nusantara sejak zaman Samudera Pasai, Aceh, Malaka, Demak, Cirebon, Banten, Makassar, Banjarmasin, Ternate, Tidore, dan sebagainya. Dengan demikian pada abad ke-13 M mereka telah berkembang menjadi kekuatan dominan dalam perdagangan maritim di sepanjang Laut Tengah, Laut Merah dan Teluk Parsi, dan Samudera Hindia dan bahkan juga Selat Malaka, Laut Cina Selatan dan Asia Pasifik.

Seiring dengan penemuan teknologi perkapalan dan persenjataan telah mendorong orang-orang Eropa untuk mencoba mencari sendiri sumber rempah di dunia Timur yang pada waktu itu masih sangat misterius. Pada waktu itu rempah masih tetap merupakan komoditas yang sangat berharga karena faktor kelangkaan dan tingkat kesulitan yang tinggi untuk memperolehnya. Justru itulah berkembang impian di antara orang-orang Eropa untuk datang sendiri ke 'Kepulauan Rempah' yang akhirnya menginspirasi para petualang

91 Jack Turner, *Sejarah Rempah*, hlm. 97.



bangsa Eropa.<sup>92</sup> Oleh karena faktor rantai perdagangan (yang didominasi oleh orang-orang Muslim) yang sangat panjang dari daerah produsen hingga konsumen di Eropa, harga rempah-rempah bisa mencapai 1.000 persen dan kadang-kadang lebih dari itu. Dengan biaya yang semacam itu, timbullah aura kemewahan, bahaya, jarak yang jauh dan keuntungan yang berlimpah.<sup>93</sup> Faktor-faktor itulah yang sekiranya menjadi pendorong bagi dimulainya penjelajahan samudera yang menjadi embrio bagi lahirnya imperialisme dan kolonialisme Eropa. Keinginan itu juga didorong oleh sejumlah pedagang di kawasan Laut Tengah dan di bagian pantai utara Eropa yang menikmati keuntungan sebagai distributor rempah-rempah di Eropa. Mereka telah berhasil memupuk modal untuk melakukan suatu manuver besar dalam dunia perniagaan. Di antara bangsa-bangsa Eropa, Portugis dan Spanyol lah yang pada awalnya memiliki semangat untuk menemukan produsen rempah. Mereka adalah pedagang rempah sejak lama dan mengalami kerugian setelah Konstantinopel yang merupakan salah satu pintu penting perdagangan Asia – Eropa direbut oleh Kekhalifahan Turki pada 1453. Perkembangan ini telah mendorong terjadinya perubahan-perubahan cukup mendasar dalam jalur perdagangan rempah di dunia.

## B. JALUR REMPAH PERIODE MODERN

Perancis merupakan suatu negara yang memiliki peran penting pada awal perdagangan rempah ke Timur. Pada awal abad XIII, perdagangan di kota-kota besar Perancis mulai berkembang. Barang-barang yang diperdagangkan di sana dipasok dari pelabuhan Marseille. Perkembangan perdagangan di Perancis dimulai pada saat pecahnya Perang Salib. Perang Salib ini membawa dampak yang sangat penting tidak hanya pada perkembangan kota-kota di Paris, akan tetapi juga dalam perkembangan kota-kota besar di Eropa, termasuk di Italia. Sebagai konsekuensi dari keikutsertaan negara-negara dalam operasi militer Perang Salib, kota-kota ini memperoleh hak-hak istimewa dalam berdagang.

92 Leonard Y. Andaya, *Dunia Maluku: Indonesia Timur pada Zaman Modern Awal*, Penerjemah Septian Dhaniar Rahman (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. xvi.

93 Turner, *Sejarah Rempah*, hlm. 5.





Sementara itu, Italia telah melakukan sesuatu yang lebih jauh dari Perancis. Hampir di setiap pelabuhan laut, terdapat koloni Italia yang memiliki tanah yang luas, memiliki kebebasan memungut cukai atas bangsa sendiri atau pun hak untuk memungut cukai atas bangsa lain. Terdapat kebiasaan yang berlaku di wilayah-wilayah koloni itu. Mereka membayar loji dan tanah mereka kepada pemilik sebelumnya dengan harga sepertiga atau seperempat dari apa yang dihasilkan. Dengan loji itu mereka mengupayakan agar hubungan komersial dari Baghdad ke pelabuhan Syria melalui Damaskus tidak terganggu. Hal ini penting bagi kedua belah pihak, yakni orang Kristen dan orang Muslim, sehingga jaminan perdagangan diperoleh, bebas dari ancaman para perampok. Wilayah-wilayah Syria dan Damaskus sudah lama dikenal sebagai wilayah yang sering terjadi perampokan.<sup>94</sup>

Kekhalifahan besar yang melestarikan tradisi periode peradaban Yunani dan Romawi telah menjamin bahwa para khalifah itu diizinkan untuk berdagang lengkap dengan jaminan keamanannya, terutama setelah suatu kerajaan besar yang berada di wilayah itu telah terpecah menjadi beberapa wilayah yang kecil-kecil. Namun, di Eropa selatan kondisinya agak berbeda. Setiap kota dagang masing-masing berdiri sendiri. Tidak jarang mereka diserang kemudian melakukan tindakan kekerasan, disusul dengan tindakan pembalasan, yang sangat mengganggu aktivitas perdagangan di wilayah itu. Baru pada pertengahan abad XII kondisi di Eropa Selatan relatif stabil karena diambil tindakan untuk mencegah timbulnya kerusuhan itu.

Dengan berkembangnya perdagangan internasional, para pelaku perdagangan harus menghormati hukum. Waktu itu yang berlaku adalah hukum lisan yang berlaku di masing-masing wilayah itu. Oleh karena itu, para pelaku perdagangan ini harus tunduk pada hukum itu, dengan prinsip saling menghormati dan menghargai. Prinsip kebutuhan timbal balik ini merupakan kebutuhan mereka. Bila hal ini diremehkan, kehancuran perdagangan sudah berada di depan mata. Suatu peristiwa besar terjadi di kawasan ini. Telah terjadi Perang Salib yang mengganggu stabilitas di kawasan ini. Dampak dari Perang Salib selain mengganggu aktivitas perdagangan mereka, juga

94 BGO Schrieke, *Indonesian Sociological Studies, part one* (Bandung: van Hoeve, 1950), hlm. 7-8.



menyebabkan jalur itu dihindari dilewati oleh para pedagang.<sup>95</sup>

Ketika Paus Inocentius III menyatakan perang suci melawan Mesir pada 1213, terdapat sekitar 6.000 pedagang kulit di Alexandria yang ditangkap dan ditahan oleh Sultan. Kota Damietta ditaklukkan dan dijarah pada 1219. Karena satu dan lain hal, khususnya masalah keamanan, kota itu ditinggalkan dalam keadaan kosong dua tahun kemudian. Hal yang menarik untuk dikaji adalah, justru pada era ini, dan dalam kondisi keamanan yang tidak menentu ini, rempah-rempah menjadi barang yang benar-benar menjadi primadona di Eropa Barat. Rempah-rempah menjadi barang yang langka, yang diperebutkan orang. Dampak langsung dari kondisi ini adalah harga rempah yang tidak terkontrol. Namun, pada 1224, perdagangan sudah berlangsung normal kembali. Kejatuhan kota Acre pada 1291, ketika Perang Salib hampir usai, kondisi di Eropa Barat justru berubah. Di bawah arahan Paus, diputuskan untuk memulai Perang Salib yang baru dengan mengalahkan orang-orang Saracen dengan cara menghentikan perdagangan mereka melalui “Ekskomunikasi” yang dikeluarkan oleh Roma. Ada sebuah armada yang memantau lautan dan menangkap setiap kapal yang berlayar menuju Mesir atau Syria. Namun, hampir 10 tahun setelah kejatuhan kota Acre, semua perdagangan pulih kembali, dengan pengecualian: larangan perdagangan terbatas ekspor peralatan dan budak. Hal ini dapat menjelaskan tentang Perang Salib Baru yang mulai banyak ditinggalkan orang. Paus yang menginstruksikan Perang Salib Baru tidak mendapatkan dukungan, karena Paus tidak lagi mampu memaksakan larangan itu dan mengingat akan kenyataan bahwa jalur ke Asia melalui laut hitam yang dilukiskan oleh Pelogotti, seorang pelaut Italia pada 1340 terbukti tidak cukup untuk memasok perdagangan rempah. Bahkan pada 1370 Paus mencabut seluruh larangan itu. Walaupun keputusan Paus menimbulkan gejolak, namun gejolak itu tidak mampu untuk mencegah perdagangan rempah-rempah itu yang semakin lama semakin tinggi volumenya.<sup>96</sup>

Perdagangan yang dirasakan menguntungkan bagi semua orang dan suasana damai di mana-mana berlangsung hampir di seluruh wilayah

95 Charles David Ley. *Portuguese Voyages 1498-1663* (London: JM Dent en Son), hlm, 11.

96 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 9.





Eropa. Hal ini disebabkan karena mereka mampu mempertahankan diri dari hambatan-hambatan yang ditemui. Sejarah perdagangan rempah timur juga membuktikan hal tersebut. Gangguan yang ada yang ditandai oleh jatuhnya Kekhalifahan Abasiyah tidak mengganggu jalur perdagangan yang selama ini digunakan oleh umum (dari teluk Persia melewati Bagdad menuju ke kota-kota pelabuhan Mediterania) yang tidak mengganggu jalur perdagangan.

Perang Salib sangat merugikan para pelaku perdagangan ini. Pertama-tama perlu dilihat bahwa pasukan Perang Salib juga memiliki kepentingannya sendiri. Berdasarkan data yang ada, Godfrey de Buillon telah melakukan perjanjian dengan kota Islam Askalon dan Damaskus yang bernama *Commertiorum Gratia*. Walaupun demikian, tidak semua ksatria Eropa memiliki tujuan yang sama. Justru dalam kondisi demikian itulah, ummat Islam sangat mengkhawatirkan pada para ksatria Eropa yang memiliki tujuan lain.

Setelah penaklukan Palestina Selatan oleh pasukan elite Eropa, perdagangan rempah mengalami kemajuan yang sangat signifikan, terutama di pelabuhan Ras Elba, di Laut Merah seberang Jeddah. Pelabuhan itu berubah menjadi pelabuhan perdagangan transito India. Dari pelabuhan ini, perdagangan berlangsung melewati gurun di Mesir, kemudian menyusuri sungai Nil hingga sampai di ibukota Fostat, bahkan sampai di Alexandria. Pada masa puncak kejayaan Fatimiah, Mesir menjadi satu-satunya kekuatan Islam terbesar di pantai timur Mediterania. Masa inilah dikenal sebagai masa keemasan Mesir. Masa kejayaan ini musnah tatkala kekhalifahan Abassiyah berkuasa, sebagai akibat dari kemunculan gerombolan Mongol yang meluluhlantakkan wilayah itu pada 1258. Mesir tidak menganggap masa kejayaannya itu berasal dari hasil pertanian, namun berkat dari perdagangan yang menjadikan Mesir sebagai tempat transit perdagangan dari India.<sup>97</sup>

Jadi ketika orang-orang Portugis muncul di Samudera Hindia pada 1498, mereka menaklukkan Malaka sebagai awal dari pencarian sumber rempah dari timur ke barat, bahkan mampu mendominasi pelayaran Islam yang

97 J.H.F. Sollewijn Gelpke, "Alfonso d'Albuquerque's Pre-Portuguese Javanese Map, Partially Reconstructed from Francisco Rodrigues' Book." dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, Jilid 151, 1995, hlm. 76-99



dikenal kuat di laut Merah. Mereka membawa barang dagangan yang berasal dari Timur melalui Tanjung Harapan, yang menandai akhir dari kejayaan bangsa Mesir. Bahkan Mesir pada 1517 harus takluk pada kekuatan Ottoman. Kota itu malahan pernah dijadikan sebagai salah satu provinsi Turki yang tidak memiliki peranan sama sekali.

Sementara itu, di belahan dunia yang lain, ketika Columbus mengklaim menemukan benua Amerika pada 1492, jalur perdagangan dunia berubah. Sejak saat itu, bagi Mesir dan kota-kota dagang Eropa seperti Italia juga terganggu dengan dikuasainya kota Konstantinopel oleh Turki pada 1453. Kondisi inilah yang menyebabkan pusat dunia berubah.<sup>98</sup>

Perdagangan rempah pada Abad Pertengahan dan abad sesudahnya menjadi barang dagangan utama yang didatangkan dari India. Rempah dibawa dari India ke Eropa. Pada masa selanjutnya baru diperkenalkan di Eropa teh, kopi, dan tembakau pada pertengahan abad XVII. Barang-barang dagangan lainnya yang pada masa selanjutnya belakangan dibawa ke Eropa adalah beras dan gula. Kedua komoditi dagang ini biaya pengangkutannya sangat tinggi yang menjadikan kedua produk dagang itu menjadi sangat mahal dijual di Eropa. Gula saat itu menjadi komoditi yang langka karena harus dipasok dari Eropa selatan dan Afrika Utara. Sementara itu, rempah menjadi barang mewah di dapur. Rempah juga dimanfaatkan untuk pengobatan berbagai jenis pengakit dengan mencampurkan lada, jahe, kencur, gula, cengkeh, dan khususnya pala. Rempah tersebut tidak hanya dapat mengobati penyakit perut dan pernafasan, tetapi juga sakit kepala dan dada, yang dapat disembuhkan dengan rempah. Untuk pengobatan berbagai jenis penyakit pada saat itu digunakan rempah. Dengan demikian, harga rempah menjadi semakin tinggi, terlebih lagi rempah juga digunakan sebagai bumbu makanan dan minuman. Di beberapa kalangan, rempah merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan manusia, sehingga memiliki peran yang besar dalam peningkatan harga di pasaran.

Di beberapa wilayah, pemerintah setempat meminta cukai dan upeti

98 C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825* (Victoria, 1973, Pelican Book), hlm.45





dalam bentuk lada. Lada menjadi komoditi primadona pada saat itu, sehingga sebelum sampai di Eropa, lada harus melewati banyak tangan. Para pedagang Jawa dan Melayu mengambil cengkeh dan pala dari Maluku dan Banda untuk dibawa ke Jawa. Para pedagang Melayu mengambilnya dari Jawa kemudian dibawa ke Malaka. Dari Malaka, komoditi ini dibawa ke pelabuhan besar India, kemudian diteruskan ke Aden atau Hormuz. Cengkeh dan pala itu kemudian dibeli oleh orang Venezia dan Genoa. Banyak uang yang harus dikeluarkan untuk sampai ke wilayah ini. Kedua komoditi ini, di samping bea cukai, impor dan ekspor, harus dibayarkan di setiap pelabuhan. Kadang-kadang para pedagang ini juga mengalami tindakan sewenang-wenang yang diambil oleh raja atau penguasa lain yang berkaitan dengan perdagangan transit dan pedagangnya. Keuntungan yang diperoleh seharusnya cukup besar, namun sudah dipotong oleh berbagai macam biaya yang harus dibayar oleh pedagang. Akibatnya, begitu sampai di tempat yang dituju, harga cengkeh dan pala menjadi sangat tinggi.<sup>99</sup>

Pada 1306, seorang bangsawan Venetia yang bernama Maruno Sanudo mendeskripsikan bahwa sebagian besar barang dagangan yang diangkut ke Eropa dilakukan melalui Baghdad dan Syria, kemudian melewati Asia Minor. Pada saat itu, rempah dan produk dagang lainnya yang berasal dari India lebih murah dan lebih melimpah jumlahnya dari pada kondisi pada abad XV dan XVI. Permasalahan yang ada adalah produk dagang saat itu dibongkar di Aden dan dari sana diangkut ke Alexandria. Dengan cara seperti itu sepertiga dari nilai komoditi dagang itu harus masuk ke kas Sultan Mesir sebagai pajak. Keuntungan di sepanjang jalur itu hanya mengalir, khususnya bagi pedagang Arab, karena Sultan tidak mengizinkan orang Kristen melewati wilayahnya untuk menuju ke India.

Perang Salib di satu sisi dan gelombang ekspansi Mongol di sisi lain menjadi penyebab bangkitnya perdagangan Islam dan penyebaran Islam ke Timur Jauh. Bukan hanya Aden yang mengalami kemakmuran luar biasa setelah peristiwa Perang Salib ini. Hal yang perlu diingat adalah provinsi Gujarat di sebelah barat Bombay, kondisinya lain sama sekali dengan kondisi pada

99 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm: 9-15.



saat pecahnya Perang Salib. Orang Gujaratlah yang melakukan perdagangan di kepulauan Nusantara pada masa itu. Sebagian besar rempah dan barang dagangan lain yang dihasilkan di berbagai negara di Hindia kemudian diangkut ke Cambay. Dari kota ini kemudian dikapalkan lebih lanjut ke wilayah lain.<sup>100</sup>

Para pedagang Gujarat memiliki agen-agennya di semua kota dagang utama di Timur. Di Malaka tinggal seribu orang pedagang Gujarat, sementara antara tiga dan empat ribu lainnya selalu dalam perjalanan dalam kegiatan berdagang mereka. Malaka tidak mampu bertahan tanpa Cambay karena kekayaan pedagangnya dan permintaan akan barang yang mereka bawa di kota itu. Demikian sebaliknya, Cambay juga tidak bisa hidup tanpa Malaka karena di sana barang-barangnya dijual di pasar internasional. Baru menjelang akhir abad XVI, ketika memasuki teluk Cambay kapal-kapal mengalami ancaman karena terjadi pengendapan di pantai. Dengan kondisi seperti itu, pilihan jatuh ke pelabuhan Diu di pantai selatan anak benua ini. Di kota pelabuhan inilah orang Portugis tinggal, atau ke pelabuhan Surat tempat orang Belanda dan Inggris membangun lojinya di dekat pelabuhan.<sup>101</sup>

Sumber lain melukiskan perdagangan di Gujarat dari abad XIV sampai XVII. Mereka membawa sutera dan katun, kain putih dan kain celup, serta manik-manik ke pelabuhan Sofala di pantai timur Afrika. Di antara benda-benda yang mereka bawa ke Aden tidak hanya rempah yang mereka dapatkan dari kepulauan Nusantara, tetapi juga kain katun. Penduduk Cambay tampil dengan banyak potongan kain dan manik-manik yang harganya sangat tinggi sehingga tampak menakjubkan.

Sebelum 1500 kelompok Cornelius dari Cambay juga berdagang rempah melalui Aden, Laut Merah, Alexandria menuju Eropa dan Cina. Kemudian mereka membawa rempah menuju Persia dan Arabia serta bagian lain dari India, dan mengimpornya bersama katun dan barang-barang sutera ke kepulauan Nusantara pada 1349. Demikian Cambay memiliki perdagangan yang besar di kawasan ini. Kota ini memperoleh banyak uang karena barang

100 Charles David Le (Ed.) "The route to India" dalam *Portuguese Voyages 1498-1663* (London, J.M. Dent & Son, 1950), hlm. 3-9.

101 *Ibid.*, hlm. 10-14.





dagangan yang begitu menarik, sangat berlimpah dan mahal dibongkar dan dimuat di Cambay.

Barbossa melaporkan bahwa seorang agen perdagangan Venetia di Lisbon, Lunardo da Ca'Masser pada 1506 dan agen oleh Bologna Ludovico dari Varthema, telah menuliskan kesannya saat mereka berkunjung ke Cambay pada 1503 dan 1504. Dalam laporannya itu disebutkan bahwa Cambay merupakan pasar perdagangan yang pertumbuhannya luar biasa sepanjang masa, berkat peralihan jalur perdagangan produk Timur pada abad XIII ke jalur laut pada abad selanjutnya. Jalur laut itu menghubungkan Asia Timur dan Roma. Tidak terbantahkan laporannya yang mengatakan bahwa Gujarat pada saat itu telah kehilangan peranannya sebagai pusat perdagangan. Marcopolo pada 1293 malah tidak sempat singgah di Cambay dalam perjalanannya ke Timur. Akan tetapi pelaut lainnya Jordanus de Marignoll masih mengikuti jalur laut yang lama dari Ceylon langsung menuju ke Hormuz di Teluk Persia. Ia tidak bisa memberikan laporan langsung tentang Gujarat meskipun apa yang ia katakan dalam laporan perjalanannya memberikan kesaksian tentang perkembangan industri dan perdagangan. Pelabuhan Cambay yang semula dikenal sebagai sarang perompak telah berubah menjadi pusat perdagangan yang maju.<sup>102</sup>

Orang Portugis mulai melakukan pelayaran perintis ke India pada 1498-1545. Periode ini juga sering disebut dalam sejarah dunia sebagai era Vasco da Gama. Periode ini dijelaskan sebagai era kekuatan maritim, suatu kekuatan yang bertumpu pada kontrol di lautan oleh bangsa-bangsa Eropa, setidaknya sampai kemunculan Amerika dan Jepang sebagai kekuatan laut utama pada akhir abad XIX. Berdasarkan sejarah maritim, lebih dari 400 tahun ini tidak ada yang lebih menonjol selain orang Portugis yang mampu mempertahankan posisi dominannya dalam perdagangan maritim sejak abad XVI di Samudera India. Orang Portugis juga memiliki andil yang penting dalam perdagangan laut di sebelah timur selat Malaka.<sup>103</sup>

102 Schrieke menjelaskan tentang Perdagangan Jawa dan kebangkitan Islam di kepulauan Nusantara. Tulisannya di bab ini mendeskripsikan tentang upaya yang dilakukan oleh orang Portugis dalam mencari sumber rempah. Dalam karyanya yang sangat kaya dengan data tidak hanya menggambarkan tentang jalur pelayarannya itu sendiri, tetapi juga membahas kondisi social ekonomi masyarakat yang dilalui oleh jalur rempah ini, termasuk di Jawa. Lihat Schrieke, *Indonesian Sociological*, hlm. 8 – 34.

103 C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825* (Victoria, Pelican Book, 1973), hlm. 30-42



Diakui bahwa orang Portugis mencapai India pada waktu yang tepat, yang sangat menguntungkan mereka. Seperti yang diketahui kondisi Asia pada peralihan abad XV dan XVI, orang Portugis menghadapi negara-negara dengan bangsanya yang berbeda-beda yang terbentang dari barat ke timur, guna memenuhi kebutuhan orang Portugis dalam melaksanakan ekspedisinya. Kawasan Afrika Timur mereka masukkan dalam istilah Asia. Sejak saat itu dan untuk jangka waktu lama sesudahnya pantai Swahili di wilayah Somalia dan Sofala yang berhubungan erat dengan Arab dan India baik secara politik, budaya maupun ekonomi. Orang Portugis menggunakan istilah *Estado da India* (negeri India) untuk menggambarkan penemuan dan penaklukan mereka di kawasan maritim antara Tanjung Harapan dan teluk Persia di satu sisi, kemudian Asia, dan Jepang serta Timor di sisi lain. Cukup membingungkan orang Portugis kadang-kadang menggunakan istilah "India" untuk merujuk pada anak benua India dan kadang-kadang celah daratan sempit antara Ghats barat dan lautan.<sup>104</sup>

### C. DINAMIKA JALUR REMPAH KE KEPULAUAN INDONESIA

Peralihan perdagangan internasional melalui jalur Eropa-Alexandria-Cush-Aden-Cambay-Asia Timur mempunyai dampak besar bagi kepulauan di Nusantara. Kerajaan Sriwijaya, yang pada tahun-tahun awal sebagai kota pelabuhan penting dalam sejarah perdagangan Asia Timur, tidak lagi menjadi penting peranannya. Kerajaan Sriwijaya tidak lagi menghasilkan produk alami. Ibukota kerajaan Sriwijaya atau juga disebut sebagai San fo-tsi (Palembang) menjadi pangkalan penting dalam kaitannya dengan jalur laut bagi pedagang asing lain, yakni dari dan menuju Tiongkok. Berkat persediaan barang dagangannya yang berlimpah, Palembang menjadi penting setelah kekhalifahan Abassiyah dan Jawa menjadi kekuatan terbesar ketiga di dunia. Palembang pada mulanya menjadi pangkalan rutin bagi kapal-kapal yang berlayar dari Tiongkok menuju Barat dan dalam perjalanan mereka dari pelabuhan-pelabuhan di Persia dan India. Penduduk Palembang, menurut

<sup>104</sup> Charles David Le (Ed). "The route to India" dalam *Portuguese Voyages 1498-1663*, hlm. 3-38.





beberapa sumber resmi dikatakan bahwa “Dalam pertempuran di darat dan di laut tidak ada yang mampu mengalahkan serangan mereka. Jika kapal asing yang melewati tempat itu tidak singgah di sana, sekelompok orang bersenjata akan muncul dan membunuh mereka sampai habis”.<sup>105</sup>

Pada peralihan abad XIV ketika suatu ekspedisi Cina mendekati daerah ini, Palembang telah dihancurkan dan kerajaan Majapahit yang baru saja berdiri. Para pedagang Islam mampu memperoleh tempat singgah di pantai utara Sumatera dan mendirikan kerajaan Islam Pasai di selat Malaka yang berada dalam jarak jangkauan mereka. Palembang yang lemah, yang masih hidup dengan kejayaan masa lalunya, tetap penting khususnya untuk perdagangan rempah sampai pada pertengahan abad XIV. Sementara itu, Jambi semakin lama semakin berkembang dan mengarah pada pelabuhan internasional khususnya sebagai pelabuhan lada. Namun, kejayaan Palembang telah terkikis dan tidak mampu mempertahankan reputasinya sebagai pelabuhan perdagangan yang besar.

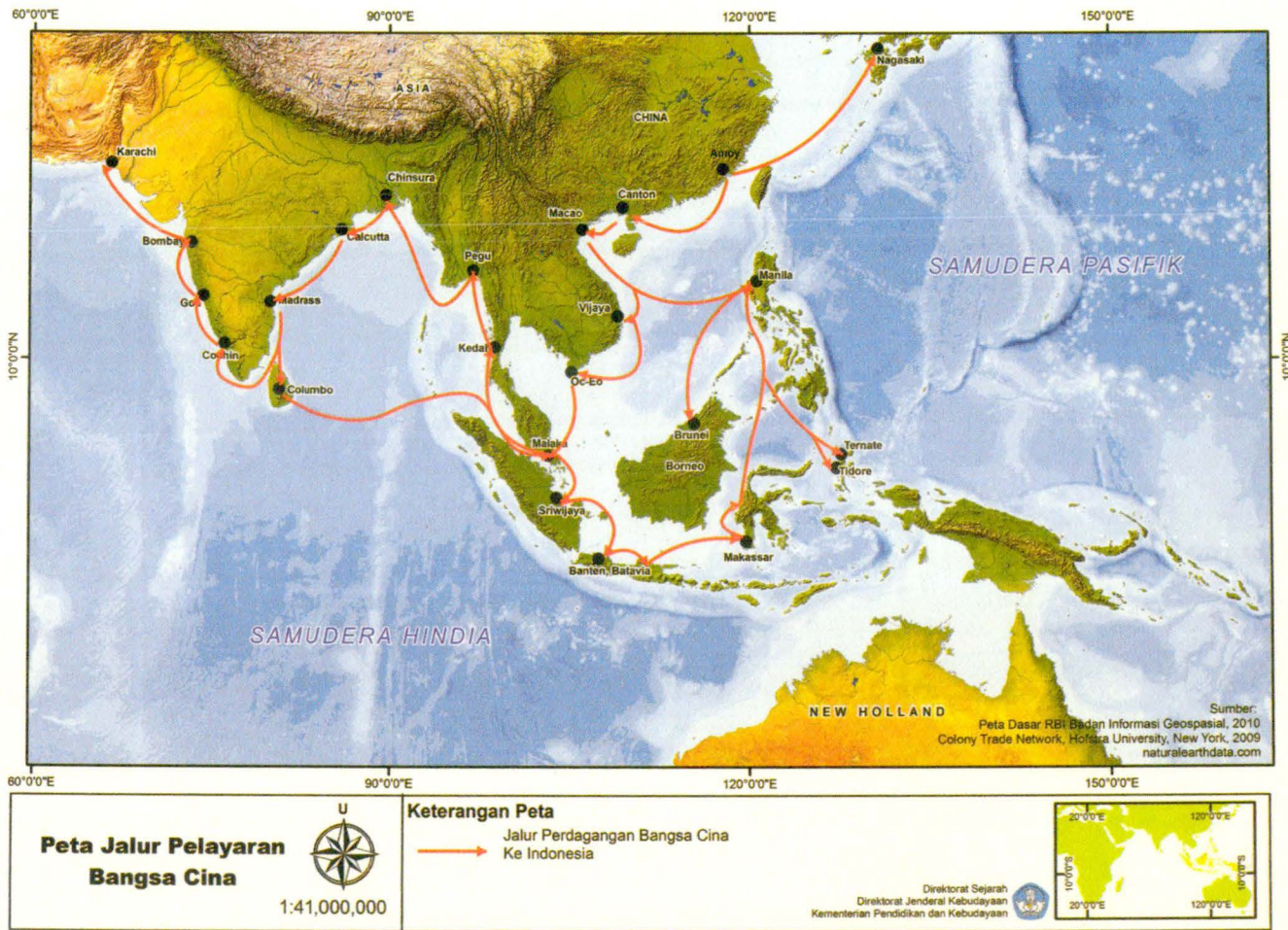
Di Malaka seperti halnya di Pasai, para pedagang Hindu Jawa yang tercabut dari lingkungan tradisionalnya, mulai menjalin hubungan dengan pedagang Gujarat yang beragama Islam fanatik, sehingga mereka berubah mengikuti mereka menjadi Muslim. Apa yang dilaporkan oleh Marcopolo tentang Aden dan Marino Sanudo untuk tentang Mesir, Aden, dan Cambay, menurut laporan Tiongkok juga berlaku untuk Malaka. Di Malaka terdapat suatu komunitas Islam kuat seperti yang dikeluhkan kepada d’Albuquerque tentang penguasa Hindu di Jawa pada 1511.<sup>106</sup>

Sementara itu Malaka menjadi tempat pertemuan perdagangan dari Timur dan Barat seperti Palembang pada abad sebelumnya. Berkat intensitas perdagangan yang meningkat pada jalur dunia yang baru, makna Malaka

105 Pada 1216, dari sumber Tiongkok, Chou ju-kua menulis hal yang sama tentang Sriwijaya “yang terletak di samudera dan mempunyai kekuatan untuk mengontrol selat Malaka yang berfungsi sebagai lalu-lintas laut internasional.” Pada puncak kekuasaannya kerajaan Sriwijaya telah memperluas supremasinya atas semenanjung Malaka, menegakkan kekuasaannya hingga pantai Coromandel dan mengirimkan beberapa ekspedisi ke Ceylon. Pada periode ini, perjuangan panjang demi tegaknya supremasi Sriwijaya tidak dapat dipertahankan karena kemenangan berada di pihak Jawa. Palembang berusaha menaklukkan tempat penimbunan rempah dan lumbung padi demi perluasan kekuasaannya. Sementara itu, pada saat lain Jawa Timur berusaha mengalahkan pusat strategis di jalur internasional itu. Namun, sejak 1286 Palembang berada di bawah kekuasaan Jawa meskipun harus ditaklukkan lagi pada 1377.

106 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*.





Gambar 3.2 Peta Jalur Perdagangan Maritim Tiongkok ke Indonesia  
 Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah. 2016



menjadi semakin besar. Para pedagang Portugis tidak pernah berhenti melukiskan kemeriahan aktivitas perdagangan Malaka dan menggambarkan lokasi satrategisnya sebagai pertemuan jalur perdagangan yang diatur oleh angin musim. Berdasarkan laporan yang ada dalam *Commentares d' Albuquerque* dikatakan bahwa jika ada pedagang yang melewati jalur perdagangan ini, semua akan tunduk pada aturan harus singgah di kota ini karena di tempat ini mereka bisa menemukan berbagai jenis obat-obatan dan rempah yang dicari dan diperebutkan di dunia. Selain dengan mudah dapat menemukan berbagai jenis rempah di Malaka, pelabuhan ini lebih kondusif terhadap semua musim dalam perjalanan dari Tanjung Comorin ke Timur, daripada singgah di pelabuhan lain yang ada di kawasan itu.

Meskipun dinasti Melayu memerintah di Malaka, pengaruh Jawa tetap terasa. Menurut gambaran yang diberikan De Barros mengenai situasi itu pada 1511, kota ini terdiri atas dua kompleks, Upih dan Ilir, yang keduanya berada di bawah pemerintahan orang Jawa. Di Upih ditemukan kampung Keling, tinggal para pedagang dari Tuban, Jepara, Sunda, Palembang dan dari beberapa daerah taklukkannya. Wilayah ini berada di bawah kekuasaan orang Jawa Utimutiraja, orang terkuat di kota itu yang disebut oleh de Barros diberikan gelar raja sebagai penghargaan atas keistimewaannya. Di Ilir tinggal para pedagang dari Gresik dan sekitarnya di bawah kekuasaan seorang Jawa Tuanku Laskar. Pada 1509 terjadi konflik antara Utimutiraja (yang memperoleh dukungan dari para penguasa pantai Jawa bagian timur) dan penguasa Malaka. Konflik itu tumbuh begitu hebat sehingga orang menduga akan terjadi serangan dari laut Jawa yang akan menempatkan Malaka di bawah kekuasaan Jawa seperti halnya kerajaan Palembang dan Pasai pada 1377.

Setelah kemunduran perdagangan niaga Jawa, sangatlah menarik untuk membicarakan dampak yang timbul dari perdagangan yang tumbuh setelah perubahan jalur perdagangan melalui Malaka, Aden, Cambay dan Alexandria ke barat, terhadap pusat-pusat perdagangan Jawa di timur, titik penimbunan rempah-rempah dari Maluku. Dampak yang muncul di sini ada dua, yaitu dampak ekonomi dan agama. Sampai dengan abad XIV, Tuban merupakan pelabuhan Majapahit. Sedayu, Lasem dan Brondong, seperti Changgu pada



abad XIV dan XV, selalu menjadi pelabuhan sekunder sebagai pusat dagang. Surabaya, yang telah disebutkan sejak 1365, juga pada abad-abad kemudian tetap untuk jangka waktu lama tidak terlalu penting sebagai emporium dibandingkan dengan Gresik dan Jaratan. Sampai sekitar 1400, Tuban mempertahankan monopoli atas perdagangan Jawa. Baru dengan bangkitnya Malaka sekitar tahun itu, jumlah perdagangan di Jawa Timur yang mencapai tempat itu tidak lagi bisa terbatas pada Tuban. Sejak saat itu, kebangkitan Gresik, yang dengan kedatangan orang-orang Portugis di Malaka, menjadi tempat penimbunan komoditi perdagangan yang berasal dari Maluku. Jepara juga muncul sebagai pusat niaga. Akan tetapi Tuban tetap terus tumbuh.

Tuban merupakan satu-satunya emporium Jawa yang penting sebelum 1400. Setelah Tuban menyusul Gresik, kemudian orang mengacu ke Surabaya. Sekitar 1430 tiga kota itu bersama-sama memiliki penduduk lebih dari seribu keluarga. Pada 1523 penduduk Islam sebanyak 30 ribu jiwa konon tinggal di Gresik saja, sementara pada masa sebelumnya penduduk masih didominasi oleh orang Hindu Jawa. Pada awal abad XVII menurut *Daghregister*,<sup>107</sup> Surabaya memiliki penduduk 50-60 ribu jiwa. Jepara, sebagai tempat penimbunan beras yang akan dikirim ke Malaka, berpenduduk seratus ribu jiwa. Mungkin di sini menjadi tempat untuk memperhatikan besarnya keuntungan yang dinikmati oleh pedagang Jawa di bawah rezim penguasa yang mendatangkan kemakmuran bersama, karena bagi orang Cina abad XIV dan XV Jawa berfungsi sebagai simbol kekayaan dan kejayaan.

Tatkala terjadi konflik dengan orang Portugis, para pedagang Jawa tidak ingin bermusuhan dengan siapapun juga. Ia tidak bisa melarang masyarakatnya untuk berdagang, karena mereka harus mendukungnya. Dengan cara yang sama dapat dibaca laporan Olivier van Noort tentang pelayaran mengelilingi dunia.

Dalam laporan Perjalanan ke Hindia Timur di bawah Laksamana Wybrand van Waerwyck, juga dilaporkan bahwa pada September 1604 di Jaratan ada sedikit pajak yang dipungut, dan tampaknya raja tidak merasa keberatan untuk mengizinkan orang Belanda membangun sebuah loji di Gresik seperti yang

107 P.A Tiele, "De europeers in den Maleischen Archipel, vijfde geleerte: 1605-1610, dalam *BKI*, 1880.





telah dilakukan oleh orang Portugis. Mereka menerima sebidang tanah untuk itu dan berjanji bahwa mereka tidak perlu membayar pajak atau upeti. Akan tetapi di sisi lain mereka wajib untuk tidak melakukan tindak permusuhan terhadap orang Portugis.

Pertumbuhan kota-kota pantai Jawa Timur mempunyai dampak destruktif. Para bupati pantai, yang terutama memiliki kebebasan besar di bawah kekuasaan raja Jawa, menjadi semakin terjamin kekuasaannya di bawah pengaruh arti penting ekonomi wilayahnya yang tumbuh; mereka menjadi raja-raja pantai otonom yang semakin bebas dari para pemangku kekuasaan kerajaan yang semakin lemah. Perjuangan kota-kota pantai melawan penduduk pedalaman agraris demi memperoleh hegemoni dimulai.

## **D. PERDAGANGAN PALA DAN CENGKEH**

Kompeni Belanda juga ingin memperoleh monopoli atas rempah Maluku. Hal ini akan sangat mengganggu bila pesaing mereka mampu menemukan pangkalan untuk mengapalkan “barang selundupan” menurut istilah Kompeni di Makassar. Pada 1625 mereka berpaling pada penguasa Makassar (pada akhir abad XVI wilayah itu masih disebut Batara Goa, namun pada tahun 1603 telah diislamkan) dengan tuntutan agar para penguasa melarang warganya berdagang di kepulauan rempah. Namun raja menjawab bahwa sejauh menyangkut keluhan itu raja menjawab bahwa orang Makassar telah membawa pergi cengkeh dari raja mereka, merupakan hal yang tidak benar. Menurut raja, orang Makassar hanya sibuk dengan perdagangan darat. Ia menduga hampir pasti hal itu terjadi bersama dengan orang Melayu, yang dikatakannya tidak bisa dilarang, karena orang Melayu pandai melaut, sehingga mereka bisa berlayar ke manapun pergi.

Raja sebenarnya benar, karena pada 1623 telah diketahui bahwa orang Makassar adalah orang-orang yang telah mengunjungi daerah Ambon dan orang asing yang pergi ke sana kebanyakan adalah orang Minangkabau, dari Negeri Sembilan di semenanjung Malaya, Johor, Patani dan orang Jawa

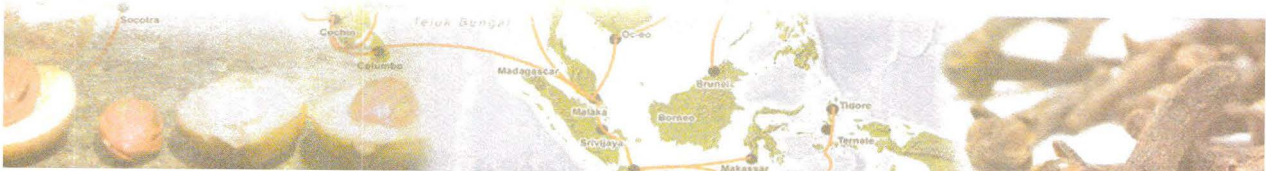


dari Jepara, Gresik, Jaratan dan Banten. Jadi apabila raja diberitahu bahwa kompeni akan menjamin 400-500 *last* atau koyang beras akan dibeli setiap tahun, kedatangan orang Belanda ke sana menyenangkan raja dan masyarakat pasti akan suka melihat peristiwa itu daripada banyak cengkeh yang tiba tidak membawa keuntungan sama sekali bagi masyarakat.

Kondisi ini juga dipertegas oleh pedagang Inggris Sihort yang melaporkan bahwa orang akan berlayar dengan junk dari Makassar ke Maluku yang kebanyakan di antara mereka adalah orang Melayu dari Patani, Johor dan tempat-tempat lain yang tinggal di Makassar yang jumlahnya mencapai ribuan dan kebanyakan menguasai perkapalan ke segala penjuru arah. Hanya sedikit pelayaran orang Makassar yang berlayar ke tempat yang jauh, karena mereka sibuk dengan perahu dan kapal-kapal kecil, untuk mengitari pulau itu saja.

Pada awal abad XVII orang asing yang mengelola perdagangan dari Makassar, sementara penduduk bumiputera sibuk dengan pertanian mereka. Hal serupa terjadi dengan orang Bugis di Bone. Telah dilihat pada awal pertama dari proses perkembangan yang akan terjadi. Dengan kedatangan orang Portugis pada awal abad XVI, orang Melayu dari Malaka dan kemudian Johor, serta orang Jawa menguasai perdagangan rempah. Makassar belum memainkan peranan penting di kepulauan Indonesia. Sebagai akibat perlakuan yang mereka alami di Malaka, orang-orang Melayu pada masa itu pindah ke Makassar, yang menjadi pangkalan bagi mereka dalam pelayaran ke Maluku. Migrasi orang Melayu ini naik setelah Aceh beberapa kali menghancurkan Johor dan menaklukkan semenanjung Malaya. Selain itu, blokade Kompeni Belanda atas Malaka juga menjadi faktor yang menyebabkan kenaikan itu. Berhubung Makassar menjadi lokasi pemasok yang sesuai pada jalur laut menuju Maluku, Filipina, Patani, Tiongkok dan Kepulauan Sunda Kecil, orang Portugis semakin sering mengambil jalur arah pelayarannya melalui Makassar selama abad XVI dan orang Tionghoa sudah mulai muncul di sana. Arti penting Makassar sebagai persimpangan niaga semakin meningkat ketika Belanda memperkirakan perairan di barat tidak lagi aman.

Seperti telah ditegaskan sebelumnya, penghancuran pelabuhan laut Jawa





Timur oleh Mataram juga mengarah pada eksodus pedagang Jawa ke pantai lain termasuk menegakkan kembali pengaruh Jawa di Banjarmasin. Seperti telah ditegaskan, pada awal abad XVII perdagangan di sana sepenuhnya dikuasai oleh orang Tionghoa dan tuntutan yang tumbuh mengarah pada ekspansi penanaman lada. Saat itu Makassar, tempat orang mampu melepaskan diri dari Kompeni Belanda, menjadi pusat penimbunan lada dari Banjarmasin, yang bisa memperoleh dengan harga yang lebih baik di sana daripada di Batavia. Banjarmasin melepaskan diri dari kebijakan monopoli dengan metode membunuh para pedagang Belanda. Ketika produksi beras di sekitar Makassar (daerah Tallo) tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan Makassar yang terus tumbuh sebagai pusat penimbunan dan pemasok untuk Malaka. Beras beras tetap harus diimpor dari Jawa. Di Jawa juga, seperti halnya di Pasir (Borneo Timur) dibuat kapal-kapal untuk Makassar. Pasokan beras dari Jawa terbukti tidak memadai sehingga Makassar harus berusaha menguasai lumbung beras di Bima.

Kaum bangsawan Makassar mulai berminat pada perdagangan. Laporan pelayaran Laksamana Van der Hagen pada 1607<sup>108</sup> mengisahkan laporan tentang pangeran Tallo, yang juga menjadi calon penguasa Goa. Ia berusaha keras untuk menguasai lalu-lintas laut. Demi tujuan itu ia menempatkan seorang agen di Banda yang ia pasok setiap tahun dengan beras, kain dan segala hal yang diperlukan di sana untuk bisa mendapatkan sebanyak mungkin fuli dan menarik para pedagang. Ia juga memborong banyak barang dan juga memberikan hadiah kepada para ulama Banda sehingga Kompeni memperoleh keuntungan besar di sana.

Setelah melepaskan perkapalan di Banda, orang Portugis pergi ke Makassar untuk memenuhi kebutuhan mereka akan rempah dan barang lain yang akan dibawa ke Malaka. Berhubung orang Belanda memantau jalur-jalur perkapalan Malaka terus-menerus, peran Makassar meningkat pesat. Mengenai perdagangan di sebelah timurnya seperti Borneo, Bali, Jawa, Solor, Timor, Ambon, Maluku dan tempat-tempat lain, Makassar lebih baik

108 J.A. Van der Chijs, *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlands-India, anno 1607* (Batavia, Landsdrukkerij, 1893).



posisi geografisnya dibandingkan Malaka. Di samping itu Makassar menjadi pusat pasokan bagi Malaka dan Maluku. Adat daerah ini adalah bahwa tidak seorangpun boleh berdagang sebelum raja membeli terlebih dahulu. Pembelian sejumlah besar beras harus dilakukan bersama raja. Kebanyakan barang yang dibawa oleh orang Portugis ke sana adalah kain pantai dan kain Bengala. Sementara dari Macao adalah sutera mentah, kain sutera, sejumlah besar emas dan barang-barang dari Tiongkok lainnya.

Sejumlah besar kain dijual di Makassar dan diangkut oleh orang Melayu dan penduduk lain dari sana ke semua daerah dan pulau sekitarnya, seperti di Borneo, Mindanao, Maluku, Ambon, Seram, Kei dan Aru, Tanimbar, Solor, Timor, Ende, Bima, Bali, dan Jawa. Di Makassar orang Portugis memperoleh real dari Maluku, Ambon, kayu cendana, lilin dan kulit penyu yang dibawa dari Timor, Solor dan tempat-tempat lain. Sementara cengkeh dari Maluku dan Ambon, beras dari Makassar, intan dan batu permata dari Borneo, bersama dengan berbagai barang lain. Kapal angkut Portugis (yang masih sangat kecil dengan ukuran 40 ton) menyusuri sungai hingga mereka tiba di Makassar dan pada awal Mei. Kemudian mereka memuatinya kembali.

Sekitar Mei kapal-kapal dari Macao mulai berlayar dengan muatan penuh yang bernilai antara 30-60 ribu real. Dengan cara yang sama antara pertengahan Mei dan pertengahan Juli, semua yang lain berlayar ke Malaka, pantai Koromandel dan Bengala. Sekitar 10 kapal pengangkut dan 22 junk Portugis datang ke Makassar setiap tahun, dan kadang-kadang mereka membawa 500 orang di Makassar. Di sana raja membiarkan mereka menjalankan ibadahnya di pantai. Raja mengadakan suatu pasar besar setiap tahun melalui kedatangan dan pengangkutan orang Portugis. Pendeknya, orang Portugis mempertahankan Makassar sebagai gantinya Malaka. Mereka berdagang di sana (seperti halnya di Timor dan Maluku) untuk menjamin seolah-olah tidak ada musuh yang masih tertinggal di Hindia, karena mereka tidak pernah diserang di sana.

Menurut pedagang Inggris Sihordt,<sup>109</sup> orang Portugis di Makassar

109 John W. Parry. "The Story of Spices" dalam *Economic Botany*, Vol. 9, No. 2 (Apr. - Jun., 1955), hlm. 190-207





berdagang sebanyak 500-600 ribu real setiap tahun. Makassar semakin bertambah penduduknya dan perdagangannya. Perdagangan cengkeh yang menguntungkan menarik berbagai bangsa untuk beraktivitas di sana. Orang Portugis sangat terkenal di sini. Orang Makassar secara perlahan mulai banyak terlibat dalam perdagangan. Pada mulanya, kaum bangsawan menyuruh orang-orang Portugis untuk berdagang, atau bertindak sebagai peminjam uang. Kemudian terlihat terdapat para pemandu Portugis di kapal-kapal Makassar.

Begitu juga Makassar bisa membawa 100 ribu orang ke lautan dan memiliki empat ribu meriam dan berbagai jenis senjata lain, yang khusus dipasok dengan pipa peniup dan panah beracun. Seluruh pulau Celebes berada di bawah kekuasaannya dan pulau-pulau sekitarnya seperti Seram, Buru, Timor, Solor, Ende mencari pelindung, seperti yang dilakukan Luhu, Kambelo, Lisidi, yang berada di Seram. Setiap orang berusaha menjalin hubungan baik dengan raja.

Ikatan perkawinan para penguasa Makassar dengan para penguasa di tempat lain dan propaganda Islam kuat terjadi di Makassar. Ikatan perkawinan juga menjadi sarana untuk memperluas kekuasaan negara. Gubernur Jenderal Hendrik Brouwer menulis kepada direktur Kompeni Belanda pada 27 Desember 1634,<sup>110</sup> bahwa pelayaran orang Makassar meningkat tajam sejak belum lama ini karena orang-orang asing yang diusir dari daerah Melayu seperti Johor, Pahang dan Lingga serta dari Gresik, Bukit (atau Giri), Jaratan, Sedayu dan banyak tempat lain, diterima dengan sangat baik di Makassar.

Sementara itu, di Jawa, penguasa Mataram tidak hanya berusaha melepaskan diri dari cengkeraman Belanda atas ekonominya dengan menerapkan monopoli beras negara dan melarang orang Jawa melakukan perdagangan di sana. Ia juga berusaha membebaskan dirinya dari perdagangan kain Belanda dengan mendorong penanaman kain katun lokal. Tampaknya sebagai akibat dari berkurangnya daya beli penduduk, usaha ini tampaknya berhasil. Beberapa kali usaha Mataram untuk memaksa kompeni agar mengakui kekuasaannya dapat ditinjau sebagai berikut: *pertama*, kompeni

110 J.A. Van der Chijs, *Dagh-register*.



sebagian harus memperhatikan agar tidak terlalu tergantung pada impor beras Jepara, namun juga mempunyai lumbung berasnya sendiri di wilayah Jakarta. *Kedua*, monopoli beras kerajaan menjadi pedang bermata dua yang harus memberikan pukulan telak pada kekuatan terakhir perdagangan asing. Selanjutnya *ketiga*, semua itu ikut bermain di tangan kompeni dalam politiknya untuk menarik perdagangan bumiputera, ke perdagangan inter-Asia.

Tampak bahwa Susuhunan Amangkurat I, dari 1646 hingga 1677, meramalkan keruntuhan kerajaannya dan berusaha mencegahnya dengan menggunakan kekuasaan terror. Satu per satu bangsawan daerah jatuh menjadi korban kecurigaan raja yang pada tahun-tahun terakhir kehidupannya jelas terganggu secara mental. Di antaranya adalah bekas raja muda kota dagang lama Surabaya, Pangeran Pekik, mertua dan paman Susuhunan yang tinggal di ibukota kerajaan diperlakukan sebagai tawanan negara. Dia jelas dicurigai berkomplot untuk melawan penguasa yang sah.

Tuban, yang pada 1599 merupakan kota terbesar di Jawa. Pada 1619 Tuban dihancurkan oleh Mataram, hanya tinggal sebagai dusun. Gresik kehilangan perdagangannya. Jepara tidak lebih baik. Reaksi penduduk pantai yang jatuh miskin segera muncul. Hal ini terjadi sebelum kematian Amangkurat I. Pada 1674, ketika para perompak Makassar mulai memenuhi pantai Jawa, krisis telah mencapai puncaknya. Empat orang bupati pantai yang tidak bersedia menyerahkan upeti dan sewa selama empat belas tahun, dipaksa membayar dan mereka semua melakukan segala jenis upaya untuk memungut uang yang diperlukan. Pantai Jawa Timur selama bertahun-tahun tidak pernah tandus dan kehabisan uang seperti saat itu, karena sejumlah besar uang harus disetorkan kepada Susuhunan sekaligus dan benda-benda lainnya.

Orang Portugis mulai melakukan pelayaran perintis ke India pada 1498-1545. Periode ini juga sering disebut dalam sejarah dunia sebagai era Vasco da Gama. Periode ini dijelaskan sebagai era kekuatan maritim, suatu kekuatan yang bertumpu pada kontrol di lautan oleh bangsa-bangsa Eropa, setidaknya sampai kemunculan Amerika dan Jepang sebagai kekuatan laut utama pada akhir abad XIX. Berdasarkan sejarah maritim, lebih dari 400 tahun ini tidak





ada yang lebih menonjol selain orang Portugis yang mampu mempertahankan posisi dominannya dalam perdagangan maritim sejak abad XVI di Samudera India. Orang Portugis juga memiliki andil yang penting dalam perdagangan laut di sebelah timur selat Malaka.<sup>111</sup>

Diakui bahwa orang Portugis mencapai India pada waktu yang tepat, yang sangat menguntungkan mereka. Seperti yang diketahui kondisi Asia pada peralihan abad XV dan XVI, orang Portugis menghadapi negara-negara dengan bangsanya yang berbeda-beda yang terbentang dari barat ke timur, guna memenuhi kebutuhan orang Portugis dalam melaksanakan ekspedisinya. Kawasan Afrika Timur mereka masukkan dalam istilah Asia. Sejak saat itu dan untuk jangka waktu lama sesudahnya pantai Swahili di wilayah Somalia dan Sofala yang berhubungan erat dengan Arab dan India baik secara politik, budaya maupun ekonomi. Orang Portugis menggunakan istilah *Estado da India* (negeri India) untuk menggambarkan penemuan dan penaklukan mereka di kawasan maritim antara Tanjung Harapan dan teluk Persia di satu sisi, kemudian Asia, dan Jepang serta Timor di sisi lain. Cukup membingungkan orang Portugis kadang-kadang menggunakan istilah "India" untuk merujuk pada anak benua India dan kadang-kadang celah daratan sempit antara Ghats barat dan lautan.<sup>112</sup>

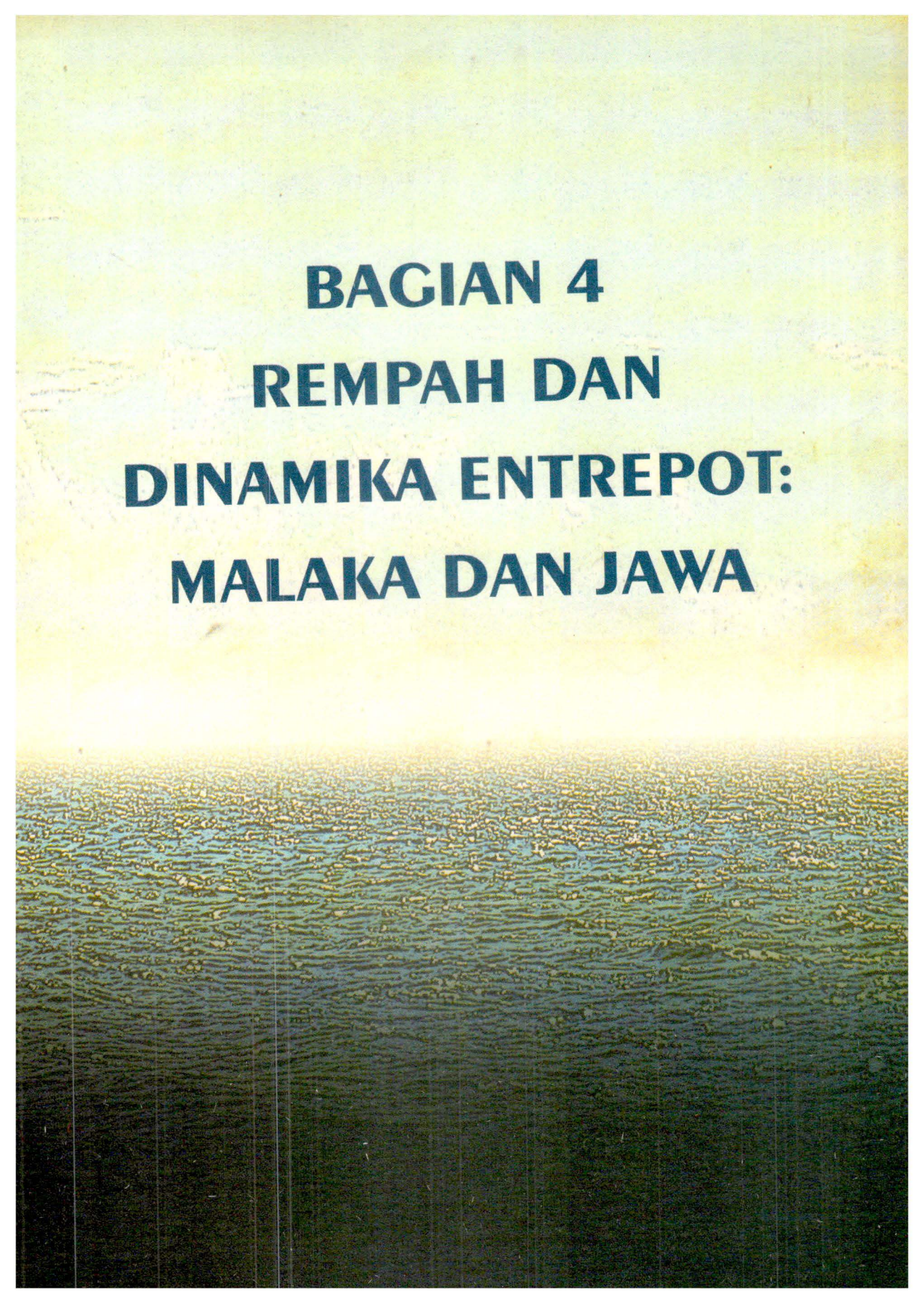
111 C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, hlm. 30-42

112 Charles David Le (Ed). "The route to India" dalam *Portuguese Voyages 1498-1663*, hlm. 3-38.





**BAGIAN 4**  
**REMPAH DAN**  
**DINAMIKA ENTREPOT:**  
**MALAKA DAN JAWA**





## A. WAWASAN ORANG PORTUGIS TERHADAP SAMUDERA HINDIA

Hingga saat itu, sangat sedikit orang Eropa yang berminat untuk berangkat ke India. Marco Polo dari Venetia sekitar 1290 telah mengunjungi beberapa bagian pulau Sumatera, tetapi ia hanya mendengar pulau Jawa dari orang lain. Orang Eropa pertama yang mencapai pulau Jawa adalah seorang pastor Italia yang bernama Fra Odorico dari Pordenone pada 1323.<sup>113</sup> Tentang kondisi di Jawa pada saat itu tidak ditemukan dalam laporan perjalanannya.

Hal yang perlu diperhatikan tentang kawasan timur (Tanjung Harapan ke timur) adalah luasnya jangkauan dan kenyataan yang ditemui, yakni merupakan lautan yang sangat luas. Dua sifat geografi ini menentukan cara bagaimana perdagangan dilaksanakan di kawasan ini sejak zaman dahulu hingga abad XVII. Hal ini juga menjelaskan keruntuhan hampir di semua tempat di Asia berkat kekuatan maritim Portugis yang bertahan selama 150 tahun sejak pendiriannya. Orang Portugis tidak pernah memiliki cukup sumber daya manusia, uang atau kapal. Mereka untuk mempertahankan diri dan berdagang dengan menjalin mitra dagang dan pesaing dengan pedagang Asia, hanya untuk menjaga jalur perdagangan secara efektif atau mencapai monopoli atas perdagangan rempah yang membawanya ke Timur pertama kali.

Bagi mereka, kawasan perdagangan Portugis terdiri atas empat zona dalam kaitannya dengan pantai samudera Hindia dan tiga zona pinggirannya yang berkaitan erat dengan mereka.<sup>114</sup> Empat zona intern itu adalah:

1. Zona antara laut Arab dan dua perluasannya ke barat – Laut Merah, Teluk Oman dan Teluk Persia di barat dan pantai barat India, Gujarat dan pantai Malabar di timur;

113 Lihat PJ Veth, *Java: Geographisch, Ethnologisch, Historisch, eerste deel* (Haarlem: De Erven F. Bohn, 1896), hlm. 248. Dari laporan perjalanannya, dikatakan bahwa Jawa pada saat itu diperintah oleh seorang raja yang besar dengan 7 orang raja di bawahnya. Kemegahan kratonnya digambarkan dalam warna-warni yang hidup dan disebutkan tentang perangnya melawan Kathai. Di antara hasil dari pulau Jawa, disebutkan antara lain kamper, lada, pala, dan semua kebutuhan kehidupan, kecuali anggur.

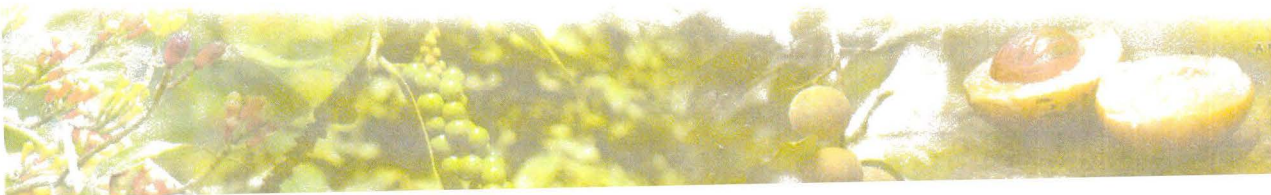
114 John Villiers. "The Portuguese and the trading world of Asia in the sixteenth century" dalam Peter Milward *Portuguese voyages to Asia in the Renaissance period* (Tokyo: Sophia University Press, 1994), hlm. 6-8.



2. Zona antara pantai Afrika Timur dan Madagaskar dan sudut barat daya samudera Hindia sampai kepulauan Maldive dan Srilanka;
3. Teluk Bengala dari pantai Coromandel ke Birma, semenanjung Malaya dan Sumatera;
4. Kepulauan Nusantara dan Filipina dari Selat Malaka melalui Jawa, Celebes, Seram dan laut Banda sampai Laut Cina Selatan.

Tiga zona pinggirannya adalah:

1. Laut Mediterania yang dihubungkan di satu sisi dengan Eropa melalui pusat dagang Barcelona, Genoa, Venetia, Ragusa dan Konstantinopel, dan di sisi lain melewati Alexandria, Cairo, Mekkah dan Laut Merah, ke Aden dan Socotra dan melalui pelabuhan-pelabuhan dan pusat-pusat caravan di Levant, Mesopotamia dan Teluk Persia (Aleppo, Damascus, Bagdad) sampai Muscat dan Ormuz di Teluk Persia. Tentu saja zona ini, di bawah dominasi Venetia dan ancaman Turki Ottoman yang terus berkembang, berusaha dilewati oleh orang Portugis dalam mencari jalur ke samudera Hindia. Tome Pires pada 1515 dalam *Summa Oriental*, mengatakan bahwa siapapun yang menguasai Selat Malaka akan mampu mengalahkan dominasi Venetia;
2. Zona darat Asia Tengah yang membawa perdagangan caravan lewat darat dari pusat-pusat dagang Mediterania Timur, Arabia dan Persia melewati gurun Gobi di Cina. Di zona ini tempat-tempat seperti Merv, Bukhara, Samarkand dan Yarkand sepadan dengan entrepot maritim besar;
3. Zona yang dibentuk oleh laut Cina Timur, Laut Kuning dan Laut Jepang, yang dihubungkan dengan zona Nusantara-Filipina melalui Kanton. Setelah tahun 1570-an melalui Macao Portugis, Nagasaki dan Manila Spanyol. Perlu dicatat sehubungan dengan zona ini bahwa perdagangan segitiga yang tumbuh di antara Macau, Nagasaki dan Manila pada akhir abad XVI dan awal abad XVII menjadi perdagangan segi empat tatkala kapal-kapal Manila mulai berperan. Kapal ini juga mengambil sutera dan porselin Cina





dan barang-barang Jepang terutama senjata, emas, perak (yang berlimpah di Jepang tetapi langka di Cina), minuman keras, cat, perabotan dan batu permata, menyeberangi Pasifik sampai Acapulco (Meksiko). Di sana semua itu ditukar dengan perak Meksiko yang sebaliknya dibawa kembali oleh kapal-kapal itu dan dijual kepada orang Jepang dan Cina melalui Macao. Dengan cara ini, Amerika Selatan dan Pasifik terhubung sebagai akibat langsung intervensi Portugis terhadap jaringan perdagangan bumiputera, dan dunia akhirnya dijangkau dari Jepang kembali ke Jepang. Juga pandangan geopolitik dan geoekonomi modern pinggiran Pasifik pada mulanya hanya membayangkannya.

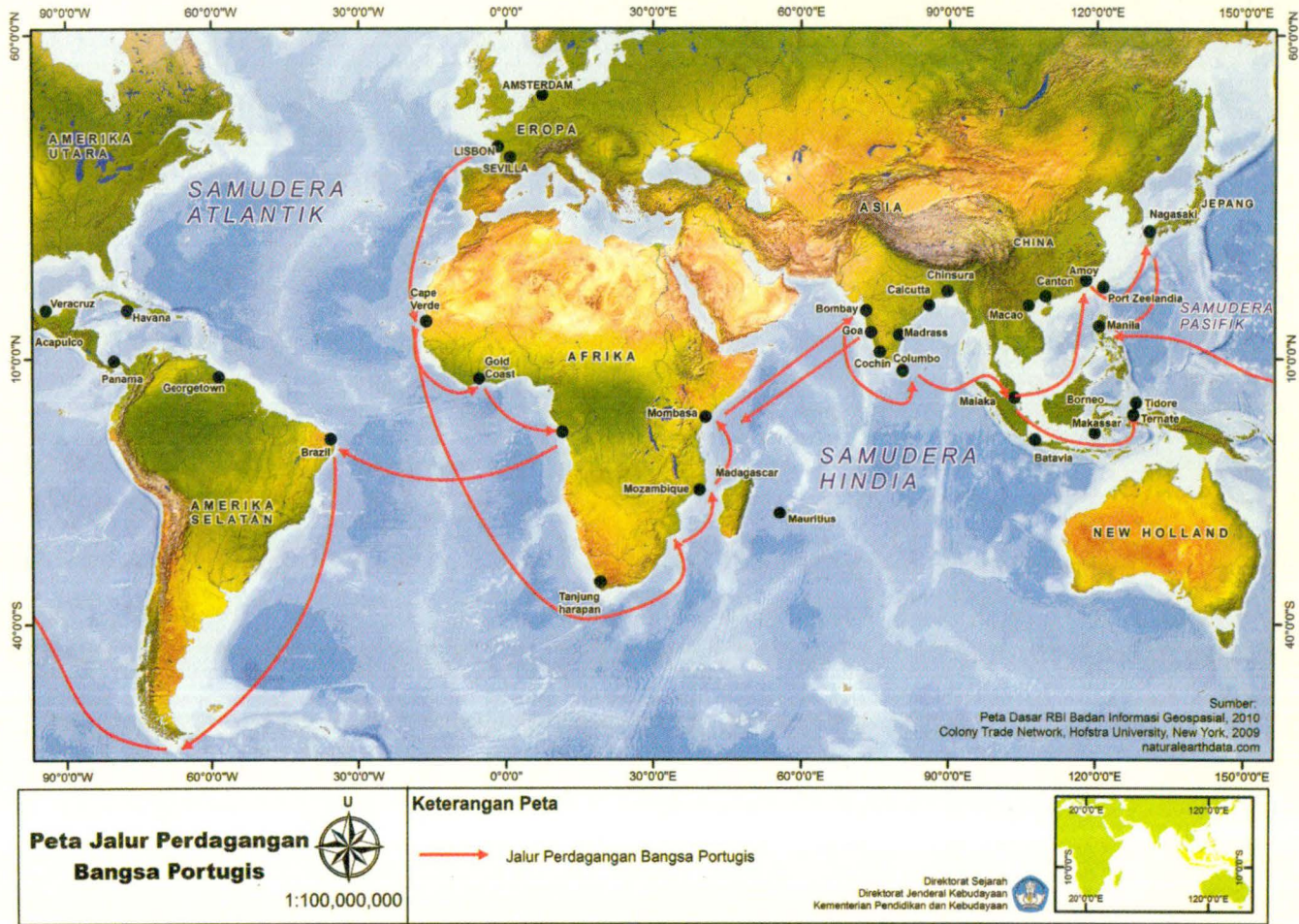
Semua zona ini dihubungkan dengan pantai di mana pelabuhan bisa dibangun untuk melakukan perdagangan di dalam dan di antara zona itu, dan yang bisa berfungsi sebagai terminal barang impor dan sebagai pintu keluar barang yang dibawa dari pedalamannya atau tempat lain. Pada saat kedatangan orang Portugis di samudera Hindia, telah ada serangkaian entrepot pada titik strategis di seluruh kawasan maritim dari Aden di barat sampai Malaka di timur, dan suatu pola perdagangan telah berkembang ketika para pedagang berlayar dari pantai ke pantai dalam setiap zona. Penjadwalan pelayaran mereka ditentukan oleh perubahan angin musim barat daya dan timur laut dan bertolak dari entrepot ke entrepot lainnya dengan menjual barang yang mereka bawa dari negeri mereka untuk ditukar dengan barang yang dibawa dari zona lain, dalam sebuah sistem perdagangan barter yang diatur secara rumit.<sup>115</sup>

Ketika menyusuri semenanjung Malaya sampai kepulauan Nusantara, dijumpai kerajaan Patani, Singora dan Ligor di bawah pengaruh Siam, yang juga dipengaruhi oleh kontak budaya dan niaga Tiongkok. Malaka menjadi pusat kesultanan terkaya di semenanjung itu, dan pasar internasional besar untuk perdagangan rempah dari Maluku. Banyak kapal yang berlayar dari tempat yang jauh seperti dari kepulauan Ryukyu dan Arabia. Para penguasa Malaka memeluk Islam pada abad XIV, akan tetapi para pedagang Hindu Tamil dari Koromandel disambut baik di pelabuhan, seperti halnya mereka menyambut

115 Lihat John Villiers "The Portuguese and the Trading World of Asia...", hlm. 8-12).







Gambar 4.1 Peta Jalur Perdagangan Bangsa Portugis ke Nusantara

Sumber: Pengolahan Data Direktorat Sejarah, 2016



baik umat Islam dari Gujarat, Jawa dan Sumatera. Orang Eropa yang mengunjungi Malaka pada puncak kekuasaannya tepat sebelum pendudukan Portugis. Tidak ada pelabuhan dagang yang dikenal sebesar Malaka, juga tidak ada tempat di mana mereka berdagang barang-barang yang halus dan sangat mahal. Barang-barang dari seluruh dunia timur ditemukan di kota ini. Demikian pula barang-barang dari seluruh belahan Barat juga dijual di sini. Pada akhir angin musim, kadang-kadang ditemukan banyak barang melebihi apa yang dibutuhkan. Ormuz di ujung Samudera India dan Malaka merupakan dua entrepot Asia utama yang berperan besar dalam pengumpulan dan distribusi barang mewah, termasuk rempah Indonesia yang mencapai Eropa lewat Levant.

Sumatera, pulau terbesar kedua dari kepulauan Nusantara, terbagi dalam sejumlah kerajaan kecil. Kebanyakan dari mereka telah diislamkan. Aceh, yang menyebar keluar dan ke bawah dari ujung barat laut pulau itu, menjadi kerajaan Sumatera yang paling penting pada pertengahan kedua abad XVI. Lada, damar, dan emas merupakan komoditi paling berharga yang diekspor dari pulau ini ke Malaka, India dan Tiongkok. Akan tetapi produk hutan dan bahan makanan tersedia di banyak pelabuhan Sumatera. Kerajaan Hindu Jawa Majapahit pada era 1330-1400 menguasai sebagian besar kepulauan Nusantara, namun pada periode berikutnya menjadi kerajaan yang tidak begitu besar yang hanya meliputi Jawa Tengah dan Jawa Timur saja. Majapahit belum terdesak oleh kebangkitan kerajaan Islam Mataram, namun Islam menyebarkan pengaruhnya dengan cepat di pulau ini khususnya di kerajaan-kerajaan pantai. Kepulauan Sunda Kecil tidak terlalu penting bagi dunia luar, hanya untuk kayu cendana dari Timor yang dikenal sebagai komoditi berharga di Tiongkok. Para sultan Islam di Ternate dan Tidore tempat para pedagang membawa rempah-rempah, bersaing dengan penguasaan Maluku oleh bangsa Portugis. Wilayah ini merupakan sumber komoditi cengkeh yang berada di pulau-pulau sekitarnya dari Celebes hingga Papua New Guinea. Sultan Ternate lebih kuat daripada kesultanan lainnya. Borneo masih berupa hutan yang dihuni oleh suku-suku pemburu kepala yang tidak terpengaruh oleh Islam. Para pedagang Islam yang bergerak dari kerajaan Islam di Indonesia telah mencapai kepulauan yang dikenal sebagai Filipina, di mana mereka



mempengaruhi penduduk beberapa pulau. Kemajuan mereka lebih jauh ke utara segera terbentur oleh pangkalan orang-orang Spanyol di Luzon dan Cebu pada 1565.<sup>116</sup>

Pada saat orang Portugis menjelajahi perairan Asia, kerajaan Mesir, Persia dan Vijayanagar tidak memiliki perkapalan bersenjata di Samudera India. Entrepot Ormuz dan Malaka yang kaya yang kemakmurannya sangat tergantung pada perdagangan laut tidak memiliki kapal perang samudera. Kapal-kapal Melayu kebanyakan bertipe *lanchara*.<sup>117</sup> Kapal ini mampu menyalib beberapa junk pedagang besar yang dibuat di Pegu dan Jawa. Akan tetapi orang Jawa, meskipun dikenal sebagai pembuat kapal dan pelaut yang baik, yang pada suatu saat berlayar sampai Madagaskar (dan membangun koloni di sana), membatasi perdagangan lautnya pada kepulauan Indonesia dan lingkungan sekitarnya. Perkapalan Arab, Gujarat dan tempat lain yang mendominasi perdagangan samudera India mencakup kapal-kapal samudera besar serta kapal pantai kecil, bahkan kapal terbesarpun tidak bisa dilengkapi dengan artileri, dan tidak ada besi yang bisa digunakan dalam konstruksi haluannya. Oleh karenanya mereka lebih lemah dibandingkan kapal perang dan kapal angkut Portugis yang harus mereka hadapi.<sup>118</sup>

Kebiasaan orang Portugis menggambarkan semua orang Islam yang mereka temui dari Maroko hingga Mindanao mereka sebut sebagai orang Moor yang cenderung mengaburkan fakta bahwa ketika mereka mencapai Samudera India, orang Arab tidak lagi mendominasi perdagangan laut Asia dari Ormuz sampai Canton, seperti yang mereka lakukan sebelumnya. Kapal-kapal dan pelaut Arab masih sangat menonjol di pertengahan barat Samudera India. Tempat mereka di belahan timur telah diambil alih hampir seluruhnya oleh kaum pedagang Islam India dan pelautnya dari Gujarat, Malabar, Coromandel dan Bengala. Para pedagang Hindu Tamil dari Kalinga dan Coromandel, yang dikenal bagi orang Portugis sebagai Keling, masih memiliki andil penting dalam perdagangan tekstil India dengan Malaka, yang pelabuhannya dilayari oleh

116 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 15-21

117 *Lanchara* adalah sebuah kapal bergerigi persegi dan berlayar tunggal yang digerakkan oleh dua kemudi yang dipasang di haluannya. John Villier, "Trade and Society in the Banda Islands in the sixteen century" dalam *Modern Asian Studies*, vol. 15, no. 4, hlm. 723-750.

118 Kapal angkut Portugis yang besar disebut "galleon".





kapal-kapal mereka. Di tempat lain kaum pedagang Hindu tetap melakukan kegiatan di pantai, dan mereka mengapalkan barang-barangnya dalam kapal milik orang Islam. Hal ini merupakan larangan kasta sosial keagamaan yang belum berlaku pada abad-abad sebelumnya ketika raja-raja Cola di India Selatan mengirimkan ekspedisi maritim besar terhadap kerajaan Sriwijaya di Sumatera. Pada awal abad XV kegiatan menyeberangi samudera dianggap sebagai suatu keistimewaan oleh banyak orang Hindu yang berkasta tinggi. Setelah mereka melakukan pelayaran, mereka harus melakukan upacara purifikasi yang mahal. Lebih-lebih jika mereka mengangkut orang-orang, yang berbeda dari barangnya, di atas kapal milik orang Islam atau diawaki oleh orang Islam (atau kemudian orang Eropa), mereka juga mengalami penajisan melalui kontak yang tak terhindari dengan orang-orang yang kotor menurut agama. Terlepas dari masalah ini, banyak penghuni pantai Hindu di India dari Gujarat hingga Malabar dan Coromandel sampai Bengala telah masuk Islam pada abad XIV.<sup>119</sup>

Dominasi perdagangan laut di Samudera India, pertama oleh orang Arab dan kemudian oleh pedagang Islam yang berasal dari India, terutama Gujarat, dicapai secara damai. Orang-orang yang terlibat dalam perdagangan dunia ini tidak berkeliling dengan keluarganya, terutama kaum pria Islam yang memiliki aturan-aturan khusus tentang perempuan. Para pedagang dan pelaut Arab, Gujarat dan lainnya, yang berdagang di Ceylon, Malaka dan Indonesia mengambil istri untuk sementara atau selamanya dari kaum wanita di pelabuhan tempat mereka tinggal sambil menunggu angin musim yang baik untuk pelayaran pulang. Anak-anak mereka hampir dipastikan dibesarkan sebagai Ummat Muslim. Ketika tumbuh dewasa, mereka membantu menyiarkan agama Islam di kalangan kerabat ibunya. Berbagai koloni pedagang Islam ini tumbuh dan berkembang. Para pedagang yang paling kaya dan berpengaruh cepat atau lambat memperoleh hak untuk membangun mesjid di pelabuhan tempat mereka tinggal. Mereka kemudian mengirimkan *mullah* atau para guru agama yang sebaliknya membantu menarik banyak umat Islam ke tempat lain dan menyebarkan Islam di tempat itu.<sup>120</sup> Dengan cara ini para mereka menyebarkan iman mereka dan perdagangan mereka di

119 CR Boxer. *The Portuguese Seaborne Empire*, hlm. 63-65

120 *Ibid.*, hlm. 45-46.



pantai Swahili di Eropa Timur dan kepulauan rempah di Indonesia tanpa perlu menggunakan metode militer yang mewarnai ekspansi Islam pertama dari gurun pasir Arab sampai Pyrene dan Himalaya. Fakta bahwa di pantai barat India, mereka bekerjasama sangat erat dengan para pedagang Hindu kaya dan raja-raja lokal tanpa ada upaya untuk mengislamkan mereka. Bahkan mereka itu memperkuat monopoli perdagangan Islam di Samudera India. Orang Portugis segera mengetahui bahwa mereka hanya bisa mengubahnya melalui kekerasan dan bukan dengan persaingan secara damai.

Hal ini dilakukan oleh orang Portugis dengan kekejaman dan kecepatan yang mengagumkan. Untuk mencapai tujuannya mereka membutuhkan pelabuhan berbenteng yang berfungsi sebagai pangkalan armada dan entrepot perdagangan. Titik kunci ini dicapai di bawah kepemimpinan Gubernur Affonso d'Albuquerque (1509-1515). Pulau Goa direbut dari Sultan Bijapur pada hari peringatan St. Catarina (10 November 1510) dan juga "Goa emas" wilayah yang melingkupi Kalikut sebagai pelabuhan dagang utama antara Cambay dan Tanjung Comorin. Pelabuhan ini juga memiliki posisi geografis yang baik yang berfungsi sebagai pelabuhan perkapalan perdagangan kuda antara Arab dan Persia dengan kerajaan Hindu Vijayanagar. Albuquerque menjadikan Goa sebagai pangkalan utama Portugis. Ia juga mendapatkan dukungan dari penduduk Hindu. Penguasaan atas teluk Persia diperoleh setelah Ormuz direbut pada 1515. Shah menjadi vassal dan boneka Portugis. Perebutan atas kota Malaka memberikan kesempatan bagi orang Portugis untuk menjadikan kota itu sebagai pusat distribusi utama bagi rempah yang berasal dari Nusantara. Kota Malaka juga dijadikan pangkalan armada yang mengontrol jalur antara Samudera India, laut Jawa dan laut Cina Selatan. Walaupun jarang digunakan sebagai alternatif mereka melewati selat Sunda.

Sementara pujian diberikan kepada d'Albuquerque yang telah menaklukkan Malaka, Goa dan Ormuz, ketika mereka memiliki kesempatan berlayar. Ketiga pangkalan utama ini (Goa, Ormuz dan Malaka) menjamin Portugis menguasai jalur perdagangan rempah utama di Samudera India. D'Albuquerque menyelamatkan jalan masuk ke laut Merah, segera dilengkapi dengan banyak pangkalan perbentengan pantai dan pos-pos dagang (*feitoria*)





dari Sofala di Afrika Tenggara sampai Ternate di Maluku. Di samping itu, orang Portugis diizinkan untuk membangun sejumlah pangkalan dan *feitoria* di beberapa daerah ketika para penguasa Asia mengizinkan mereka untuk menikmati apa yang disebut bentuk ekstra-teritorial terbatas – suatu praktek umum dan lama seperti yang ditunjukkan oleh komunitas dagang India dan Jawa di Malaka. Tipe pemukiman orang Portugis ini sama dengan di Sao Tome de Meliapor yang terdapat di pantai Coromandel, Hughli di Bengala, dan Macao di Tiongkok. Setelah menghancurkan monopoli Islam atas jalur perdagangan rempah di Samudera India dengan kekerasan senjata dan merebut tiga entrepot utamanya.

Keunggulan kapal Portugis yang bersenjata lengkap atas kapal dagang Islam yang tidak bersenjata di Samudera India diperkuat oleh tekad pada penyerbu Eropa yang kebanyakan tidak memiliki lawan di Asia. *Pertama*, orang Portugis berangkat ke Asia dalam semangat kemenangan yang lebih besar daripada semangat orang Asia yang melawan mereka. Bahkan kekuatan Islam di Samudera India, yang dikalahkan oleh Portugis, tidak membela kepentingannya menghadapi lawan-lawan Eropanya. Sering dilupakan bahwa serangan orang Portugis atas Goa, Malaka dan Ormuz juga gagal atau terbukti tidak berhasil dalam usaha pertamanya; hanya melalui kecerdikan d'Albuquerque yang mencobanya lagi sehingga mereka berhasil. *Kedua*, banyak penguasa Asia yang memiliki keyakinan seperti Bahadur Syah, raja Gujarat, bahwa perang di laut merupakan urusan pedagang dan tidak ada kaitannya dengan raja. *Ketiga*, kerajaan-kerajaan Asia yang menghadapi ancaman Portugis sering diperlemah oleh pertentangan internal dan terpancing oleh konflik eksternal, yang mencegah mereka bersatu menghadapi Portugis untuk jangka waktu lama.<sup>121</sup>

Untuk menjelajahi lautan di Samudra India, penguasa laut Portugis tidak memiliki tenaga yang cukup. Pada masa kejayaan kekuatan maritimnya, bangsa Portugis hanya memiliki kurang lebih 300 pelaut pada 1536. Angka ini termasuk besar bagi negara sebesar itu, akan tetapi kurang memadai

121 John Villiers. "Trade and Society in the Banda Islands in the sixteenth century" dalam *Modern Asia Studies*. Vol. 15 No. 4 (1981), hlm. 723-750



dalam memberikan dukungan pada kekuatan laut dengan segala macam perbentengannya yang tersebar di seluruh dunia. Kayu jati yang memadai tidak diperoleh di Portugal untuk membuat kapal yang mendukung kekuatan lautnya. Kebutuhan kayu yang berasal dari dalam negeri hanya bisa digunakan untuk membuat kapal yang melayari sungai-sungai yang dapat digunakan untuk pengangkutan dari hutan di pedalaman. Hutan pinus Leiria, ditanam di dekat pantai oleh raja selama Abad Pertengahan untuk memasok kayu yang digunakan untuk membuat kapal. Kualitas kayunya pun juga tidak begitu baik. Banyak kayu jati yang dibeli di Biscaya dan Eropa Utara, di samping keperluan lainnya untuk membuat kapal seperti paku, plat besi, kanvas dan material lain untuk layar dan kisi-kisinya, juga diperoleh di sana.

Kekurangan kayu jati itu dapat ditutup dari India di mana hutan jati di pantai barat mampu memasok galangan kapal di Goa. Kayu dari sini dikenal sebagai kayu yang tahan lama dan dapat digunakan untuk membangun kapal-kapal besar dan *gallela* di abad XVI dan XVII. Para pembuat kapal di galangan kerajaan di Lisabon dan Oporto juga menghasilkan kapal-kapal pengangkut yang baik, yang membangkitkan kekaguman para pelaut Eropa lainnya. Namun untuk membangun sebuah kapal yang besar diperlukan waktu yang lama dan mahal. Setelah jadi juga sukar untuk dimodifikasi. India, Malaya dan Cina dikenal sebagai wilayah pemasok kayu tak terbatas untuk mengganti bagian yang rusak atau hilang di lautan lepas. Namun, jumlah pelaut Portugis dirasakan sangat kurang. Akibatnya, perkapalan Portugis khususnya dalam perdagangan antarpelabuhan Asia, sejak zaman Albuquerque semakin banyak dikelola oleh pelaut Asia. Para pelaut Asia bekerja bersama dengan beberapa orang kulit putih atau perwira Eurasia. Bahkan kapal-kapal besar berkapasitas 1000-2000 ton yang berlayar antara Goa, Macao dan Nagasaki bisa diawaki seluruhnya oleh orang Asia dan budak Negro, terlepas dari perwira dan lima belas atau dua puluh orang serdadu dan penembak meriam Portugis. Di kapal Portugis yang melayani perdagangan antarpelabuhan Samudera India, kapten atau nahkondanya kadang-kadang hanya ada satu orang kulit putih di atas kapal. Pemandu dan juru kapal serta para pelautnya sering orang-orang Islam Gujarat. Pada 1539 ditemukan bahwa D. Joao de Castro, ketika mengadakan





ekspedisi ke Laut Merah, menemukan bahwa tidak satupun pemandu Portugis yang akrab dengan selat Bab el-Mandeb, atau memiliki peta tentang kawasan itu. Dia terpaksa bergantung pada para pemandu Arab, Gujarat dan Malabar dengan tipe dan jenis peta pelayarannya sendiri.

Produksi rempah di Asia dan permintaan di Eropa naik dua kali lipat selama pertengahan kedua abad XVI. Kebutuhan akan rempah pun juga naik dua atau tiga kali lipat. Jumlah muatan yang dibawa oleh orang Portugis sekitar Tanjung Harapan telah ditafsirkan setiap tahun berjumlah antara 40 dan 50 ribu kuintal pada sepertiga abad pertama dan antara 60 dan 70 ribu kuintal kemudian. Lada berkisar antara 10 dan 45 ribu kuintal, namun rata-rata 20-30 ribu kuintal (kuintal adalah ukuran bobot Portugis 130 pon, atau 51,405 kg). Rempah lain, kayu manis, cengkeh, fuli, pala, jahe berkisar antara 5 dan 10 ribu kuintal pada pengapalan tahunan. Menjelang akhir abad XVI andil Portugis dalam ekspor lada ke Eropa merosot sampai 10 ribu kuintal, dan sebagian besar mencapai Eropa melalui jalur darat ke Levant. Dinyatakan pada 1585 oleh seorang pejabat Portugis bahwa orang Aceh mengekspor (kebanyakan dengan kapal-kapal Gujarat) sebanyak 40 atau 50 ribu kuintal rempah ke Jeddah setiap tahun. Sebagian besar muatan ini tentu saja terdiri atas lada, akan tetapi tidak diketahui berapa banyak yang dikirim ke pasar Eropa dan berapa banyak yang dikonsumsi di kesultanan Turki. Pada awal abad XVII saat kedatangan orang Belanda dan Inggris di Timur, posisi Portugis terus-menerus merosot. Namun pada 1611 secara resmi dinyatakan di Lisabon bahwa lada masih menjadi komoditi utama perdagangan India Portugis, dan satu-satunya yang bisa memberikan keuntungan yang memuaskan raja.

Lada yang dimuat di kapal India Portugis berlayar pulang terutama berasal dari Malabar, di mana agen-agen kerajaan harus membelinya di pasar terbuka di tempat seperti Cochin dan Cranganore dan harus bersaing dengan para pedagang India. Sejumlah besar lada juga dihasilkan di Sumatera dan Jawa Barat, akan tetapi banyak yang diserap oleh pasar Cina. Lada Indonesia ini lebih murah daripada jenis Malabar dan khususnya berkualitas baik. Oleh karena persaingan antara Aceh dan Cina, orang Portugis tidak pernah cukup mampu untuk menekan harga lada di Malabar. Selama pertengahan kedua



abad XVI, para pedagang lada Malabar menolak menerima pembayaran dalam bentuk apapun kecuali emas. Orang Portugis tidak pernah mengirimkan sebanyak mungkin emas dari Lisbon seperti yang digunakan oleh orang Venetia dalam pembelian rempah mereka di Levant. Sementara itu, laporan tentang pengangkutan India-Portugis di Goa dan Cochin tidak lengkap, sehingga laporan angka-angka dan jumlah uang yang dikirimkan setiap tahun dari Lisbon ke India sangat tidak lengkap. Namun tampaknya jelas bahwa sebagian besar emas yang diperlukan oleh orang Portugis untuk membeli lada di Malabar diperoleh dari Afrika Tenggara, Sumatera dan Cina sejak 1547. Pada tahun itu, agen Goa mengeluarkan *Sao Tome*, sebuah mata uang emas yang selama berabad-abad berlaku di samping *ducaton* Venetia yang terkenal, *ashrafi* (*zerafim*) dari Ormuz dan *sequin* dari Turki, *pagoda* Vijayanagar, *mohurs* Mogul dan mata uang emas lain yang beredar di seluruh wilayah Timur.<sup>122</sup>

Pada awalnya penjualan lada di Lisbon bebas di semua penjuru, akan tetapi setelah 1503 semua impor dijual lewat perantaraan *Casa da India* (kantor India). Pada 1530 raja menyatakan bahwa *Casa da India* hendaknya hanya menjual rempah dalam jumlah besar (satu kuintal atau lebih) dan bukan dalam jumlah kecil yang diperlukan untuk melengkapi kotak obat apoteker. Orang Portugis dan para pedagang asing terlibat dalam pembelian rempah di Lisbon, salah satu pengusaha raksasa dalam perdagangan rempah saat itu adalah saudagar Banker Florence, Bartholome Marchione, yang telah membuat kontrak sebagian besar perdagangan Guinea pada saat Dom Joao II. Sepanjang abad XVI, Antwerpen menjadi entrepot utama untuk lada dari Lisbon, dari sana disebarkan kembali ke berbagai Negara di Eropa barat laut. Para banker Jerman dan Italia, kelompok Fuggers, Affaitadi (Latefa yang kemudian dikenal di Portugal), Giral di antara yang lain, saling bersaing atau di tempat lain bergabung untuk membeli lada dan rempah lain dari raja Portugis dalam kontrak jangka pendek atau panjang. Sampai 1540 raja mempertahankan agennya (*feitoria*) di Antwerpen, kemudian ditarik pada tahun itu ketika faktor lokal tidak bisa bersaing dengan para pedagang Flemish, Jerman dan

122 Harry Kelsey. "Finding the Way Home: Spanish Exploration of the Round-Trip Route across the Pacific Ocean", dalam *Western Historical Quarterly*, Vol. 17, No. 2 (1986), hlm. 145-164





Italia yang lebih maju. Selama perempatan terakhir abad XVI, pemborong lada asing ini diizinkan menempatkan wakil-wakilnya di Goa dan Cochin, untuk mengawasi pembelian dan pengapalan rempah yang mereka kontrak. Namun, akibat kapal kandas dan sebab-sebab lain, para pemborong ini jarang mampu menyertakan jumlah yang dipesan di Lisabon.

Selain lada, Portugal juga mengimpor impor rempah lain seperti fuli, pala, kayu manis dan jahe pada pertengahan kedua abad XVI. Raja pada era itu tidak memperoleh banyak keuntungan dari cengkeh dan pala, sebagai akibat dari biaya tinggi untuk menyesuaikan kapal atau gallela tahunan yang dikirim untuk membelinya dari Maluku dan dari Banda, ditambah dengan biaya untuk mempertahankan benteng-benteng yang dibangun di Ambon, Ternate dan Tidore. Penyelundupan dan perdagangan gelap juga tumbuh di pulau-pulau yang jauh dalam ukuran lebih besar daripada tempat lain. Agen raja di Cochin pada 1568 menduga bahwa dua gallela yang berasal dari Maluku dengan muatan cengkeh hanya membawa enam bahar (satu bahar = 400 pon) atas tanggungan raja, meskipun kedua kapal itu dirancang dan diawaki atas biaya raja. Kebanyakan rempah Indonesia yang diperoleh orang Portugis dijual di Malaka, Goa dan Ormuz kepada para pedagang Asia, dan hanya sedikit sekali yang dikirim ke Eropa melalui Tanjung Harapan, meskipun permintaannya meningkat di sana. Menjelang akhir abad XVI orang Portugis melepaskan usahanya untuk memaksakan monopoli resmi perdagangan cengkeh, sehingga sepertiga dari seluruh ekspor diserahkan kepada raja. Ketika laksamana Belanda Steven van der Hagen merebut Ambon pada 1615 dia menemukan bahwa orang Portugis mengizinkan pedagang Islam dari seluruh Asia, dan bahkan dari Turki, untuk membeli cengkeh di pulau ini. Suatu kondisi serupa berlaku di Ormuz di mana selama perempatan terakhir abad itu, para pedagang Persia, Turki, Arab, Armenia dan Venetia mengunjungi pulau itu untuk membeli rempah dari para pejabat dan pedagang swasta Portugis, dengan mengabaikan monopoli yang dilakukan oleh raja Iberia.<sup>123</sup>

Mengenai kayu manis, orang Portugis mampu menegakkan hegemoni yang lebih efektif daripada rempah, karena jenis terbaik hanya tumbuh di dataran

<sup>123</sup> Kelsey. *Finding the Way Home*, hlm. 151



rendah Ceylon yang berada di bawah kekuasaan Portugis, dan orang Sinhala tidak memiliki kapal dagang sendiri. Kualitas yang lebih rendah ditanam di Malabar dan di Mindanao, akan tetapi seperti yang dialami oleh Linscoten pada 1596, kayu manis dari pulau Ceylon adalah yang terbaik dan terhalus di dunia, yang harganya tiga kali lebih tinggi dari yang biasa. Oleh karenanya raja hendaknya mendapatkan banyak keuntungan dari monopoli kerajaan dalam rempah. Namun sebenarnya keuntungan utama diraup oleh gubernur dan para pejabat yang berdagang kayu manis, meskipun semua peraturan yang diterbitkan di Goa dan Lisabon dimaksudkan untuk mencegah pelanggaran itu.

Selama dekade terakhir abad XVI, monopoli Portugis atas perdagangan dengan Jepang dan monopoli Jesuit yang didirikan oleh Franciscus Xaverius pada 1549 juga terancam oleh kehadiran para pedagang dan pastur misionaris Spanyol dari Filipina. Lawan Iberia ini menimbulkan banyak keresahan dan kecemburuan pada orang Portugis, akan tetapi aktivitas mereka tidak banyak mengurangi keuntungan perdagangan Macao-Nagasaki. Meskipun ada persatuan dua kerajaan Iberia dalam sosok Phillip II pada 1580, pemerintah di Madrid pada umumnya menerima tuntutan Portugis bahwa Jepang terletak dalam lingkup kekuasaan mereka (yang dipisahkan oleh Perjanjian Tordesillas pada tahun 1494) dan perdagangan Jepang lebih dimonopoli oleh Macao daripada oleh Manila.<sup>124</sup>

## **B. PENAKLUKAN PELABUHAN GOA DAN SEKITARNYA**

Apa yang ingin dicapai oleh orang-orang Portugis di Timur adalah sebuah rencana yang rumit dan berdampak luas, yang tidak mengherankan bagi mereka walaupun orang Venesia menganggapnya sebagai suatu bentuk penguasaan dunia. Apa yang mereka miliki saat itu masih kecil dibandingkan apa yang akan mereka raih. Pengenalan dengan metode pemetaan dan pelayaran, hubungan persahabatan dengan beberapa raja sejauh memberikan keuntungan bagi mereka, kepemilikan beberapa pangkalan yang kuat di pantai timur Afrika dan pantai Malabar, semuanya sudah mereka alami. Mereka juga

<sup>124</sup> Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, hlm. 47-49.





telah memperoleh pengalaman yang tidak bisa diperoleh orang-orang Eropa di sejumlah kota dagang. Yang tidak mungkin tanpa pangkalan kuat, yang akan melindungi mereka terhadap kekuatan para pesaing Islam. Beberapa kali orang mencela bahwa orang Portugis membangun benteng di Timur, dan menegaskan bahwa mereka harus mengikuti contoh para pedagang Arab yang telah berulang kali mengelola perdagangan di Hindia tanpa menggunakan paksaan terhadap penduduk bumi putera. Akan Tetapi orang tetap lupa bahwa orang Portugis bisa mengikuti contoh orang Arab ini. Para pedagang Islam tidak menemukan pesaing yang mereka takuti. Orang Portugis kebanyakan menyalahkan kebodohan pendahulunya. Saat itu pasukan yang menduduki sejumlah benteng membagi kekuatan mereka dan hasilnya menunjukkan bahwa mereka tidak mempunyai kekuatan untuk menahan serangan di sejumlah tempat. Pertanyaan berikutnya adalah: bagaimana mereka bisa mencapai tujuan untuk menghancurkan perdagangan umat Islam? Affonso d'Albuquerque lah yang melalui tindakannya dapat memberikan jawaban atas pertanyaan itu.<sup>125</sup>

Ada banyak hal yang menarik dalam menegakkan monopoli dagang ini. Perjuangan ini memungkinkan penegakkan pangkalan Eropa di Hindia untuk jangka waktu lama, akan tetapi sarana yang digunakan untuk menaklukkan lawan-lawan Asianya juga meninggalkan perasaan kebencian yang menjikikkan. Tiga abad lalu orang belum memikirkan perkecualian lain. Satu-satunya hal yang ditemukan pada diri d'Albuquerque adalah bahwa dia menegakkan hukum terhadap rekan-rekannya yang telah melakukan pelanggaran. Lebih dari sekali dia memerintahkan pengosongan kota dan menenggelamkan penduduknya ke laut. Ia tidak mengenal belas kasih yang diberlakukan pada musuh yang berbahaya. Hendaklah jangan melupakan bahwa seorang Islam, seorang Moor, bagi penduduk Spanyol merupakan sesuatu yang gelap, dan orang *gentios* atau kafir akan diperlakukan lebih manusiawi oleh orang Portugis, kecuali mereka yang bekerjasama dengan musuh. Perlu disebutkan bahwa orang Perancis menunjukkan kebencian dan antipasti terhadap orang Islam dan agamanya, terhadap orang Nair dan orang kafir. Sementara untuk yang lain, mereka tidak menunjukkan permusuhan.

125 Anonim. "Affonso d'Albuquerque in het Oosten 1507-1515". *De Gids* vol. 40, jilid 1, 1876, hlm. 420-424



Islam bagi mereka merupakan setan besar. Siapapun yang mengaku sebagai salah satu penganutnya, akan melupakan kewajiban yang berlaku pada setiap orang yang memiliki kepentingan mencari untung dalam perdagangan dan politik. Apabila diperhatikan, tentunya akan memahami dalam menilai tindakan d'Albuquerque.

Instruksi yang diberikan oleh Raja Manuel kepada Affonso d'Albuquerque ketika dia berangkat dengan armada Tristao da Cunha ke Timur tidak banyak diketahui orang. Perintah hanya diberikan kepadanya untuk menaklukkan Hormuz, kota dagang di teluk Persia, yang diperlukan oleh Portugal, yang secara jelas-jelas disebutkan oleh Raja Manuel. Ia memperoleh kekuasaan untuk menyusuri pantai Arab apa yang dianggapnya perlu demi kepentingan Portugal dan ia harus menggantikan raja muda Francisco d'Almeida dalam pemerintahannya.

Pada Februari 1507 armada yang membawa d'Albuquerque dan yang dipimpin oleh Tristao da Cunha berlayar dari Maroko. Di Malindi, orang-orang itu disambut baik seperti dahulu oleh syech yang bersahabat, terutama karena orang-orang Islam yang ingin memanfaatkan mereka untuk memerangi tetangganya Syech Oja. Orang-orang Portugis ini, yang ingin memanfaatkan kesempatan itu untuk mempertahankan kekuasaan mereka di pantai Afrika menyambutnya dengan baik. Da Cunha memanggil syech untuk membuat kesepakatan, tetapi menerima jawaban yang mengejutkan bahwa dia adalah sekutu Sultan Mesir dan tidak mau berhubungan dengan lawan-lawannya. Orang Portugis memutuskan mendarat dan mengusir penduduk dari kota itu, menjarah dan membakarnya. Syech Lamu, yang berada di sebuah pulau yang berada sedikit di utara tempat itu, menerima penghukuman yang sama, namun segera membayar uang tebusan tahunan. Kota dagang yang lebih penting adalah Brawa, tempat pemukiman lama orang Arab yang terletak tidak jauh dari Makdisyu. Ada banyak perdagangan dengan kota-kota pantai tetapi terutama dengan pedalaman untuk membeli kain tenun dari Gujarat yang sangat menarik perhatian mereka. Pada 1503 penguasa membebani upeti kepada para pedagang di kota ini, dan orang-orang itu mencoba ketika da Cunha muncul di kota itu untuk membujuk syech agar mengabdikan





permohonan mereka, namun tidak diketahui hasilnya. Kota ini juga mempunyai pasukan pendudukan yang kuat dan ketika orang Portugis menyerangnya, mereka dengan berani bertahan dan tidak membolehkan penduduknya lari kecuali setelah melakukan perlawanan sengit. Kerugian para penyerang tidak kecil, tetapi orang harus membayar mahal. Di ruang harta raja terdapat dua ribu keeping mata uang perak.<sup>126</sup>

Da Cunha membatalkan maksudnya untuk mengunjungi Makdisyu karena angin musim memaksanya untuk tidak lama lagi bertahan di pantai. Armada itu selanjutnya berlayar ke Sokotra. Mereka akhirnya membangun sebuah benteng di Sokotra. Kota kecil itu pada mulanya hanya dihuni oleh orang-orang Abyssinia yang mengikuti kebiasaan umat Kristen Jacobus, akan tetapi hidup sangat liar dan bergerombol. Sultan Kesyin yang bertahta di dekat tanjung Fartak di pantai Arab pada 1480 mengirimkan pasukan untuk menaklukkan pulau ini dan membangun sebuah benteng di sana di tempat yang oleh orang Portugis disebut Soko, yang saat ini dikenal dengan nama Tamarida. Dari sini mereka menaklukkan orang-orang Abyssinia. Pada April 1507 armada da Cunha muncul di sini dan menuntut benteng itu. Panglima Arab menjawab bahwa dia akan mempertahankannya sampai akhir. Saat itu benteng ini diserang dari dua arah oleh d'Albuquerque dan Da Cunha dan setelah melalui perlawanan sengit, berhasil ditaklukkan. Benteng yang diberi nama Santo Miguel ini diperkuat oleh orang Portugis yang menerima bantuan dari Affonso de Noronha, sepupu d'Albuquerque sebagai panglimanya. Penduduk pulau ini pada mulanya menunjukkan sikap bersahabat hingga kepergian armada itu dan setelah memasok orang-orang Portugis dengan makanan. Akan tetapi apa yang terjadi kemudian melalui tindakan yang tidak diperkirakan sebelumnya, hubungan itu terputus, dan penduduk kemudian berkomplot dengan orang-orang Arab untuk melawan mereka. Setelah pengangkutan makanan berhenti beberapa saat, orang Portugis mulai menderita. Akhirnya bantuan itu datang.

Tristai da Cunha berpisah dari d'Albuquerque dan dengan sebagian armadanya berlayar ke India. Di situlah mereka berjanji untuk bertemu. D'Albuquerque pada pertengahan Agustus juga berangkat dengan armadanya

126 P. A. Tiele, "De Europeers in den maleischen archipel, Eerste deel" dalam *BKI*, 1876, vol. XXIV.



sebanyak enam kapal yang mengangkut 460 orang. Di antara anak buahnya itu, banyak di antaranya yang jatuh sakit ketika meninggalkan pelabuhan Soko, kemudian menyusuri pantai selatan Arab dan pegunungan Ras el Hadd, mulai memasuki pantai Oman yang saat itu termasuk wilayah kekuasaan Sultan Hormuz. Pelabuhan pertama yang disinggahinya adalah Kalhat. Di sini menjadi tempat berkumpul armada yang dimiliki Sultan untuk melindungi para pedagang terhadap para perompak di Samudera Hindia. Ada banyak kapal dagang di situ, sehingga panglima tempat ini bersikap sangat patuh dan memasok mereka dengan makanan. Selanjutnya baru diketahui dan terbukti bahwa periuk yang dikirim ke sana kebanyakan berisi kotoran. Sikap kurang bersahabat ini disambut di Kuriat. Sementara d'Albuquerque mengukur letak lokasi itu yang berbatasan dengan laut lepas, dia melihat bahwa orang-orang Arab menyiapkan senjata dan dia memandang perlu dengan menenangkan sikap Sultan Hormuz dengan gencatan senjata. Ia memutuskan untuk tidak melewatkan kesempatan ini. Keesokan harinya benteng itu diserang dan direbut. Salah seorang saksi mengisahkan apa yang dilihatnya, sebuah masjid di kota Arab itu terbakar, walaupun tidak kelihatan adanya pertempuran di bangunan indah itu.

Selanjutnya mereka menyusuri pantai menuju Maskat. Letak kota yang terpenting di pantai itu tampak sangat indah, terletak di lereng gunung, meskipun diketahui oleh orang Portugis, tidak menarik bagi mereka. Gubernurnya disodori dengan persyaratan: tunduk dan patuh kepada Portugal, tetapi ketika perundingan berlangsung segerombolan orang Arab muncul dari pedalaman, memperkuat benteng mereka dan mengancam gubernur. Mereka mencegah orang-orang Portugis mendarat dari kapalnya untuk mengangkut perbekalan, dan meunjukkan sikap permusuhan sehingga d'Albuquerque memutuskan untuk mendarat. Orang-orang Arab ini bertahan dengan cukup berani, akan tetapi akhirnya orang Arab harus mengosongkan kota itu yang kemudian dijarah dan dibakar menurut kebiasaan.<sup>127</sup>

Bagi Sohar, kota dagang lain di pantai itu, situasi lebih damai berdasarkan

127 John Villiers, "The Portuguese and the Trading World of Asia in the Sixteen Century", dalam Peter Milward (Ed.) *Portuguese voyages*, hlm. 323





pengalaman yang telah mereka alami. Panglima benteng itu adalah seorang bangsawan dari Hormuz, yang memiliki sikap lebih cerdas dengan berpura-pura tunduk daripada melawan orang Portugis. Ia mengizinkan beberapa orang dari mereka tinggal di benteng untuk mengibarkan bendera. Ia juga bersama orang-orangnya akan tetap menguasai benteng itu demi kepentingan raja Portugal. Akan tetapi ia juga meminta gaji untuk orang-orangnya yang tanpa gaji pasti, kebanyakan dari mereka akan melarikan diri. D'Albuquerque menganggap penting hal itu, tetapi berusaha menghindari bila membicarakan hal tersebut.

Ia meminta penguasa kota muncul dan menyerahkan upeti yang sebelumnya dibayarkan ke Hormuz, terutama saat itu kepada wakilnya. Kesepakatan dibuat antara kedua pihak dan disahkan. Tampaknya tidak mungkin bila bendera Portugis dikibarkan di atas benteng untuk jangka waktu lama. Orang-orang Portugis juga mendarat di pantai itu tidak lebih hanya untuk mengurus kebutuhan makanan. Di Khoer Fakhn, salah satu kota ekspor terpenting untuk kuda-kuda Arab, penduduknya diusir dari kota tetapi para penyerang juga mengalami kerepotan sehingga mereka kemudian naik kapal dengan aman.

Beberapa hari kemudian mereka melayari ujung utara Arab, Ras Mesandum, dan mencapai pulau kecil di teluk Persia yang menjadi tujuan pelayaran itu. Ketika mereka mendarat di pulau itu pada 25 September 1507 dan melihat di darat, terlihat di kota besar, sekelompok orang yang bergerak di pantai dan kapal bersenjata yang berlabuh di pelabuhan, kapten Portugis itu segera memperhitungkan kekuatan yang harus dihadapinya. Mereka menduga laksamananya pasti akan memutuskan untuk menghadapi para penyerang. Namun sebelumnya mereka berunding tentang apa yang dilakukannya di kota itu.<sup>128</sup>

Mungkin ini merupakan tindakan nekad dan orang-orang ini tidak memperhitungkan bahwa mereka dengan mudah akan bersikap memusuhinya. Ada seseorang yang selama beberapa hari mengamati bahaya ini. Kini saatnya bertindak tiba, dia tidak ragu sedikitpun. Dia menjawab kepada kaptennya:

128 Beatriz Basto da Silva, "Between Goa and Macau: Portuguese and Dutch Rivalry in the Seventeenth Century" dalam Peter Milward (Ed.) *Portuguese voyages*, hlm. 23-30



perundingan tidak diperlukan lagi. Mereka harus melaksanakan tugas yang dibebankan kepada mereka dengan berani. Kini atas perintahnya semua layar di kapal digulung dan orang mulai melepaskan tembakan untuk menyambut kota itu dan beberapa meneriaki orang-orang di pantai, bercampur dengan bunyi simbal dan terompet yang semuanya dibunyikan. Armada kecil Portugis ini masuk di antara kapal-kapal besar di pelabuhan ini untuk membuang sauh.

Hormuz sebagai tempat perdagangan transito antara Barat dan Timur terus tumbuh, tetapi kekuatan para penguasanya berkurang. Perpecahan di antara anggota dinasti yang berkuasa di situ dan di kota-kota pantai serta pulau-pulau sekitarnya telah melemahkan ikatan di antara berbagai bagian kerajaan itu. Sjech Ismael, penguasa Safide yang pada 1502 naik tahta di Persia, segera menuntut sebagian keuntungan dagang yang disetorkan kepada raja-raja Hormuz. Dengan kedatangan orang Portugis di wilayahnya, seorang anak cerdas berusia 12 tahun dari dinasti lama masih berkuasa, namanya Saifudin, walaupun ia merupakan seorang abdi setia ayahnya, keturunan Bengala yang bernama Chodjah Atar. Proyek perbentengan penting tampaknya tidak dimiliki kota ini tetapi sejumlah kubu pendudukan yang sebagian besar dihuni oleh prajurit pemanah Persia mempersulit pendaratan musuh. Kerugian kota ini terletak pada kenyataan bahwa di pulau ini tidak ada sumber air dan air harus didatangkan dari pantai atau pulau lain di dekatnya, Kisyim dan Larak.

Chodkaj Atar, yang telah dimusuhi oleh orang Portugis di pantai Oman, bersiap melakukan perlawanan ketika mendengar kedatangan mereka. Ia memerlukan bantuan pasukan dari daratan sehingga memutuskan untuk melakukan perundingan. Atas tuntutan d'Albuquerque agar sultan mengakui raja Portugal sebagai penguasanya dan membayar upeti setiap tahun, jawabannya jelas menolak dan tidak ada keputusan yang dicapai. Ketika beberapa hari berlalu Laksamana memutuskan meskipun ada protes dari beberapa orang kaptennya untuk memaksakan tuntutan itu. Ia menyerang perahu-perahu yang berlabuh di pelabuhan dan kapal besar yang berawak lengkap dari Gujarat tetapi yang persenjataannya lemah, kini dikepung oleh lebih dari 200 perahu bersenjata yang dikirim dari kota itu, yang menghujani panah kepada para penyerang. Namun, tembakan Portugis yang terarah





baik segera menunjukkan hasilnya yang jitu. Di kapal-kapalnya, orang Eropa berhasil mengalahkan musuh yang sepuluh kali lebih kuat. Mereka menenggelamkan sejumlah kapal dan merusak banyak yang lain sehingga Chodjah Atar yang takut kapal-kapalnya yang ditambatkan di dermaga akan dibakar oleh musuh, mulai meminta damai.

Setelah perundingan singkat, tuntutan d'Albuquerque dikabulkan. Sultan Hormuz mengakui raja Portugal sebagai penguasanya dan wajib membayarkan upeti setiap tahun sebesar 15 ribu *syerafin* dan tidak akan memungut pajak dari barang-barang yang dibawa oleh orang Portugis. Selain itu ia juga mengizinkan laksamana untuk membangun sebuah benteng di pelabuhan.

Pada Oktober 1507, dengan bantuan para pekerja dari Hormuz, pembangunan benteng dimulai. Namun para kapten Portugis melihat semua ini dengan rasa khawatir. Waktu yang harus mereka curahkan untuk mengambil batu dengan penuh kewaspadaan, akan jauh lebih menguntungkan bila mereka memanfaatkan kesempatan ini untuk berburu kapal-kapal dagang di jalan masuk Laut Merah, atau dengan memuat kapal-kapal mereka menuju India. Beberapa orang mempertimbangkan hal itu dan tidak salah bila pendudukan Sokotra akan menanggung resiko bahaya kekurangan, dan ingin agar semakin cepat bantuan datang. Dengan datangnya bantuan yang cepat, kondisi mereka akan semakin baik. Selain itu mereka mempertanyakan apa arti pembangunan benteng ini? Raja Manuel tidak memerintahkannya. D'Albuquerque menentang instruksinya, karena orang yang ditinggalkan dengan kekuatan kecil pasti tidak akan mungkin mempertahankannya melawan musuh yang besar.

Tidak lama kemudian para kapten ini menyampaikan pendapatnya kepada laksamana dan ketika ia tetap bertahan pada keinginannya, mereka mengajukan surat permohonan dan mendesak agar ia mempertimbangkannya kembali. Orang sibuk membangun benteng di jalan masuk. D'Albuquerque membiarkannya dan tidak membuka surat itu tetapi menyuruhnya dipendam di bawah plesteran fondasi, sehingga gerbang itu kemudian disebut "Gerbang Surat Permohonan". Ketidakpuasan mereka semakin dikobarkan dengan



tindakan demikian sehingga hubungannya dengan para kapten semakin tegang, dan menolak untuk bekerjasama dengan laksamana.

Akibat dari perpecahan ini adalah, Chodjah Atar mendesak Sultan agar mencabut persetujuan pembangunan benteng ini dan menunjukkan sikap yang sama sekali berbeda dari sebelumnya terhadap orang-orang Portugis. Ia menolak mengirimkan utusan, para perakit meriam yang diperbantukan kepada mereka dengan alasan bahwa mereka itu tidak ditemukan.

Dengan susah payah kini d'Albuquerque memotivasi para kaptennya untuk kembali melawan. Mereka memutuskan untuk menutup jalan masuk ke sumber air yang memasok kota itu sehingga kekurangan mulai terasa dan kematian mengancam, sampai akhirnya beberapa kapal bersenjata muncul dari pantai Arab untuk menolong Sultan untuk melindungi sumber air. D'Albuquerque mengirimkan tiga kapal untuk mengejar musuh tanpa mempedulikan perintah itu. Para kaptennya justru memanfaatkan kesempatan ini untuk mengambil air minum di pulau Larak dan berlayar ke India. Salah satu dari mereka membawa perbekalan yang akan dibawa ke Sokotra.<sup>129</sup>

Hanya dengan tiga kapal yang tersisa dan melihat bahwa orang-orang di Sokotra memerlukan bantuan, d'Albuquerque kini terpaksa harus mengalah. Joan de Nova yang masih tetap setia kepadanya betapapun juga tidak cocok dengannya, dikirim ke India dengan kapalnya dan atas nama panglimanya meminta pimpinan di sana untuk menghukum para kapten kapal yang melakukan desersi itu. D'Albuquerque sendiri berangkat pada akhir Desember 1507 dengan dua kapal yang tersisa menuju Sokotra.

Kekurangan dan penyakit melanda orang-orang Portugis yang ditinggal di pelabuhan Sokotra. Kedatangan laksamana itu memang menyelamatkan mereka, tetapi perbekalan yang dibawanya segera habis. Ia kemudian mengirimkan kapalnya ke Malindi untuk mengambil lebih banyak makanan dan berlayar dengan kapal lain ke jalan masuk laut Merah, jika mungkin dengan menangkap beberapa kapal dagang Arab. Pada akhir April 1508 benteng di Malindi selesai dibangun. Kapal yang dikirimkan kembali bersama

129 PA. Tiele "De Portugeezen...", hlm. 37-40.





dua kapal lain yang termasuk armada Vasco Gomez d'Anreu yang berlayar dari Lisabon pada 1507. Para kaptennya ingin langsung berlayar ke India tetapi ia menggunakan kekuasaannya untuk mewajibkan mereka tetap berada di bawah perintahnya. Pada 10 Agustus dia berlayar bersama anak buahnya dari Sokotra kembali ke Hormuz.

Dia tidak banyak berbuat dengan empat kapal dan sebuah benteng yang dibangun di Sokotra, yang dihuni oleh 300 orang, seperti yang ditunjukkan oleh pengalamannya. Ia belum bisa berlayar ke India. Ia harus menyelesaikan urusannya dengan raja muda di India. Jika raja muda mencela tindakannya, maka selama pemerintahannya belum berakhir pejabat itu akan mendapatkan kesulitan dan akan mengirimkannya kembali ke Portugal untuk mempertanggungjawabkan dirinya. Karena yakin bahwa di India ia bisa berbuat sesuatu bila waktunya tiba, ia tidak melewatkan kesempatan ini. Segera terbukti bahwa ia menjalankan apa yang harus dijalankannya kepada d'Almeida.

Ketika berlayar di sepanjang pantai Arab, d'Albuquerque memutuskan untuk menghukum kota Kalhat karena tuduhan bahwa penduduknya telah bersalah kepadanya. Kota itu diduduki oleh orang Portugis dan bahan makanan yang ditemukan di sana diangkut ke kapal. Seorang Muslim yang tertangkap memberitahu mereka bagaimana kondisi di Hormuz. Chodjah Atar telah diasingkan oleh banyak orang karena pemerintahan yang despotis dan pasukan bantuan Persia telah dikembalikan ke negerinya. Benteng yang dibangun oleh orang Portugis mereka teruskan yang sudah dilengkapi dengan meriam, berkat bantuan para pelarian.

Pada 13 September 1508 d'Albuquerque muncul kembali di depan kota Kalhat, Chodjah Atar segera memberikan sebuah salinan surat yang diterimanya dari raja muda di India. D'Almeida mencela tindakan d'Albuquerque dan menyayangkan bahwa hubungan baik antara ia dan raja Hormuz terganggu oleh tindak kekerasannya. D'Almeida akan menjatuhkan hukuman kepada panglima ini apabila ia muncul di India.



Saat menulis surat ini, Francisco d'Almeida sangat marah. Hal itu dapat dimaklumi. Kebijakan atas kawasan Timur diserahkan kepadanya dan di luar dirinya orang melakukan perang dengan akibat yang tidak terduga. Orang telah menyalahi seorang raja yang sebenarnya bisa dimanfaatkan demi kepentingan perdagangan di India. Kesalahan ini tidak terletak pada d'Albuquerque melainkan pada raja Portugal. Manuel terlalu bodoh mempercayakan suatu armada besar kepada seseorang dan d'Albuquerque diberikan kewenangan untuk melanggar kekuasaan raja muda. Ketika Almeida mendengar dari para kapten yang meninggalkan d'Albuquerque karena tindakannya yang melawan nasehat mereka, ia mengelak karena mereka telah melakukan desersi. Ia menyuruh melakukan suatu penyelidikan yang dilakukan oleh suatu dewan anggota yang cakap, walaupun dalam hatinya ia memaafkan mereka karena rencana d'Albuquerque merupakan buku tertutup baginya. Suatu pendudukan yang lama di Hormuz dianggapnya sebagai sia-sia. Tidak ada pembenaran, tetapi setidaknya penegasan surat sangat mengejutkan d'Albuquerque.<sup>130</sup>

Raja muda Francisco d'Almeida sendiri yang menawarkan diri sebagai pembebas. Tidak mengherankan bila Chodjah Atar menolak untuk membayar upeti tahunan dan menyerahkan para pelarian. Tidak mungkin memaksanya dengan kekuatan kecil yang dimiliki oleh d'Albuquerque. Ia kemudian berusaha memutus pengangkutan air dan makanan ke kota, namun penduduk telah lebih pandai dan menempatkan sejumlah kapal layar di pantai daratan dan pulau-pulau untuk mengawasi pengangkutan logistik. Karena gagal, orang Portugis mencoba menangkap mereka tetapi karena kelemahannya, mereka justru lebih menderita daripada penduduk. D'Albuquerque harus menunggu waktu yang lama menunggu bantuan tiba dari Portugal. Bantuan itu tidak lagi muncul dan kapal-kapalnya berada dalam kondisi buruk untuk kembali ke Sokotra sehingga ia memutuskan untuk berangkat ke India. Pada 5 Desember 1508 dia berlabuh di depan Kananor dan di sana berjumpa Raja muda yang sedang dalam perjalanan menuju Diu.

Tristao da Cunha dan d'Albuquerque berpisah di Sokotra dengan kapal-kapalnya yang berlayar menuju ke India. Pada 27 Agustus 1507 ia tiba di

<sup>130</sup> *Ibid.* 1877, hlm. 42.





Kananor. Francisco d'Almeida, Raja Muda yang tinggal di Cochin, yang sejak lama ingin memperkuat armadanya tidak mengambil tindakan yang berarti. Selain itu mereka menganggap raja Kananor sebagai musuh. Sebuah kapal yang menjadi miliknya dan dilengkapi dengan surat izin dari Portugis, ditenggelamkan dengan dugaan bahwa itu adalah sebuah perahu Kalikut. Setelah itu, raja Kananor wafat dan pengantinya yang harus bertanggungjawab atas tindakan ini, bersepakat dengan Samudin dan dengan bantuannya menggempur benteng Portugis yang hanya terdiri atas potongan kayu. Tidak lama setelah kedatangan da Cunha, orang-orang Nair dan Muzelman menyerang dari segala sisi. Panglima yang pandai dan pemberani Lourenço de Brito berhasil menangkis serangan itu dan berkat kedatangan armada da Cunha memaksa raja untuk berdamai. Sejak saat itu benteng diubah dengan menggunakan batu atas perintah d'Almeida.

Da Cunha segera berangkat ke Cochin dan kapal-kapalnya mengambil muatan. Raja Muda memanfaatkan kehadirannya untuk melakukan serangan gabungan terhadap Panani, sebuah kota pelabuhan kuat milik Samudrin di mana orang telah menyebutkan beberapa kapal dagang Islam berlabuh di sana untuk mengambil muatan orang Muzelman yang telah bertahan dengan berani baik di kapal maupun di benteng. Kota itu ditaklukkan bukannya tanpa resiko. Upaya itu diiringi dengan tembakan meriam-meriam yang diarahkan ke armada Portugis yang terbakar. Saat itu Da Cunha berlayar menuju Kananor untuk mengisi muatannya dengan gambir. Pada 7 Desember 1507 ia kembali ke Portugal.

Pada Januari 1508 Raja Muda mengirimkan putranya Lourenço dengan delapan kapal untuk menjelajahi pantai dan melindungi kapal-kapal sekutunya. Armada ini berlayar menuju Tsjaul di mana sejumlah kapal Cochin berlabuh yang harus dibimbingnya kembali sehingga kapal-kapalnya bisa mengambil perbekalan. Tsjaul atau Tsjawul adalah kota pelabuhan milik Nizam Syah, salah satu bangsawan dari kerajaan Dekhan yang ketika dinasti Brahmani kehilangan kekuasaannya, merebut sebagian kerajaannya dan membangun kota Ahmednagar yang sejak itu menjadi tempat kedudukannya dan keturunannya. Wilayahnya di pantai tidak luas. Di utara wilayahnya



berbatasan dengan kerajaan Gujarat, di selatan dengan wilayah raja Adil Syah dari Bejapur, yang memiliki pelabuhan Dabul dan Goa. Di Tsjaul banyak dikelola perdagangan. Di Tsjaul orang membawa kain dari Kamboja untuk dikirim ke pelabuhan yang terletak di selatan, dan hasil bumi Afrika dan Malabar yang diangkut ke Kambaya. Juga di sini selalu ditemukan persediaan benih yang dipasok untuk tanah subur di pedalaman sekitarnya dan kain katun halus yang ditenun di daerah ini. Demi kepentingan hubungan dagang dengan Malabar, Nizam memperhatikan agar orang Portugis menerima pelayanan yang baik di pelabuhan ini.

Dengan demikian Dom Lourenço tidak menduga bila di sini dia harus berperang. Sejak lama orang tahu bahwa Sultan Mesir telah menyiapkan suatu armada untuk mengusir orang-orang Kristen dari Samudera Hindia. Muncul kembali desas-desus beredar bahwa armada itu telah berlayar di Laut Merah, dan untuk menghindari d'Albuquerque yang berlabuh di Hormuz, langsung berlayar menuju Diu, sebuah kota pelabuhan di ujung selatan semenanjung Gujarat, yang belakangan ini lebih banyak dikunjungi daripada Kambaya karena ancaman yang ditimbulkan oleh angin dan badai di jalan masuk teluk Kambaya. Desas-desus yang disebutkan juga didengar oleh Raja muda, yang segera memerintahkan untuk mengirimkan berita itu kepada anaknya.

Almeida muda memerintahkan pemuatan perbekalan kapal-kapalnya, tetapi tidak menduga bahwa di sini dia akan diserang oleh orang-orang Turki yang saat itu benar-benar muncul dengan kapal-kapal besar. Tidak pernah ada dugaan dalam dirinya bahwa mereka adalah musuh. Dia bertahan sebelum armada d'Albuquerque yang sejak lama dinantikan orang di India, dan tetap berlabuh dengan tenang di sungai itu.<sup>131</sup>

Pada 1506 armada ini meninggalkan Suez, namun panglimanya Emir Husein Elmusyrif yang sejak lama tinggal di Arab, menjadi Emir Jedah yang tidak mau mengakui kekuasaan Mesir, berlabuh dan akhirnya melayari semenanjung Arabia sampai tiba di Kalhat dan mengetahui bahwa armada Portugis berlabuh di Hormuz. Saat itu ia menyeberang ke Diu untuk berunding

131 "The Portuguese and the Trading World of Asia in the Sixteen Century", dalam Peter Milward (Ed.) *Portuguese voyages*, hlm. 325-326.





dengan Melik Eiaz tentang apa yang harus dilakukan.

Melik Eiaz ini adalah orang biasa tetapi sangat cakap. Mahmud Syah, raja Gujarat, telah mengangkatnya menjadi laksamana yang memiliki kekuasaan atas Diu dan kota-kota pelabuhan lain. Ia tinggal di Diu dan berusaha memperkuat dan mengembangkan tempat ini sehingga segera tumbuh menjadi kota terpenting di kerajaan itu. Atas perintah Mahmud, ia harus memberikan bantuan kepada armada Portugis untuk melawan orang-orang di sana. Melik Eiaz berhati-hati dan memutuskan untuk menemui sekutunya. Jadi orang-orang Portugis yang berlabuh di Tsjaul pada mulanya hanya melihat armada Mesir yang terdiri atas dua belas kapal besar dan beberapa gallela.

Pada 12 Desember 1508 ia berlayar ke Diu. Di tengah jalan beberapa kapal bergabung dengannya yang akhirnya berjumlah 23 terdiri atas kapal besar dan kecil, dengan membawa 1600 orang termasuk 400 orang Malabar. Armada itu pada mulanya berlayar ke Dabul, kota pelabuhan milik Adil Syah yang menerima hukuman ini karena dia juga berkomplot dengan orang Turki dan kapal-kapalnya sering melakukan perampokan dan membuat pelabuhan Anjediva selalu tidak aman.

Dabul diperkuat dan pasukannya sangat banyak tetapi meriam-meriamnya kurang baik sehingga orang Portugis tanpa kesulitan bisa mendarat dan merebut perbentengan itu. Setelah bertahan sebentar, pasukannya melarikan diri dan meninggalkan kota itu. Penduduk pada awalnya meragukannya, namun para serdadu yang masih ingat kematian rekan-rekannya segera bertindak brutal sehingga menimbulkan kehancuran di seluruh daerah itu. Kemarahan orang Kristen terhadap mereka terjadi di seluruh Dabul. Di tengah penjarahan dan pembakaran, orang lupa mengangkut perbekalan ke atas kapal sehingga panglima terpaksa menyinggahi kota-kota pantai lain di antaranya Bombay yang di kalangan orang Portugis dikenal sebagai Mumbai. Nama untuk kota ini bagi orang bumiputera adalah Mambai. Tujuannya adalah untuk mendapatkan makanan, namun kenyataannya sangat sulit karena kelaparan sedang melanda kota itu sebagai akibat kegagalan panen. Akhirnya ia berlayar ke Diu. Armadanya yang tidak mengenal perairan itu



masih harus berkelana selama beberapa hari. Pada 2 Februari 1509 mereka baru melihat kota itu.<sup>132</sup>

Armada yang dikumpulkan oleh orang-orang Islam di Diu tidak sedikit. Selain armada Emir Husein (awak armada Mesir ini terdiri atas campuran berbagai bangsa, kebanyakan adalah orang Mameluk. Orang Slovenia dan Venesia disertai untuk membawa gallela), di sini terdapat beberapa kapal besar milik Melik Eiaz, dan terdapat ratusan perahu bersenjata yang dikirim oleh Samudrin untuk membantu. Semangat untuk melawan musuh tidak tinggi. Emir Husein dengan susah payah ditahan oleh Melik Eiaz untuk menghindari musuh, dengan alasan akan berjumpa armada Portugis di laut terbuka. Melik Eiaz sendiri menduga bahwa Portugis memiliki armada kecil seperti yang digunakan untuk bertempur di Tsjaul, atau menghadapi suatu armada yang siap tempur dan memutuskan untuk menghindari pertempuran sejauh mungkin dengan tidak bertemu orang Portugis.

Para kapten Portugis dengan mudah menyerang kapal-kapal musuh yang mengakibatkan armada Emir Husein setelah pertempuran singkat berhasil dihancurkan. Kapal-kapal Melik Eiaz dan Samudrin menarik diri ketika kapal-kapal Turki kalah. Segera setelah pertempuran berakhir Melik Eiaz mengirimkan utusan kepada Raja muda untuk mengucapkan selamat kepadanya. Para kapten memerintahkan pendaratan untuk memperoleh jarahan apapun yang ditemukan, namun d'Almeida menganggap lebih bijak terutama dengan tetap memperhatikan perdagangan Afrika untuk tidak memusuhi Sultan Gujarat itu. Ia hanya menghendaki dari Melik Eiaz penyerahan orang-orang Portugis yang ditahan di Tsjaul dan orang-orang Turki yang masih ada. Emir Husein melarikan diri ke istana sultan. Melik tampaknya memiliki cukup keberanian untuk menolak penyerahan rekan-rekannya. D'Almeida dalam perjalanan kembali membunuh semua tahanan hidup sebagai pelampiasan dendam putranya Lourenço, tetapi Raja Muda ini merasa puas sehingga beberapa kapal ditinggalkan di Diu untuk membawa perbekalan.

132 Anonim. "Affonso d'Abuquerque in het Oosten 1507-1515, dalam *De Gids*, tahun 1876, vol. 40, jilid 1, hlm. 390-392.





Sebelum d'Almeida kembali ke Cochin, seperti yang diingat di mana d'Albuquerque berada, harus melihat sebentar sifat Raja muda ini. Sebuah laporan panjang pemerintahannya yang ia susun dikirimkan kepada raja setelah pertemuan pertamanya dengan d'Albuquerque, saat dia akan berangkat ke Dui.

D'Almeida adalah seorang pejabat yang baik, cakap, adil, perhatian terhadap rekan-rekannya dan tidak segan memberikan komentar apabila dianggap wajib. Akan tetapi lingkupnya tidak jauh. Orang-orang memandangnya dibandingkan d'Albuquerque, menduga seolah-olah orang Portugis tidak perlu membangun benteng tetapi hanya perlu memperhatikan agar laut bisa dikuasai dengan armada yang kuat. Pendapat ini ia yakini. Mengenai perbentengan ia menasehatkan kepada raja agar membangunnya di Ceylon dan Kananor demi kepentingan perdagangan. Persoalannya adalah dia ingin membatasi perdagangan ini di pantai barat India. Pelayaran kapal ke pantai-pantai lain menurutnya tidak berguna, selama perdagangan di pantai India ini tidak cukup aman. Pelayaran d'Albuquerque ke Hormuz juga sia-sia di matanya dan perbuatannya justru membawa dampak negatif. Apabila raja mendesak agar dia mengiriskan kapal-kapalnya ke Malaka untuk mengawasi, dia akan menjawab bahwa di Malaka terlalu banyak yang harus dilakukan, apabila ada kesempatan untuk itu.<sup>133</sup>

Dalam penilaian negatif terhadap penggantinya ini, ia diperkuat oleh lingkungan sekitarnya, terutama oleh para kapten yang bertugas di bawah d'Albuquerque dan orang ini sangat mereka benci dan takut. Mereka mendesak agar d'Almeida tetap berada di India. Ia memiliki alasan kuat. Kapal yang akan membawanya tidak tiba. Jadi ia dibenarkan apabila tetap tinggal menjalankan pemerintahan sampai armada berikutnya tiba.

Raja muda itu memiliki kelemahan untuk mengikuti usulan itu. Ketika dengan kedatangannya di Cochin pada 10 Maret 1509 d'Albuquerque menuntut agar dirinya menyerahkan kekuasaan kepadanya. Orang yang memiliki hak untuk menjalankan pemerintahan itu menolaknya, dan berbulan-

<sup>133</sup> Raja muda d'Almeida tidak memahami apa yang dikehendaki d'Albuquerque. Ia menganggap diri d'Albuquerque sebagai petualang, sebagai orang gila yang tidak cocok memerintah.



bulan lamanya permusuhan mereka terus berlangsung. Pada masa ini tidak ada yang dilakukan dan penjagaan pantai diabaikan. Raja Cochin mencoba menyelesaikan sengketa ini, tetapi karena ia mengakui hak d'Albuquerque, d'Almeida mencurigainya dan menunjukkan bahwa lawannya telah menghasut raja agar tidak mengeluarkan surat resmi. Jadi ia memutuskan untuk mengusir d'Albuquerque dari Cochin dan mengirimkannya ke Kananor di mana Laurenço de Brito harus menjaganya.

Pada 12 Maret 1509 sebuah armada 15 kapal di bawah pimpinan Fernando Cotonho, panglima Portugal, kemenakan d'Albuquerque, meninggalkan Lisabon. Dia membawa 1600 orang serdadu dan akan diangkat menjadi panglima di India untuk menghadapi kekuatan gabungan Muzelman. Surat perintah ditujukan kepada d'Albuquerque. Ketika armada ini muncul di depan Kananor pada Oktober 1509, panglima itu dengan bangga mendengar dari saudaranya apa yang terjadi antara dia dan Raja muda. Coutinho memperhatikan bahwa ia di sini diakui oleh raja dan pengikutnya sebagai gubernur dan saat itu membawanya serta ke Cochin.

Pada hari-hari pertama setelah kedatangannya, serah terima kekuasaan dilaksanakan. D'Almeida segera berangkat dengan salah satu kapal yang membawa muatan dan memulai perjalanan pulang. Perjalanan itu diadakan bagi d'Almeida sendiri dan beberapa orang lain yang harus mendampinginya. Setelah mengitari Tanjung Harapan, kapal-kapal ini berlabuh di pelabuhan Saldanha untuk mengambil air. Awak yang mendarat di sana berselisih dengan kaum Hotentot dan mereka diserang dan dilukai. Pada saat itu d'Almeida bermaksud untuk menghukum orang-orang bumiputera itu. Dengan 150 orang ia berangkat ke desa terdekat yang letaknya tidak jauh dari pantai dan mengangkut anak-anak dan ternak ke kapal. Kaum Hotentot yang dalam serangan pertama melarikan diri, segera berbalik dan menyerang orang-orang Portugis dengan kejam, sementara mereka merebut ternaknya dan menggunakannya sebagai perisai sehingga secepatnya mereka bisa mencapai pantai. Sayang sekali karena ombak tinggi, kapal-kapal itu harus mencari tempat lain untuk merapat sehingga orang-orang di pantai harus menempuh jarak yang jauh. Karena selalu dikejar oleh orang bumiputera dengan panah





dan lemparan batu, mereka yang terluka dan kecapaian ditinggalkan dan dibunuh oleh musuh. Bersama d'Almeida di sini sebelas orang kapten dan lima puluh orang serdadu yang kebanyakan terkenal karena pengalamannya di India, terbunuh. Suatu akhir yang tragis bagi sosok yang selalu menganggap peradaban Hindu dan Muzelmaun jauh di bawah dirinya dan selalu dihinanya, jatuh di tangan orang-orang Hotentot yang masih telanjang.

### C. PENAKLUKAN MALAKA

Telah dibahas sebelumnya bahwa Malaka pada abad XV merupakan salah satu pusat perdagangan internasional di Timur. Di sini barang-barang dari Timur: Cina, Jepang, Annam, Siam kepulauan Melayu, ditukar dengan barang-barang dari Barat, India, Arab, dan terutama rempah-rempah yang diangkut ke Malaka langsung dari daerah asalnya. Rempah-rempah menjadi komoditi dagang penting. Perkembangan Malaka dimulai ketika raja-raja dari kerajaan kecil ini masuk Islam dan hubungan langsung Tiongkok dengan Asia Barat terhenti. Setelah kerajaan Siam ditaklukkan, Kesultanan Malaka menjadi kaya sebagai akibat dari perdagangan, bahkan memiliki armada tempur. Kekuatan raja-raja kecil itu tumbuh dan hanya tinggal mempertahankan hubungan baik dengan bekas penakluknya lewat hadiah-hadiah yang diberikan kepada kesultanan.

Sejak kedatangan orang Portugis di Timur, lalu-lintas perdagangan Malaka berkurang karena para pedagang dari Persia, Gujarat dan Arab tidak berani lagi berlayar jauh karena takut terhadap pelaut Portugis itu. Jumlah pedagang dari pantai Koromandel yang tinggal di Malaka sangat banyak yang biasa disebut sebagai orang Keling menurut tempat asal mereka di Kalinga.<sup>134</sup> Juga orang Jawa atau setidaknya pedagang dari Jawa yang sebagian adalah orang Melayu, ditemukan di sini dalam jumlah besar. Mereka semua beragama Islam, sehingga mempunyai pengaruh lebih besar kepada Sultan daripada pengaruh orang Hindu dari Kalinga. Sultan yang berkuasa di Malaka saat itu

<sup>134</sup> Di antara para penulis mereka menyebutkan Quelin atau Qathin atau Chetin. Kadang-kadang orang menggunakan kedua sebutan itu. Komunitas Hindu terpenting di Malaka itu dalam tulisan sering disebut Nina Chetu atau Chatu. Lihat PA. Tiele. "De Europeers in den Maleischen Archipel. Eerste Deel. 1509-1529, dalam *BKI*, tahun 1876, vol. XXIV, hlm. 331-333.



bernama Mahmud dikenal karena ketamakannya. Dia adalah seseorang yang sudah uzur dan menyerahkan pemerintahan di Malaka kepada bendahara (menteri pertama), seorang Islam yang taat.

Pada September 1509 untuk pertama kalinya armada kecil Portugis muncul di Malaka. Diogo Lopez de Sequera pada bulan April 1508 telah meninggalkan Lisabon untuk menyelidiki seberapa jauh kebenaran berita bahwa di pantai barat Saint Lourenço (Madagaskar) ditemukan banyak kekayaan.<sup>135</sup> Ia berangkat menuju ke Malaka. Rempah dan logam mulia tidak ditemukan di Madagaskar. Dari sini mereka berangkat ke Cochin, ketika saat itu Francisco d'Almeida memegang tampuk pemerintahan. Armadanya diperkuat dengan kapal kelima yang di atasnya terdapat pasukan di bawah Francisco Serrao dan Francisco de Magelhaes. Jadi dengan lima kapal ini Lopez berangkat. Pertama ia singgah di Ceylon. Setelah melihat kepulauan Nikobar, ia menyusuri ujung utara Sumatera dan mengunjungi dua kerajaan kecil di pantai utara pulau itu di mana dia disambut dengan baik, yakni Pasai (ada yang menyebutnya sebagai Pace atau Pacem) yang berkembang pesat sebelum ada Malaka dan Pedir. Kedu pelabuhan itu sangat ramai, karena berfungsi sebagai pelabuhan ekspor lada Sumatera. Tanpa singgah di sini untuk mengambil muatan, Lopez berlayar ke Malaka.<sup>136</sup>

Lopez mendapat sambutan baik di Malaka. Pertama-tama yang dia kunjungi adalah orang Cina, yang dengan junk-junknya berlabuh di pelabuhan itu dan segera menjalin hubungan persahabatan dengan orang Portugis karena mereka bisa memiliki lebih banyak kesamaan adat dibandingkan bangsa Timur lainnya, dan tidak ada keberatan untuk makan bersama dari satu pinggan.<sup>137</sup> Mereka juga memperingatkan agar berhati-hati dengan orang Melayu karena mereka tidak dapat dipercaya. Pada mulanya Lopez tidak mengeluh. Sultan menyambut mereka dengan ramah, membuat kesepakatan dengan mereka

135 Berita tentang temuan ini disampaikan oleh Tristao da Cunha, yang dibawa oleh Antonio da Saldanha ke Lisabon pada bulan Agustus 1507. Menurut de Barros, Lopez menemukan bahwa berita itu berasal dari sebuah junk Jawa dengan muatan cengkeh yang berlayar ke Madagaskar. PA. Tiele. "De Europeers in den Maleischen Archipel. Eerste Deel. 1509-1529, dalam *BKI*, tahun 1876, vol. XXIV, hlm. 335.

136 PA. Tiele. "De Portugeezen...", hlm. 338

137 D'Albuquerque kemudian mengisahkan ada lebih banyak kesamaan tradisi mereka di wilayah ini. Orang-orang Cina itu mengisahkan banyak keajaiban negerinya kepada orang Portugis. Sebelumnya orang Cina menduga bahwa mereka adalah orang Jerman.





dan menunjukkan tempat di mana mereka bisa menimbun barang-barangnya. Mereka diberi kebebasan berkeliling dan tidak menimbulkan kejahatan, tetapi orang Islam tidak lagi tenang. Orang Portugis ini begitu ceroboh dalam mencari informasi di kalangan mereka tentang peralatan perang dan kekuatan laut Sultan. Ini menjadi sarana baik bagi mereka untuk memperingatkan Sultan. Apakah orang asing yang selalu membawa senjata ini kemana-mana tidak berakhir dengan tindakan kekerasan yang selalu mereka pikirkan, atau bahkan akan menundukkan raja di Malaka. Apakah setelah adanya peringatan itu Sultan bermaksud menguasai kapal mereka, ataukah dia akan tetap membiarkan para pedagang Portugis itu berkeliaran, sulit untuk dijawab. Salah satu tokoh dalam komplotan yang akan melawan mereka, adalah tokoh niaga dari Jawa yang oleh mereka disebut Ute Timuta Raja.<sup>138</sup> Sementara itu, lebih dari 60 orang Portugis mendarat, bendahara di sana berkata akan memasok mereka dengan perbekalan. Kapal mereka dikepung oleh sejumlah perahu dengan orang Melayu yang beralih akan mengirim makanan, dan melompat naik kapal. Salah satu kapten mereka menerima peringatan dan Magelhaes meneruskan peringatan ini kepada Lopez. Akan tetapi semua itu terlambat bagi orang-orang di darat. Mereka diserang dan beberapa orang terbunuh. Tiga puluhan orang berhasil selamat dan melarikan diri ke loji di mana bendahara datang untuk menenangkan dan menahan mereka. Dia mengakui tidak terlibat dalam pengkhianatan itu tetapi tidak bisa melepaskan para tawanan kecuali Lopez yang dengan kapalnya telah meninggalkan pelabuhan dan kembali ke sana dengan dalih kewenangannya hanya terbatas di pelabuhan itu. Para kapten sepakat bahwa mereka tidak mau menghadapi bahaya dan memutuskan untuk berlayar pergi. Di tengah jalan mereka melampiaskan dendam kepada perahu-perahu Melayu yang pasti tidak berguna untuk menjaga nama baik mereka di kepulauan ini. Juga mereka telah sengaja menimbulkan kerugian pada orang Melayu yang dikenal sebagai pelaut yang berani. Setibanya di Malabar mereka mendengar bahwa d'Albuquerque telah menggantikan Raja muda dan Lopez, yang merupakan pengikut d'Almeida, memutuskan dengan kapal-kapalnya untuk kembali ke Portugal. Tiga orang kaptennya tetap tinggal di India dan dari mereka

138 Nama formalnya adalah Utimutaraja, namun banyak orang memanggilnya dengan Mutaraja.



diketahui bahwa d'Albuquerque menyiapkan ekspedisi ke Malaka.<sup>139</sup>

Kemudian dia menerima kabar dari Ruy d'Araujo kepala loji yang ditangkap di Malaka. Ketika kabar tentang penaklukan Goa terdengar di sana, bendahara melepaskan semua tawanan sebanyak 19 orang yang masih hidup dan menunjukkan niat untuk bersahabat dengan orang-orang Portugis. Mereka mendampingi d'Albuquerque dalam pelayarannya ke Malaka. Dia mengikuti jalur yang ditempuh Lopez bersama lima kapal milik saudagar Gujarat yang dirampasnya di tengah perjalanan ke Pedir. Di sini mereka menemui Sembilan orang Portugis yang lolos dari Malaka dan dari mereka d'Albuquerque mengetahui bahwa bendahara merancang persekongkolan melawan Sultan tetapi justru orang Portugis yang menjadi korbannya. Seorang bangsawan Islam lainnya yang memusuhi orang Portugis telah melarikan diri ke Pasei.

De Florentin Gionvanni da Empoli mengisahkan bahwa dia dikirim oleh panglima d'Albuquerque untuk menghadap Sultan Pedir untuk menawarkan persahabatan. Sultan tidak menyambutnya dengan baik, karena mereka tidak segan merebut sebuah perahu saat memasuki pelabuhan yang berangkat ke sana, dan memberitahu sultan bahwa dia memiliki banyak pengikut yang baik dan semuanya orang dewasa, tidak ada anak. Siapapun yang merampas kapal di pelabuhannya berarti bukan sahabat. Apabila panglima itu menghendaki persahabatan maka dia harus mengembalikan kapal yang dirampasnya. Hal ini harus dilaksanakan sebelum mereka membahas hubungan dagang. Ketika d'Albuquerque tetap menolak mengembalikan kapal itu, orang-orang Portugis dilarang mendarat untuk melakukan pembelian. Keesokan harinya armada Portugis muncul di sepanjang pantai di Pasei. Florentijn kembali dikirim ke darat untuk menjajagi hubungan dagang dan permohonan untuk menyerahkan pelarian Muzelman dari Malaka. Akan tetapi raja kerajaan kecil itu tetap menjaga jarak dengan orang Portugis karena sikap perompakan mereka, karena kapal-kapal Gujarat yang mereka taklukkan berasal dari Pasei. Mereka menerima jawaban dari Muzelman bahwa hukumnya melarang

139 PA. Tiele. "De Portugeezen in het Oosten 1515-1529: Opvolgers van Affonso d'Albuquerque" dalam *De Gids*, 1877, vol. 41.





dia membeli barang-barang yang dirampas dari tetangganya, terutama dari rekan-rekannya dan tidak akan diserahkan kepada orang Kristen. Menurut orang Portugis, Sultan berdalih bahwa pelarian itu tidak berada di Pasei dan kapal itu telah ditebusnya.

Dua kapal dagang bermuatan beras dirampas oleh pelaut Portugis antara Pasei dan Malaka. Banyak kesulitan dialami untuk mengembalikan sebuah junk dengan awak lengkap. Kapal itu milik Zaenal, sultan Pasei yang saat masih kecil dirampas kekuasaannya oleh perdana menteri. Junk itu sedang berlayar ke Jawa untuk mencari bantuan. D'Albuquerque menunjukkan penghormatan kepadanya, menjanjikan bantuan kepadanya dan membawanya serta ke Malaka.

Pada 1 Juli 1511 armadanya muncul di depan kota itu. Sultan mengirimkan seorang bangsawan Melayu yang bernama Tuan Bandan ke kapal benderanya untuk mengetahui keinginan d'Albuquerque. Dia menuntut pembebasan semua tawanan. Sultan sebelumnya ingin membuat perdamaian dan bisa memberikan izin bagi kapal-kapal dagangnya. Ketika laksamana itu tetap pada tuntutannya, Sultan segera melakukan persiapan terutama atas desakan para pedagang dari Gujarat untuk mempertahankan kota itu terhadap serangan bangsa Portugis. D'Albuquerque ragu-ragu melakukan penyerangan, karena dia tidak mau membahayakan Ruy d'Araujo, salah seorang utusannya yang disingkirkan oleh d'Almeida dari India Depan, walaupun d'Araujo telah memberitahu dia bahwa dirinya tidak perlu dikhawatirkan.

Kini permusuhan dimulai dengan pembakaran rumah-rumah yang berada di sepanjang pantai dengan beberapa kapal Gujarat. Ketika Sultan melihat kondisinya serius, dia mengirimkan kembali para tawanan. Laksamana itu tampil dengan tuntutan lain: izin untuk membangun sebuah benteng di Malaka dan ganti kerugian atas apa yang dirampasnya dari Diogo Lopez dan biaya perang. Perundingan terbentur pada tuntutan ini. Sultan dibujuk oleh penggantinya Allaudin dan Sultan Pahang yang sedang berada di Malaka untuk menikahkan salah seorang putrinya untuk melawan musuh. Apabila bantuan diberikan kepadanya jelaslah bahwa musuh tidak akan mampu



menghadapi kekuatan gabungan yang besar karena mereka tidak memiliki sarana pertahanan. Namun laksmananya dengan kapal-kapalnya tetap menjaga jarak dan syahbandar dari para pedagang Jawa diam-diam berunding dengan orang Portugis.<sup>140</sup>

Malaka terletak di tepi sebuah sungai kecil yang melingkupi perkampungan tempat di mana para pedagang tinggal terpisah dari kota itu. Malaka dibangun di atas sebuah bukit dan terdiri atas istana serta sebuah masjid besar. Kedua bangunan ini dihubungkan dengan sebuah jembatan kayu yang dilengkapi beberapa meriam dan dilindungi dengan pagar pada kedua sisinya. Serangan pertama orang Portugis ditujukan ke jembatan itu. orang Melayu mempertahankannya dengan gigih dan para penyerang dengan susah payah merebutnya. Akhirnya mereka berhasil tetapi mereka kecapaian untuk bertahan di sana dan setelah membakar beberapa bangunan di sekitarnya, mereka kembali ke kapal mereka.

Beberapa kapten Portugis merasa keberatan terhadap dimulainya lagi permusuhan. Sultan telah dihukum atas pengkhianatannya kepada Diogo Lopez dan Sultan juga sudah menerimanya. Peluang penaklukan selalu kecil apabila orang mempertimbangkan keberanian dan kekuatan besar musuh. Sementara kekuatan Portugis tidak mencukupi untuk menduduki dan bertahan dalam jangka waktu lama. Jadi dianjurkan agar jangan melewatkan musim yang baik untuk kembali ke India, karena di Goa orang masih memerlukan bantuan mereka.

Untunglah d'Albuquerque berhasil meyakinkan mayoritas dan mereka tidak mengajukan keberatan. Oleh karenanya diputuskan untuk kembali melakukan penyerangan. Pada 10 Agustus 1511 jembatan itu diserang kembali dan meskipun ada tembakan gencar dari kubu pertahanan orang Melayu, orang Portugis berhasil merebutnya. Semula orang Portugis bertahan di sekitar jembatan itu, kemudian dari situ menembaki dan mengancam kota. Orang harus berhati-hati karena di mana-mana orang Melayu memasang ranjau dengan mesiu di jalanan. Penduduk di seberang utara (kaum pedagang)

140 PA. Tiele. "Europeers in den Maleischen Archipel" dalam *BKI*, 1879, vol. 27: Tweede gedeelte, 1529-1540, hlm. 1-3.





yang tidak dapat melewati jembatan itu lagi, berteriak minta tolong kepada d'Albuquerque dan dalam waktu beberapa hari seluruh kota itu dikosongkan dari pasukan Sultan, kemudian diduduki oleh orang Portugis. Mereka menemukan begitu banyak senjata, berjumlah kira-kira 2000 pucuk meriam. Menurut kesaksian orang Portugis, orang Jawa pandai menggunakan senjata itu.

Alaudin dengan sisa pasukan Melayu berangkat ke muara sungai Muar yang tidak jauh dari Malaka untuk bertahan. Ketika d'Albuquerque mendengar hal ini, dia mengirimkan pasukan untuk mengusirnya dan menghancurkan pertahanannya. Sultan Mahmud sendiri berangkat meminta bantuan kepada sekutunya di Pahang. Perlahan-lahan sejumlah besar orang Melayu kembali dan perdagangan hidup lagi. Para bekas pegawai dan budak Sultan yang ditampung di lingkungan sekitarnya kembali bekerja untuk membangun benteng, dan masjid serta kompleks kuburan Sultan yang terletak di lereng gunung. Mereka harus menyediakan bahan baku. Orang Portugis di sini juga tidak tinggal diam. Setiap orang ditugaskan untuk menjadi tukang batu, pemecah batu atau pemikul.

Oleh d'Albuquerque diangkat seorang konsul atau syahbandar baik atas pedagang Hindu maupun pedagang Islam. Jabatan untuk syahbandar Islam dia serahkan kepada Ute Timuta Raja, seseorang yang berpengaruh dan terhormat serta menjadi sahabatnya. Akan tetapi raja tersinggung dengan pengangkatan ini karena para pedagang Hindu diuntungkan oleh orang Portugis yang sebelumnya berunding dengan Sultan Mahmud dan putranya Allaudin. Bukti pengkhianatan diserahkan kepada d'Albuquerque dan tindakannya yang kejam diberikan kepada para pedagang. Laksamana itu ragu-ragu untuk mengambil langkah lebih lanjut. Orang Jawa memiliki banyak pengikut dan sebagian besar orang Portugis menderita sakit sebagai akibat dari cuaca yang tidak bersahabat dan gizi makanan yang buruk. Akhirnya melalui suatu tipuan d'Albuquerque mencoba menaklukkan raja dan menjatuhkan hukuman karena perilakunya. Para pengikutnya masih menimbulkan kesulitan bagi orang Portugis.



D'Albuquerque memiliki semboyan "plus outre". Dia selalu melihat lebih jauh daripada rekan-rekannya. Untuk menaklukkan kota itu, dia dengan sebuah junk Tionghoa yang diduga akan menyinggahi Siam dalam pelayaran pulangnya, memberi menugaskan seorang Portugis bernama Duarte Fernandez, kemudian seorang penjahit yang ditangkap bersama Ruy d'Araujo yang memahami bahasa Melayu. Fernandez harus memberitahu raja Siam tentang kedatangan laksamana itu di Malaka serta rencana penaklukkannya, dan memberitahu dia agar pengikutnya yang tinggal di Malaka harus menyambut baik kedatangan orang Portugis. Fernandez disambut baik di istana Ayuthia dan raja Siam mengirimkan seorang bangsawan Thai bersamanya kembali ke Malaka untuk menjalin persahabatan dengan laksamana itu dan menunjukkan kepuasannya terhadap penghukuman Sultan. Utusan dikirim ke Siam dengan pemberian hadiah. Ia harus menyampaikan kabar penaklukkan Malaka kepada raja. Mereka berlayar dengan sebuah kapal Pegu menuju Tenasserim lewat laut yang saat itu termasuk wilayah Siam, dan dari sana lewat darat menuju ibukota. Bersama dengan mereka, Ruy da Cunha dikirim ke Pegu untuk membuat kesepakatan. Para pedagang Pegu di Malaka sangat banyak dan membantu d'Albuquerque melawan Sultan.

Dari beberapa raja Melayu muncul tawaran persahabatan dan hadiah; Sultan Kampar di pantai timur Sumatera, menantu bekas sultan Malaka yang digulingkan, mengirimkan kayu alu dan getah sebagai hasil tanahnya dan seorang raja dari Jawa<sup>141</sup> dengan membawa peralatan musik, senjata dan sebuah kain besar dengan disain adegan perang yang ditenun dengan warna-warni yang mencolok. Pada akhir tahun itu d'Alberqueque mengirimkan tiga kapal ke kepulauan Maluku dan Banda yang diawaki oleh 120 orang Portugis dan 60 orang Melayu dilengkapi dengan senjata. Antonio d'Abreu menjadi pemimpin armada ini. Di mana-mana mereka tiba harus bersikap bersahabat dan menawarkan hadiah-hadiah kepada raja-raja bumiputera dan jangan merampas perahu. Tetapi para pedagang yang ditemui di kepulauan rempah

141 Menurut Castanheda dia adalah seorang raja terpenting di pulau itu, tinggal di pedalaman dan raja-raja Islam di pantai tunduk kepadanya. Barbosa mengisahkan hal yang sama dan menyebut nama Pateudra. Mungkin dia adalah Trenggono, sultan Demak yang dimaksudkan. Menurut berita Islam, raja-raja kafir yang datang kepada kita pada abad XV akhir terdesak ke ujung timur Jawa. Lihat PA. Tiele. "Europeers in den Maleischen Archipel" dalam *BKI*, 1879, vol. 27: Tweede gedeelte, 1529-1540, hlm. 4.





harus dicegah mengambil muatan sebelum mereka memuati kapalnya.

Ketika mereka memulai berlayar, d'Albuquerque juga melakukan persiapan. Ruy d'Araujo diangkat menjadi kepala kantor dan hakim di Malaka dan Ruy de Brito Patalim menjadi komandan benteng dengan 300 orang serdadu pendudukan. Kekuatan itu dibekali dengan sepuluh kapal yang berada di bawah Fernandez Perez d'Andrade.

Pada Februari 1512 laksamana itu berangkat dengan tiga kapal dan sebuah junk rampasan kembali ke Cochin. Di atas junk itu ia membawa 60-an orang tukang yang cakap, termasuk tukang reparasi kapal kayu Jawa dan lainnya yang sangat dibutuhkan di India. Zaenal, calon pewaris tahta di Pasei yang dijanjikan akan dipulihkan haknya, sebelum keberangkatannya mengingatkan dia pada janji itu tetapi d'Albuquerque harus menunda kepergiannya karena angin musim buruk. Zaenal yang takut bahwa orang Portugis akan membawanya serta ke India, bersama pasukannya berjalan kaki pergi meninggalkan mereka.

Pelayaran ini tertunda karena angin yang tidak bersahabat. Dalam pelayaran Tanjung Timiang di Sumatera, kapal d'Albuquerque terdampar di pantai berpasir dan pintu tengahnya pecah, sehingga ia dan awaknya dengan susah payah menyelamatkan diri untuk ditampung di kapal lain. Beberapa orang berenang ke pantai dan mencapai Pase. Orang-orang Jawa dan Melayu yang berada di junk itu memanfaatkan kekacauan ini untuk merampas sebuah perahu dan membawanya ke Timiang, sebuah kota kecil di Sumatera yang mungkin termasuk kekuasaan kerajaan Islam Aru. Dari awak Portugis, hanya empat orang yang tiba di Pase. Kedua kapal yang tersisa harus berbalik menghadapi angin. Setelah berupaya dengan sekuat tenaga, akhirnya pada awal Februari 1512 mereka tiba di Cochin. Setelah pelayaran yang melelahkan itu, d'Albuquerque di sini tidak merasa tenang.

Ketika laksamana itu pergi, orang-orang Portugis di Goa menghadapi kesulitan besar. Adil Syah belum berani untuk merebut kembali lokasi yang strategis itu, dan salah seorang panglimanya berhasil menguasai benteng



Benasterim, yang terletak tidak jauh dari pulau itu dan melakukan pengepungan kota. Namun, di laut raja Bijapur tidak dapat berbuat banyak sehingga musuh dapat mendapatkan pertolongan dan makanan, dan oleh karena itu mampu bertahan di kota. Pengepungan ini segera berakhir dan d'Albuquerque tinggal menanti bantuan dari Portugal untuk menyerang musuh. Pada Agustus 1512, 15 kapal dari berbagai armada tiba di India yang meninggalkan Eropa pada tahun sebelumnya, dengan membawa 2000 orang serdadu. Raja Manuel menulis surat kepada laksamana itu bahwa ia harus berunding dengan para perwiranya apakah perlu mempertahankan Goa. Terbukti lawan-lawan d'Albuquerque yang berada di Lisabon mulai meragukan kepentingannya.<sup>142</sup> Untuk sementara panglima itu merahasiakan surat ini dan setelah memuat kapal terakhir dan memulai perjalanan terakhir, dia berangkat pada 16 September dengan armada 16 kapal menuju Goa.

Jadi d'Albuquerque mencapai tujuannya dan Goa menjadi koloni Portugis. Persoalannya adalah melindungi pulau itu terhadap serangan musuh yang baru dan untuk itu benteng Benasterim diperkuat dan kubu pertahanan lain dibangun di aliran sungai lain. Karena laksamana itu ingin memantau proyek pembangunan ini sendiri, ia mengirimkannya Garcia da Noronha ke Cochin untuk mengawasi pengangkutan kapal terakhir. Beberapa kapal perang harus ditinggalkan di Kalikut untuk melindungi pelabuhan ini.

Meskipun Adil Syah meninggalkan Goa dengan tenang, orang Portugis memperoleh ketenangan berkat situasi di Dekkan. Di seluruh kerajaan Hindu di India selatan, di Bidjnagar seperti yang disebut menurut nama ibukotanya, sejak 1507 Khrisnaraja berkuasa. Ia adalah seorang raja yang ambisius dan kuat yang bukan hanya ingin mempertahankan wilayahnya terhadap tetangganya di sebelah utara, raja-raja Islam yang telah membagi kerajaan lama Brahmaui, tetapi berulang kali berusaha memperluas wilayahnya sendiri. Terhadap dia, Adil Syah harus mencurahkan kekuatannya dan oleh karena baik dia maupun lawannya berkepentingan pada pengangkutan kuda Arab yang diperlukan

---

<sup>142</sup> Para pedagang dan pejabat menolak petualangan bersenjata dan dengan demikian pendudukan Goa. Duarte Barbosa, penulis di kantor Kanamor dan yang memberi kita gambaran tentang India, mengeluh dalam sebuah surat kepada raja tanggal 12 Januari 1513 tentang pemborosan d'Albuquerque di Goa. PA. Tiele, "De Portugeezen...", hlm. 5-6.





dalam pertempuran. Kini keduanya menjalin persahabatan dengan orang Portugis yang menguasai sebagian besar perdagangannya. Untuk itu pada 1514 mereka mengirimkan seorang utusan ke Goa. D'Albuquerque memanfaatkannya untuk mengajukan tuntutan tinggi kepada keduanya, akan tetapi pada keduanya perundingan tidak dapat dilangsungkan. Sementara itu perdagangan kuda di Goa semakin hari semakin meningkat, seperti yang disampaikan oleh Florentijn Andrea Corsali yang mengunjungi kota ini pada 1515.

Dengan tenang d'Albuquerque dapat menyampaikan keberatan yang dimiliki oleh raja Manuel terhadap pendudukan Goa kepada para kaptennya. Ia juga menguraikan kepada mereka keuntungan yang diperoleh dari tindakannya, seperti yang sebelumnya disebutkan dan ia menyampaikan jawaban itu kepada raja. Ia juga mengungkapkan kepuasannya atas persetujuan yang diperoleh. Manuel dalam surat terakhirnya kepada laksamana itu masih mendesak agar perjalanan ke Laut Merah bisa segera dilaksanakan. Untuk tujuan itu d'Albuquerque kini menyiapkan suatu armada yang akan berlayar dan mengadakan rapat untuk mengetahui pendapat para perwiranya tentang rencana ini. Kebanyakan di antara mereka setuju. Armada yang terdiri atas 21 kapal dan mengangkut 1700 orang serdadu Portugis dan 800 orang Kanare dan Malabar bertolak pada 17 Februari 1513 dan langsung berlayar ke Tanjung Guardafui. Keheningan angin memaksa mereka singgah di pulau Sokotra. Benteng di Soko atas perintah raja pada tahun sebelumnya telah dibongkar. Lima orang Arab dari Kesjin menduduki tempat ini tetapi mereka kembali pergi dengan kedatangan orang Portugis. Di sekitar pulau ini sebuah kapal Tsjaul ditangkap yang berlayar ke laut Merah. Nahkoda yang berada di atasnya ditekan oleh d'Albuquerque karena di seluruh armada itu tampaknya tidak ditemukan orang yang benar-benar mengenal perairan tempat mereka berlayar. Segera setelah angin menguntungkan, armada itu meneruskan pelayaran ke Aden.

Aden adalah kota yang mengalami pertumbuhan pesat karena para pedagang Arab dari Jeddah dan kota-kota dagang lain di Laut Merah takut kepada orang Portugis, jarang berlayar ke India dan membeli barang-barang



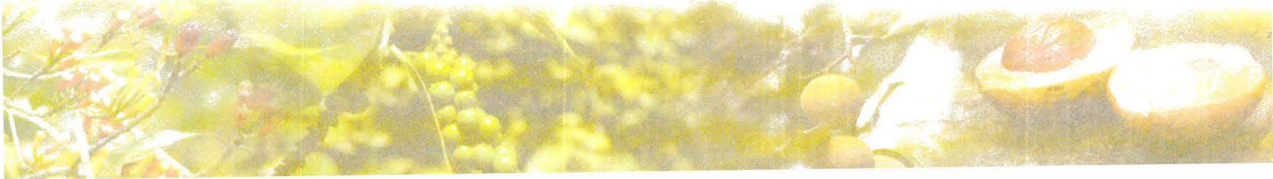
India di sini. Kota ini dikuasai oleh Amir Ibn Abd Alwanhab yang saat itu berperang melawan Imam Sanaa tetapi meninggalkan benteng yang baik. Pada puncak gunung di sisi darat, orang membangun benteng kuat dengan tembok tinggi kota yang akan mempersulit mendekati dari arah ini.

Ketika armada Portugis berlabuh di depan Aden, gubernur kota itu bertanya kepada d'Albuquerque apa yang diinginkannya dan juga menawarkan perbekalan untuk armadanya. Laksamana itu menuntut penyerahan Aden kepada raja Portugal, bila tanpa seizin raja ia tidak bisa mengizinkan pasukan asing mendarat di kotanya. Namun ia bisa mengizinkan pendaratan beberapa orang untuk berunding dengan laksamana itu. D'Albuquerque sendiri tetap bertahan pada tuntutanannya dan oleh karena tidak dikabulkan, ia memutuskan menyerang kota meskipun ada kesulitan karena mereka harus mendarat di depan pengawasan musuh. Dengan demikian semua persiapan penyerangan harus dipercepat dan diatur.

Ketika pasukan mendarat, d'Albuquerque mengirimkan 600 orang untuk mencegah pengangkutan pasukan lawan lewat darat. Untuk yang lain, para perwira dan serdadu harus memasang tangga di tembok kota. Pada saat itu 40-an tangga dipasang di tembok tetapi sekaligus dipatahkan di bawah teriakan mereka yang datang dan akhirnya terpaksa turun kembali dan diserang oleh musuh. Juga pasukan yang mencoba memasuki kota, terpaksa harus mundur karena hujan peluru dari atas. Tanpa menunda lagi mereka naik kapal.

Laksamana berunding dengan para kaptennya tentang apa yang akan dilakukan. Beberapa mengusulkan untuk menurunkan meriam besar ke darat dan menembakkannya. Namun d'Albuquerque betapapun beraninya melihat peluang kecil dengan taktik itu, ia membutuhkan pasukan lebih besar untuk menduduki kota itu. Ia memutuskan mencari sebuah tempat yang lebih cocok untuk membangun sebuah benteng di salah satu pulau Laut Merah, sesuai pilihan yang diberikan kepadanya oleh raja Manuel. Untuk itu ia tidak melepaskan rencana mengusir orang Islam dari Aden. Apa yang dianggapnya perlu saja yang dilakukan demi penegakkan kekuasaan Portugis di Timur.<sup>143</sup>

143 PA Tiele. "De Europeers in den Maleischen Archipel", hlm. 336-337.





Setelah menghancurkan benteng di pulau Sirah, di depan Aden, kapal-kapal itu mengangkat sauh dan berlayar masuk ke laut Merah. Untuk pertama kalinya sejak zaman Yunani dan Romawi kembali semua armada Eropa muncul di perairan itu yang dipercaya oleh orang-orang tua. Orang kembali mengenalnya; dengan pensil di tangan laksamana itu mengarahkan pelayaran kapal dan berlayar penuh di antara pulau-pulau dan laut dangkal, menduga bahwa pemandu asing bisa menyesatkannya. Dia sampai di pulau Kamaran tetapi usaha untuk berlayar lebih lanjut terhambat oleh angin balik. Jadi orang memutuskan untuk menunggu di Kamaran. Pulau ini tidak kekurangan air tetapi hanya sedikit makanan yang ditemukan dan segera habis, sehingga makanan dan cuaca buruk mengakibatkan banyak kematian. Dua bulan dilewatkan di sini dalam penderitaan. Baru pada 15 Juli 1513, angin yang baik mendorong armada ini berlayar kembali. Dengan memperhatikan pembangunan benteng, di jalan masuk teluk ini orang melihat pulau Meium yang disebut Perim dan yang diduduki oleh orang Inggris. Sekelompok batuan karang tanpa air tetapi pelabuhannya baik. D'Albuquerque memberinya nama Ilha de Vera Cruz, menurut pertanda di udara dalam bentuk salib yang dilihatnya di Laut Merah dan sangat memotivasi dirinya. Ia memutuskan untuk tidak membangun sebuah benteng baik di situ maupun di Kamaran. Menurut segala berita pulau Massaua di pantai Abbysinia dianggap lebih cocok karena terletak di dekat negara yang bersahabat (Abbysinia) dan mudah memasok makanan dari daratan.

Dari Meium, armada ini terus berlayar menuju Aden. D'Albuquerque memerintahkan pemantauan pelabuhan di sisi lain semenanjung tempat kota itu dibangun dan setelah beberapa pertempuran, pada 4 Agustus dia berlayar ke Diu. Di tempat ini, terdapat kota pelabuhan utama Gujarat, yang sudah lama menjadi perhatian mereka. Jika orang menguasai Diu, kota ini bisa bermanfaat bagi seluruh perdagangan dengan Timur demi kepentingan Portugal. Sultan Muzaffar Syah yang pada 1511 menggantikan ayahnya Mahmud tampaknya memberikan wawasan kepada d'Albuquerque untuk mendirikan benteng. Setidaknya dalam sebuah surat kepada raja Manuel, ia menganggap masalah ini telah selesai. Mungkin sultan sangat sibuk dengan



mempertahankan wilayahnya melawat Rajput untuk mengawasi kepentingan dagang pengikutnya.

Namun sebaliknya ia mempercayakan pelabuhan ini kepada gubernur Diu, Melik Eiaz. Dengan kedatangan d'Albuquerque ia menunjukkan sambutan ramah, mengirимkan hadiah kepadanya dan para kaptennya dan mengizinkannya untuk mendirikan sebuah loji di Diu, tetapi selain itu ia mengusulkan kepada Sultan agar keinginan orang Portugis jangan ditanggapi. D'Albuquerque mendengar laporan ini di Tsjaul, pelabuhan milik Nizam Syah yang dikunjunginya dari Diu dan sudah dibangun sebuah loji. Di sini dia menemui utusan yang sebelumnya ia kirim kepada Mudzaffar Syah. Sultan belum menolak permohonannya. Pada tahun berikutnya 1514 ia mendesak lewat utusan kedua tetapi juga gagal. Kepada utusan ini disodorkan pilihan antara Surat dan kota pelabuhan lain, tetapi di Diu Sultan tidak mengizinkan orang Portugis mendirikan sebuah benteng.

#### D. ORANG PORTUGIS DI MALAKA

Tatkala dikuasai oleh orang Portugis, Goa dipimpin oleh seorang gubernur yang berkedudukan di Goa. Gubernur Goa memiliki seorang *capitao* di Malaka. Pada 1522 gubernur Goa dijabat oleh d'Albuquerque. Para panglima bawahan ditempatkan atas pangkalan yang kurang penting seperti di Pacem atau juga dikenal sebagai Pasai di dekat Malaka perisinya di Sumatera, atau seperti yang ditulis oleh sejarawan Portugis sebagai Çamatra. Selanjutnya pada tahun itu tidak ada pangkalan lain di kepulauan ini.<sup>144</sup>

Menurut Gubernur Dom Duarte, selama 3 tahun pemerintahannya (1522-1525) hampir tidak pernah mengalami perlawanan dari Aceh, sementara di tempat lain, seperti di Tangere di Afrika, ia sangat diuntungkan oleh nasib baik. Karena ia begitu dibenci dan tidak disukai oleh orang-orang Moor di Barbariyah. Namun ia dihormati di India. Ketika ia berada sementara di Cochin dengan perahu-perahunya, ia ditembaki dengan panah api.

144 Anonim. "Affonso d'Albuquerque in het Oosten: Eerste gedeelte: 1507-1515, dalam *De Gids Eerste Gedeelte*, 1876, vol. 40, jilid 1, hlm.





De Baros yang mengikuti perjalanan Alfonso d'Albuquerque dalam laporan perjalanannya membahas tentang kejatuhan Malaka.<sup>145</sup> Malaka pada masa d'Albuquerque merupakan kota dagang kuat, pusat perdagangan antara selatan dan timur. Umat Islam dari Arab, India dan Persia di sini menerima sambutan baik tanpa menolak orang Hindu (dari Kalinga), orang Pegu, Siam dan Cina dalam aktivitas perdagangannya. Orang Hindu Jawa banyak yang tinggal di Malaka yang jumlahnya cukup besar. Di Malaka, Jumlah pedagang Jawa jumlahnya melebihi orang Melayu. Tidak ada kepala kampung yang lebih kaya dan lebih kuasa daripada kepala koloni Jawa. Kota ini terbentang beberapa mil jauhnya di sepanjang pantai dan dibagi menjadi dua melalui sungai kecil, kampung pedagang dan kota yang ditandai dengan keberadaan masjid agung dan istana. Kedua bagian ini saling dihubungkan dengan jembatan kayu. Pada kedua ujung kota itu, terletak kota utama yang merupakan tempat tinggal orang Jawa (tentang kota utama, dalam karya De Baros ini bagian timur disebut Ilir dan bagian barat disebut Upi). Di bagian timur para pedagang dari Tuban, Jepara, Sunda Kelapa dan Palembang yang tunduk kepada penguasa kumpulan orang Jawa, dan sebagai pimpinannya adalah orang Jawa yang dikenal oleh orang Portugis sebagai Utimuti Raja. Utimuti Raja dikisahkan sebagai seseorang yang sudah berusia lanjut, berusia kira-kira 80 tahun, yang kekuasaan dan kekayaannya hanya kalah dari Sultan Malaka. Penguasa kota utama barat yang tidak begitu kuat, yang terutama dikunjungi oleh para pedagang Gresik dan sekitarnya memiliki nama Kolaskar; kedua pimpinan ini di daerah kekuasaannya menjalankan kewenangan hukum yang tak terbatas. Mereka semuanya adalah pemeluk Islam.<sup>146</sup>

Ketika Laksamana Portugis Diogo Lopez de Sequiera untuk pertama kalinya muncul di depan Malaka pada 1509 dengan sebuah armada lima kapal, Utimuti Raja menyambut orang Portugis ini. Namun, Sequiera dan orang Portugis lainnya merasa takut dan curiga apabila terjadi tindakan pengkhianatan yang dialami oleh Alfonso d'Albuquerque dan Sequiera, yang menyebabkan

145 A.A. Fokker. "Episoden uit den tijd der Portugeeshe heerschappij in Oost Indie, dalam *De Indische Gids*, 1892, jilid II, hlm. 1998-1999.

146 Orang Portugis menyebut orang Gresik yang terkenal sebagai orang Agaci, Agasim atau Agrasim. Mereka mendengar nama Gresik atau Garsik dari orang bumiputera Malaka. Satu abad kemudian orang Portugis menyebut orang Gresik sebagai Gerawasi. Lihat P.J. Veth, *Java: Geographisch, Ethnologisch, Historisch, eerste deel* (Haarlem: De Erven F. Bohn, 1896), hlm 257-260.



laksamana itu terluka pada perjalanan sebelumnya di Tanjung Verde.<sup>147</sup> Mereka kemudian menjauhi pantai dan membatalkan pendaratannya di Malaka. Akan Tetapi ketika d'Albuquerque pada tahun 1511 muncul dengan kekuatan lebih besar yang berjumlah sembilan belas kapal untuk menghindarkan diri dari pengkhianatan yang terjadi pada Sequiera di Pulau Santiago di dekat Tanjung Verde. Orang-orang Jawa di Malaka sebagai akibat perselisihannya dengan Sultan dan sebagian lagi karena kebutuhan keamanan dan keluarganya, diam-diam orang-orang Jawa di Malaka berunding dengan orang Portugis. Hasil perundingan dengan orang Portugis berdampak pada sedikitnya orang Jawa di Malaka yang berpura-pura terlibat dalam pertahanan kota ketika terjadi pertempuran melawan Sultan. Dengan demikian, setidaknya orang Jawa menjamin ketika d'Albuquerque meminta pertanggung-jawabannya atas sikapnya dalam pertempuran itu dan laksamana Portugis tersebut, meskipun mungkin ia tidak sepenuhnya percaya juga, sangat puas dengan pemberian pernyataan ini.

Sultan Mahmud, penguasa Malaka, seperti semua raja timur lainnya adalah seorang yang tidak dapat dipercaya menurut kisah-kisah Melayu. Pada mulanya orang Eropa memiliki kesan yang baik tinggal di Malaka. Dengan kedatangannya ke kota, orang pertama yang dikunjunginya adalah orang Cina, yang dengan junk-junk mereka berlabuh di pelabuhan dan yang segera menjalin hubungan baik dengan orang Portugis. Orang-orang Cina ini memperingatkan kepada orang Portugis agar waspada terhadap orang Melayu, karena mereka adalah bangsa yang tidak dapat dipercaya. Untuk memperoleh kepercayaan dari mereka, orang Portugis harus membayar sejumlah uang tertentu.<sup>148</sup>

Setelah kejatuhan kota Malaka, Utimuti Raja secara terburu-buru menyerahkan diri kepada panglima itu dan darinya ia menerima hadiah besar karena laksamana itu menganugerahinya dengan gelar syahbandar untuk memerintah dan mengadili semua penduduk Islam. Dalam pertempuran yang

<sup>147</sup> Peristiwa penyerangan kapal yang ditumpangi Alfonso d'Albuquerque dan pimpinan rombongan Fernao Veloso terjadi di pulau Santiago di Tanjung Verde pada 8 November 1497, ketika para pelaut itu berada di sana selama 8 hari. Pada 13 November 1497 mereka diserang oleh penduduk bumiputera dengan tombak dari balik semak yang melukai Laksamana Alfonso d'Albuquerque bersama tiga atau empat orang lainnya. Laporan ini dapat dilihat Charles Davis Ley, *Portuguese Voyages 1497-1663* (London: J.M. Dent en Son, 1953), hlm. 6-7.

<sup>148</sup> Charles Davis Ley, *Ibid*, hlm. 336.





dilakukan oleh d'Albuquerque untuk menjamin penaklukkannya lebih lanjut terhadap Sultan yang melarikan diri, dia juga dibantu oleh 600 orang korps pasukan Utimuti Raja.

Akan tetapi hubungan baik ini tidak berlangsung lama. Terjadi permasalahan antara d'Albuquerque dan orang-orang Jawa ini. Melalui surat, musuh-musuhnya menuduh Utimuti Raja di depan d'Albuquerque menjalin hubungan rahasia dengan putra Sultan yang melarikan diri; juga sejumlah keluhan terhadap Utimuti Raja disampaikan seperti berbagai jenis pemerasan dan penindasan, pembelian sejumlah besar beras untuk dijual kembali dengan harga sangat tinggi, larangan kepada abdi-abdinya untuk menerima mata uang baru yang dikeluarkan oleh orang Portugis. Menurut nasehat d'Albuquerque, perlu dibuat keputusan untuk membunuh pimpinan orang Jawa yang licik. Akan tetapi kewaspadaan yang ditunjukkan oleh panglima itu dijawab dengan penolakan dengan cara menggagalkan usaha untuk membunuh mereka secara diam-diam. Akhirnya terbukalah konspirasi itu. Tuduhan terhadap Utimuti dibacakan secara terbuka di depan rapat para kepala kampung. Setelah itu dia bersama keluarganya ditangkap dan dijebloskan dalam penjara, sementara seorang bangsawan Jawa lain yang bernama Pati Katir (ditemukan dalam sumber Portugis sebagai Pate Quarter) menggantikannya kemudian diangkat sebagai pimpinan orang Jawa menggantikan Utimuti Raja. Saat itu d'Albuquerque mengadakan penyelidikan hukum terhadap Utimuti. Utimuti telah memeras orang lain termasuk tidak kurang dari 500 budak. Laksamana d'Albuquerque memerintahkan Pate Katir untuk menyelesaikan persoalan ini dengan menghukum mati Utimuti bersama seorang putra, putra tiri dan kemenakan. Mereka menjalankan vonisnya di tempat yang sama dengan lokasi Lopez de Sequeira ketika ditikam sehingga menemui ajalnya.

Akan tetapi persoalan hukuman mati bagi utimuti Raja membawa dampak serius yang panjang bagi orang Portugis. Permasalahannya adalah istri Utimuti telah menyerahkan uang tebusan yang besar kepada d'Albuquerque agar bisa menyelamatkan nyawa suaminya dan anak-anaknya, dengan syarat bahwa untuk selamanya mereka akan meninggalkan Malaka dan tinggal di Jawa. Dengan alasan telah melakukan pelanggaran hukum, permohonannya



ditolak. Akhirnya Istri Utimuti menggunakan kekayaannya yang besar untuk membalas orang-orang Eropa yang dibencinya. Dia berhasil membujuk Pate Ketir dengan cara menyuap sejumlah uang, dengan rayuan akan menikahkan anaknya dengan salah seorang putrinya. Tindakan permusuhan pertamanya adalah membakar kampung Keling yang berbatasan dengan kota utama yang dihuninya karena akibat keluhan penduduk kampung Keling mengakibatkan kematian Utimuti dan anaknya.<sup>149</sup>

Setelah mendengar hal ini, d'Albuquerque memberikan perintah kepada beberapa orang perwira untuk mengembalikan Pate Ketir ke kotanya. Akan tetapi kini permusuhan semakin berkobar. Sepuluh hari lamanya gerombolan Pate Ketir merusak dusun orang Keling dan mereka meneror penduduk Malaka. Penduduk di kampung itu sangat takut pada pembunuhan sebagai akibat dari kemarahan orang Jawa, sehingga d'Albuquerque memandang perlu untuk memberikan ampunan kepada pimpinan Jawa itu dan membiarkannya dengan alasan D'Albuquerque tidak mampu memadamkan dendam orang Jawa dan akan mencegahnya. Lama kelamaan mereka bersedia untuk kembali hidup tenang dan damai. Disesalkan bahwa orang-orang Jawa bersedia berkorban segalanya demi Pate Ketir. Semua ini diduga bahwa didorong oleh ambisi untuk membuat istri Utimuti senang dan juga untuk mendapatkan perkawinan yang dinantikan. D'Albuquerque meredam dendamnya dan memberikan kedudukan yang sama seperti Utimuti kepada Pate Ketir.<sup>150</sup>

Namun perhitungan d'Albuquerque salah. Perkawinan yang telah berlangsung mengakibatkan naiknya kewibawaan dan pengaruh penguasa Jawa. Janji untuk melakukan balas dendam ibu mertuanya telah terwujud dan kini ia menggunakan kedudukan yang dilimpahkan kepadanya untuk mengusir d'Albuquerque dari Malaka. Ia berharap Laksamana d'Albuquerque bisa berlayar kembali ke India pada angin musim kemarau, untuk mencegah terjadinya permusuhan.

D'Albuquerque benar-benar bersiap untuk meninggalkan Malaka pada awal 1512. Sebelum keberangkatannya dia masih menerima seorang

149 PA. Tiele, "De Europeers in den Maleischen Archipel, deerde geleesten", dalam *BKI*, tahun 1880, jilid 28.

150 Lihat J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society* ('s Gravenhage: W. van Hoeve Ltd., 1967), hlm. 49-52.





utusan raja Jawa yang tidak disebutkan namanya, yang ketika mendengar tindakannya mencoba bersahabat dengan orang Portugis. Menurut Castañeda, orang teringat pada raja yang sama seperti yang disebut oleh Barbosa Pate Udra. Hadiah-hadiah yang dipersembahkan kepada panglima Portugis itu pada kesempatan ini sangat unik. Hadiah itu terdiri atas selusin tombak dengan ujung besi, sebuah kain besar yang memuat lukisan berbagai sikap perang raja Jawa secara unik dan dua puluh arloji logam kecil yang dipukul dengan batang kayu dan membentuk paduan suara. Ditemukan juga batik dari bahan katun dan peralatan musik yang dibentuk oleh kumpulan sejumlah gong. D'Albuquerque akhirnya meninggalkan kota Malaka terlebih dahulu mendahului perjalanannya menuju India.

Sebelum meninggalkan Malaka, Panglima Portugis ini melihat bahwa Pati Ketir, yang terlalu berkuasa di kota hilir sebagai penguasa Jawa, mampu memaksakan sejumlah kecil orang Eropa, untuk melakukan pembangkangan terhadap perintahnya. Oleh karena itu d'Albuquerque merancang suatu sabotase yang akan memisahkan kota utama dari kota, dan pertahanannya. Untuk melaksanakan sabotase ini dikerahkan 70 orang di bawah perintah Affonso Pessoa, yang dari laut didukung oleh sebuah perahu yang dilengkapi satu pucuk meriam besar dan enam meriam kecil. Perahu ini begitu strategis letaknya sehingga meriam itu bisa menjangkau seluruh permukaan yang mampu menahan serangan orang Jawa. Akan tetapi melalui serangan mendadak yang dirancang, Pati Katir mampu menguasai perahu itu dan membunuh seluruh awaknya. Hanya petugas yang melayani meriamnya dibiarkan tetap hidup karena Pati Ketir ingin memanfaatkan jasa-jasa mereka untuk memanfaatkan meriam-meriam itu. Serangan ini terjadi pada saat Ferrao Perez de Andrade, yang ditinggalkan oleh d'Albuquerque sebagai panglima armada, pergi untuk mengejar Hang Nadim, panglima atau Laksamana Sultan yang melarikan diri ke arah timur sejauh 15 mil dari sungai Muar, yang diketahui telah menjalin hubungan dengan kaum pemberontak Jawa.<sup>151</sup>

D'Andrade yang gagal mengejar Hang Nadim kembali ke Malaka dengan

151 Nicolas Godfried van Kampen, *Geschiedenid der Nederlanders buiten Europa, vol. 1*, (Haarlem: Francius F. Bohn, 1831), hlm. 64-65)



tangan hampa, ia menemukan kota itu dalam kondisi kacau. Melalui kesepakatan dengan panglima Portugis Ruy de Brito, mereka memutuskan untuk secara bersama-sama menyerang dari darat dan dari laut ke kota utama Jawa. Sarana pertahanan Pati Ketir sejak lama direncanakan untuk direbut. Dia mendirikan tembok tinggi dari kayu besi, di dalam dan di luar diperkuat dengan timbunan tanah, diperkuat lagi dengan parit dan dilengkapi dengan sejumlah meriam. Sementara itu di belakangnya terdapat sebuah benteng kecil yang sangat mengejutkan orang Portugis. Di sini terlihat bukti dari kekayaan yang ditinggalkan oleh Utimuti, seluruhnya dibangun dari kayu cendana putih dan merah.<sup>152</sup>

Akan tetapi kekuatan pertahanan ini membuat Pati Ketir ceroboh dan orang Portugis yang serangannya mengejutkan dirinya, menunjukkan keberaniannya sehingga orang-orang Jawa, setelah melakukan pembantaian besar di antara mereka, dipukul mundur sehingga mereka melarikan diri ke hutan sekitarnya dan bertahan di sana. Ahli meriam yang tertangkap ditemukan kembali oleh pasukan Eropa. Mereka ditemukan telah dipancing dengan meriamnya yang dirampas oleh orang Jawa, karena mereka menolak untuk menembaki rekan-rekannya. Suatu rampasan mahal jatuh ke tangan orang Portugis dalam penaklukan benteng ini.

Sementara itu Pati Ketir mengungsi di dusun-dusun yang tersembunyi oleh pepohonan lebat, tidak terjangkau oleh orang Portugis. Namun segera Pati Ketir memutuskan untuk meninggalkan lingkungan di sekitar tempat yang dianggapnya aman dan dia membangun sebuah benteng baru di dekatnya, yang letaknya sangat menguntungkan untuk pengangkutan bahan makanan dari Jawa. Setelah itu ia mencoba untuk menjalin hubungan dengan Sultan Malaka yang sementara itu melarikan diri, dengan maksud untuk memperoleh lebih banyak bantuan dari sultan. Jumlah tenaga yang dimilikinya sangat besar sehingga benteng baru itu segera bisa diselesaikan. Kapal-kapal yang mengangkut bahan makanan dari Jawa diperintahkan untuk mendarat, untuk membangun suatu kubu pertahanan yang dilengkapi dengan meriam, di titik-titik yang strategis untuk menyerang kapal orang Portugis. Akan tetapi Ruy de

152 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 64-70.





Brito diberitahu tentang semua ini melalui mata-mata dan surat-surat rahasia, dan dalam dewan militer diputuskan untuk tidak lagi memberi waktu kepada Pati Ketir untuk memperkuat diri lebih lanjut. Benteng yang baru dibangun ini segera digempur oleh Portugis dengan kekuatan penuh. Namun, serangan ini berhasil ditangkis oleh Pate Ketir yang mengakibatkan kerugian besar bagi pihak orang Portugis. Kondisi ini memberikan inspirasi bagi Pate Ketir untuk melakukan serangan balik dan menyerang perbentengan yang komandonya dipercayakan kepada Affonso Pessoa. Pada saat yang sama Sultan, yang telah bergabung dengan Pate Ketir setelah penghancuran kota utamanya, didorong untuk berbuat lebih banyak dan ia memberikan perintah kepada anak buahnya agar dengan armada yang dimilikinya memotong pengangkutan bahan makanan ke Malaka yang saat itu dikuasai oleh Portugis. Usaha d'Andrade untuk menyerang kapal-kapal itu di muara sungai Muar gagal, dan Pate Katir memanfaatkan serangan itu untuk mengganggu Pessoa dengan menggunakan perahu-perahu kecil. Perahu-perahu ringan itu diperintahkan untuk berlayar keliling kota melalui kanal-kanal untuk membakar kota dan membunuh orang Portugis.

Malaka sangat menggantungkan bahan makanan yang didatangkan dari Jawa. Junk-junk yang mengangkut bahan makanan yang menuju ke kota Malaka dibatasi, sehingga mengakibatkan persediaan makanan di mana-mana menjadi langka. Untuk penduduk kota Malaka, selama beberapa hari hanya diberikan jatah sekali, khususnya bagi orang Eropa. Namun akibatnya banyak orang bumiputera yang mati kelaparan. Permasalahan kekurangan bahan makanan yang berupa beras ini juga dialami oleh pasukan Pate Ketir. Bahaya kelaparan untuk jangka lama ini memicu pihak-pihak yang bersengketa untuk melakukan gencatan senjata karena setiap orang harus berbuat sesuatu untuk mencari makan daripada untuk bertempur. Setelah angin musim tiba kembali, memungkinkan kapal pengangkutan berlayar kembali. D'Andrade dengan armada kapal kecilnya berangkat kembali untuk menunggu junk-junk yang datang dari Jawa. Ia berhasil menangkap satu junk yang memuat bahan makanan dan perlengkapan perang yang dikirimkan untuk orang Jawa yang memberontak. Ternyata di dalam kapal Junk tersebut terdapat seorang putra



Pate Ketir. Akan tetapi, tanpa mengetahui kebiasaan orang Jawa, d'Andrade tertipu oleh kapten junk dan awak kapalnya. Kapten kapal Junk menyuruh agar bahan makanan dan senjata itu dipindahkan ke kapalnya. Mereka membiarkan orang Portugis berkeliaran di kapalnya tanpa membawa senjata. Sementara itu, tidak seorangpun yang berpikir akan melawan. Salah satu orang Jawa kemudian menarik keris yang berusaha disembunyikannya dan berhasil melukai d'Andrade. Orang Jawa itu segera ditangkap, beberapa melompat dari geladak dan berenang menuju pantai yang berada di dekatnya. Akan tetapi, yang lainnya tetap ditahan dan kapten kapalnya ditekan melalui siksaan untuk mengakui bahwa ia hanya perintis dari tiga junk lain yang dikirim untuk Pate Ketir, yang masih menjelajahi selat Singapura dan salah satu tawanannya adalah putra Pate Katir. D'Andrade tanpa kesulitan juga mampu menguasai junk-junk lainnya yang membuat Pate Ketir sangat terpukul. Anaknya berhasil lolos dari tawanan beberapa hari kemudian.<sup>153</sup>

Setelah peristiwa ini, D'Andrade merencanakan suatu serangan baru terhadap orang-orang Jawa. Hasilnya menguntungkan orang Portugis karena mereka tidak siap. Benteng Pate Ketir dibakar, sebagian besar pasukannya terbunuh dan dia sendiri, setelah bersembunyi untuk waktu lama di dalam hutan, menemukan dua junk yang menyambutnya dari Jawa untuk diam-diam pergi dan kembali ke tanah asalnya dengan maksud mencari bantuan. Ketika pelariannya diketahui, dia dikejar oleh d'Andrade. Namun ia segera mengetahui bahwa sudah terlambat dan d'Andrade kembali ke Malaka dengan sia-sia. Pelarian Pate Ketir terjadi sekitar awal 1513.

Pelabuhan terpenting Jawa, yang telah menjalin hubungan dagang terlama dengan Malaka, menurut sumber-sumber Portugis adalah Jepara. Pada 1513 kota ini dikuasai oleh seorang bangsawan Jawa kaya yang oleh orang Portugis disebut Pate Unus atau Pate Umez.<sup>154</sup> Kekuasaan kerajaan di Demak saat itu cukup luas. Menurut penulis Portugis ini, di Jepara pada 1521 dipimpin oleh penguasa Pati Unus yang memeluk Islam. Ia merupakan salah satu panglima

153 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 74.

154 Menurut sumber Portugis yang ditulis oleh Wiselius, Pate Unus ditulis sebagai Pate Umez. Cara penulisan yang disesuaikan oleh sistem fonologi bahasa Portugis menyebabkan apa yang didengar ditulis sesuai dengan sistem fonologi bahasa Portugis.





Pangeran Trenggana, hanya sebentar bertahan.

Pati Unus menurut De Barros, adalah seorang keturunan raja-raja Jawa, yang sejak lama berusaha menaklukkan Malaka pada masa kekuasaannya dan terutama memperhitungkan keinginan orang Jawa yang menjadi bagian dari penduduknya. Tentang penaklukkan kota itu sebelum orang Portugis, mencapai tujuan itu ia melakukan persiapan besar dan di antaranya membuat sebuah junk yang besarnya sama dengan kapal Portugis berkapasitas 500 ton yang diperkuat dengan tujuh lapis campuran kapur dan minyak yang dapat digunakan sebagai tameng yang tak tertembuskan oleh senjata. Ia menjalin hubungan baik dengan para kepala orang Jawa di Malaka. Kenyataan bahwa penaklukkan kota ini oleh d'Albuquerque jelas menggagalkan rencananya. Ia berharap hasil baik bisa diraihinya; di satu sisi karena dia melihat betapa kecil kekuatan yang mempertahankan kota itu, di sisi lain karena ia mengharapkan persekutuan dengan penduduk untuk mengusir orang-orang asing yang dibenci. Setelah tujuh tahun melakukan persiapan, ia mengumpulkan armada dengan 90 perahu yang diawaki oleh 12 ribu orang, kebanyakan adalah orang Jawa dari Palembang, di bawah perintah Tumenggung dan dilengkapi dengan sejumlah besar meriam yang dibuat di Jawa. Menurut De Baros, orang Jawa adalah penembak meriam yang cakap. Dengan kekuatan ini dia memutuskan menyerang Malaka. Akan tetapi sayang sekali pada saat itu Pati Ketir terdesak dan melarikan diri ke Jawa. Orang-orang Portugis yang sejak lama telah mencium maksudnya, mendengar bahwa Pati Unus datang untuk membantu Pati Katir. D'Andrade mempersiapkan kedatangan orang Jawa dengan menempatkan seluruh armadanya di selat Sabang (dalam laporan disebut *Sabun*). Akan tetapi karena tidak ada pertempuran, mereka kembali ke Malaka, dengan maksud untuk berangkat ke Goa sesuai perintah yang diberikan kepadanya. Untunglah rencana ini tidak dilaksanakan ketika diketahui bahwa kapal-kapal Pati Unus muncul dari sisi lain dari yang diduga semula. Dengan maksud menyerang kota, diam-diam mereka menyusuri pantai Sumatera dan dengan perlindungan pulau-pulau sekitarnya, meluncur ke utara menuju muara sungai Siak dan dari sana menyeberangi selat itu, sehingga pada petang tanggal 1 Januari 1513 secara tiba-tiba orang melihat laut di sebelah barat



kota itu penuh dengan kapal.<sup>155</sup>

Orang Portugis segera memahami bahwa tidak lain mereka adalah armada Pati Unus, yang meskipun kemunculannya yang mendadak menimbulkan kekacauan dan ketegangan pada mulanya, mereka memutuskan untuk menyambutnya dengan kekuatan yang bisa dikumpulkan, yakni 17 kapal yang diawaki oleh 350 orang Eropa dan beberapa orang bumiputera. Meriam orang Portugis menimbulkan kerusakan parah pada perahu-perahu Pati Unus. Namun tanpa membalas tembaknya, perahu-perahu itu belayar di sepanjang pantai dalam garis serapat mungkin sampai saat malam tiba mereka muncul di depan kota dan berlabuh di kota utama Jawa, sementara kegelapan menunda pertempuran.

Orang Portugis, yang merasakan infrastruktur pertahanannya sangat kuat, melewati malam itu dengan was-was. Namun karena kekuasaan Gubernur Ruy de Britto, d'Andrade tidak bisa melaksanakan kehendaknya untuk menyerang Pati Unus dengan sebuah armada kecil yang dimilikinya. Karena sikapnya, keesokan harinya, ia memberikan keyakinan padanya bahwa tujuan utamanya adalah melakukan pendaratan dan memperkuat diri dengan bantuan penduduk, sehingga Pati Unus tidak tertarik melakukan pertempuran kapal. Sementara kota dan benteng sejauh mungkin telah bersiap melawan. D'Andrade menyiapkan segalanya untuk membakar perahu-perahu kecil musuh pada saat fajar tiba, sementara dia memanfaatkan kekacauan yang muncul di sana untuk menyerang junk-junk besar dengan menghancurkan geladaknya.

Sementara itu Pati Unus menjalin kontak dengan orang-orang Jawa di kota Malaka. Akan tetapi dia menjadi takut dan kecewa ketika mendengar dari pimpinannya Surya Dewa bahwa Pati Ketir yang telah menerima nasehat dan bantuannya, terpukul dan melarikan diri. Serangan orang Portugis dan kerugian yang ditimbulkan oleh meriam mereka pada junknya menambah kekacauannya dan Surya Dewa bersama pasukannya terbukti lebih suka memperhatikan kondisinya sendiri daripada melanjutkan bertempur. Rencana

155 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 84.





untuk mendarat dan menyerang benteng Portugis untuk sementara ditunda, sedangkan keberanian musuh telah menimbulkan keraguan pada Pati Unus bahwa dia hanya bisa mengharapkan berkah dari kesabaran dan kecerdikan meskipun membawa suatu kekuatan yang besar. Dia memutuskan untuk berlayar ke muara sungai Muar bersama seluruh armadanya dan dari sana bersama kesepakatan dengan Surya Dewa akan mengganggu dan menyerang orang Portugis.

Namunketika fajartiba, orang Portugis melihat musuh terburu-buru berlabuh dengan penuh keberanian. Baik dari benteng maupun armada, tembakan segera terdengar; “Musuh lari. Arahkan Sint Jago (nama meriam) kepada mereka”. Dengan semangat tinggi mereka mengejar Pati Unus, membakar sebagian perahu kecilnya dengan tembakan yang terarah baik. Orang-orang Portugis merasa puas karena junk besar milik orang Jawa dan sebagian junk kecilnya tidak lagi menyusuri sungai Muar, kemudian tanpa melakukan perlawanan mereka segera kembali ke Jawa. Dua junk, termasuk milik Tumenggung Palembang, dirampas oleh orang Portugis dan Pati Unus sendiri bisa selamat berkat adanya badai besar yang menghalangi orang Portugis mengejar lebih lanjut. Melalui kekalahan Pati Unus dan Pati Ketir, orang Portugis di Malaka terbebas dari musuh-musuhnya yang berbahaya karena dibandingkan dengan orang Jawa, orang Melayu masih bisa mereka atasi.<sup>156</sup>

## E. BENCANA DI BENTENG PULAU BINTAN

Pulau Bintao (Bintan) adalah sebuah pulau di laut Malaka, dalam jarak empat puluh mil dari kota itu. Raja Malaka berangkat ke sana untuk mempersenjatai dan memperkuat diri melawan orang-orang Portugis, yang telah mengusirnya dari tempat itu. Ia menyebutnya Pago (Pakoe) atau “kapitan” yang melakukan gencatan senjata, seperti Antonio Correa. Ia begitu cepat melumpuhkan raja-raja sehingga dalam waktu beberapa tahun kemudian Pago mendirikan sebuah pemukiman di pulau itu yang dikelilingi oleh perbenteng kuat terbuat dari jenis kayu mahal serta dilengkapi dengan

<sup>156</sup> Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 89.



meriam-meriam yang baik kualitasnya. Sementara ia telah melindungi sungai yang memungkinkan dijadikan jalan masuk dengan pagar kayu tertentu, yang membuat muaranya tetap bisa berfungsi untuk mengalirkan air. Dari sungai inilah ia bisa melakukan serangan ke sejumlah kapal kecil dan yang lebih penting lagi, orang Portugis bisa mengambil semua persediaan logistik dengan kapal-kapal yang mengangkut bahan makanan ke pelabuhan atau dalam kondisi darurat, dari sini pula ia dapat memerintahkan anak buahnya untuk membakar perahu-perahu yang sedang berlabuh.

Dari Goa Jorze d'Albuquerque marah terhadap cara bertindaknya yang dianggap menghina itu dan selain itu dia masih menemukan dalam kesepakatan setahun sebelumnya ketika bersama Antonio de Britto dia mencoba untuk menyusuri sungai dan merebut benteng dengan kekerasan, yang ekspedisinya harus ditebus dengan kerugian yang besar, sehingga setelah mempertimbangkan semua itu, dia memutuskan untuk membalas dendam pada tahun yang sama. Bulan April tampaknya memberikan kesempatan yang baik, karena saat itu dia menerima berita bahwa ditemukan sejumlah besar perahu yang menyusur masuk sungai Muar dari Bintan, dalam jarak tujuh mil dari Malaka. Duarte Coelho berada di sebuah kapal untuk menyelidiki gelombang Cochin Cina atas perintah raja Manuel yang saat itu diberikan kepadanya, tanah yang disebut kerajaan Cachao oleh orang Cina. Ketika menyusuri pantai, dia menerima laporan tentang armada bumiputera. Ia segera memasuki Malaka untuk membuat keterangan tentang "kapiten" dan menawarkan diri, apabila ekspedisi ini diserang oleh musuh. Jorze d'Albuquerque menyiapkan seluruhnya sepuluh kapal dan menyerahkan komando kepada iparnya Don Sanco Enriquez. Kapal-kapal itu bermuatan 200 orang. Mereka menerima perintah agar panglima tertinggi (*capitao mor*) dengan kapal benderanya sebagai komandan ekspedisi di bawah Duarte Coelho dengan *noveta* (sebuah kapal kecil) dan Manuel de Berredo dalam sebuah *galyoot* akan memilih ruang terbuka untuk menyerang musuh, yang merupakan armada kapal dagang. Dengan cara ini mereka akan menggiringnya ke laut lepas. Sebanyak tujuh kapal sebelumnya bisa bertahan di pantai agar armada bumiputera itu tidak bisa mendekati ketika mereka menyusuri sungai.<sup>157</sup>

157 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*.





Seluruh rencana yang tersusun baik ini menjadi berantakan karena cuaca buruk yang disertai angin kencang, yang menghantam tujuh kapal itu sehingga mereka semua terdorong ke muara sungai. Beberapa kapal terdampar di sana dan yang lain segera terbawa oleh arus oleh angin kencang. Karena terkepung dan dilumpuhkan oleh cuaca buruk, sebagian besar orang Portugis terbunuh. Dom Sancho dan Duarte Coelho beruntung karena mereka melarikan diri ke Malaka; sebab *lancharas* (penyebutan untuk perahu bumiputera) sebanyak 40 kapal seperti yang kemudian diketahui kapal-kapal itu adalah suruhan dari raja Bintan. Raja telah memerintahkan agar semua warganya menyerang orang Portugis, karena raja menginginkan orang Portugis meninggalkan wilayah itu. Penyebabnya adalah karena orang Portugis telah telah menenggelamkan lebih dari 17 kapal dengan sebagian besar pasukannya.

Bencana yang melanda Malaka itu belum berakhir dengan apa yang dikisahkan dan Dom Sancho Enriquez yang masih beruntung lolos dari penangkapan orang-orang Moor di Bintan ini, meskipun dia melarikan diri dari Muwar. Pelarian ini begitu cepat sehingga raja Bintan diperingatkan oleh tetangganya. Ia beruntung nasibnya dan bisa memberikan keuntungan bagi orang Portugis, membuat wibawanya naik sehingga ia sendiri berusaha membujuk raja-raja yang telah menyatakan memihak kepada Portugis untuk menyerang Raja Bintan. Salah satu raja ini berasal dari Pao (Pahang), sebuah kerajaan di pantai timur Malaka, yang sebelumnya merupakan sekutu dan sahabat orang Portugis. Saat itu, sebagai taklukan dan kesetiannya terbukti dari penawaran salah seorang putrinya untuk dinikahi. Hal ini berarti bahwa Orang Moor menerima tawaran persahabatan ini dan segera menduga bahwa melalui sarana ini ia dapat memberikan serangan penting terhadap Malaka. Dengan demikian ia bisa bersepakat dengan mertuanya bahwa diam-diam rencana itu akan dilaksanakan sampai waktu memberikan kesempatan untuk dilangsungkan pernikahan, yang segera akan terwujud.

Karena kota Malaka hanya memungkinkan pertahanan dari luar dengan sarana sendiri, mereka sangat menderita bila kapal-kapal bantuan tidak datang. Jorze d'Albuquerque berada dalam kondisi terjepit. Ia mengirimkan Dom Sancho Enriquez bersama *galyonnya*, disertai dua kapal lain untuk meminta



bantuan dari raja Pahang. Perkawinan yang dilangsungkan dirahasiakan dan orang masih memperhitungkan persahabatannya dengan orang Portugis, sehingga Dom Sancho memuat dua kapal untuk dikirimkan kembali ke Malaka. Pada pagi hari ia melihat bahwa di sekitarnya telah dikelilingi oleh 35 perahu bumiputera dari Bintan yang masuk melalui sungai. Secara membabi buta mereka menyerangnya sehingga dia dan saudaranya Dom Antonio dan 30 orang Portugis terbunuh, sebelum mereka bisa melakukan perlawanan.

Kedua bersaudara ini adalah putra Dom Alfonso Enriquez, penguasa Barbacena. Peristiwa ini terjadi pada awal November. Dengan penipuan persahabatan palsu dan perahu yang sama, raja Pahang segera diketahui ikut menyerang kapal-kapal Portugis. Raja Pahang telah berkhianat. Jorze d'Albuquerque telah mengirimkan dua junk ke Siam untuk mengambil perbekalan. Nahkodanya adalah Andre de Brito, yang berasal dari India untuk mengelola perdagangan. Dalam perjalanan pulang dari Siam, dia ingin memasuki pelabuhan Pahang tanpa mengetahui apa yang menimpa Dom Sancho. Karena orang tidak menduga adanya serangan mendadak, ia dijebak dan bersama semua awaknya dihabisi sampai habis.

Sungguh menarik bahwa Jorze d'Albuquerque pada tahun itu tidak mulai berpikir apa yang akan menimpa armada dan anak buahnya. Kerugian yang disampaikan mendorong Laxamena (mungkin dari kata Laksamana), panglima armada raja Bintan sehingga dia memasuki pelabuhan Malaka dan dengan perahu-perahunya menyerang kapal Simao d'Abreu, yang kembali dari Maluku. Ketika tiga belas orang yang berada di atasnya bertahan dengan berani, dia melepaskan tembakan yang tidak bisa ditembus dengan bajanya; dia meluncurkan sebuah junk kosong yang berlabuh di pelabuhan itu, dan di sana membakarnya; kedua kapal ini terbakar habis.<sup>158</sup>

Jorze d'Albuquerque ingin membalas dendam, karena sebagai ksatria dia memperhitungkan perlawanan yang dihadapinya oleh orang-orang yang tidak bersalah. Ia ingin menggunakan taktik musuh untuk menghadapi musuhnya sendiri. Dengan kapal-kapalnya ia ingin mencegah orang Portugis pergi dari

158 PA. Tiele. "De europeers in den Maleischen Archipel, derde geleerte: 1541-1555, dalam *BKI*, tahun 1880, jilid 28.





Malaka. Ia mengumpulkan sejumlah kapal, memutuskan untuk merebut muara sungai Bintan dan mencegah setiap perahu yang akan berlayar memasukinya. Dia mengirimkan iparnya Dom Garcia Enriquez dengan tujuh kapal untuk melaksanakan rencana itu, dengan perintah ekspedisi dibatalkan apabila aliran sungai itu tidak bisa dilayari oleh kapal-kapal besar. Laksamana bersembunyi di sebuah teluk dekat muara sungai. Ia mengirimkan dua perahu sebagai pengintai. Dom Garcia tidak menyadari tipuan ini; tampaknya dia terlalu berani dan kurang pertimbangan. Oleh karena itu, ia mengorbankan dua kapalnya untuk merebut perahu lawan. Namun ia baru tiba di muara sungai ketika Laksamana muncul dan bergerak mendekati armada Portugis yang tidak memungkinkan meloloskan diri dan hanya mampu untuk bertahan.

Sementara itu, di benteng lainnya, yang juga dikuasai oleh Enriquez, pertempuran maupun pemerintahan tidak berlangsung lancar. Dom Andre Enriquez "kapitan" Pacem, pada tahun sebelumnya meminta Gubernur untuk mengirimkan seorang pengganti untuk menggantikannya dirinya, sekaligus meminta bantuan pasukan untuk mempertahankan benteng ini. Gubernur saat itu mengirimkan kapal yang membawa permohonan bagi Lopo d'Azevedo, dengan perbekalan yang diperlukan dalam pelayaran, sekaligus untuk mempertahankan benteng dari serangan musuh, sekaligus dengan membawa perintah kepada Dom Andre untuk menyerahkan kepemimpinan atas benteng ini kepada Lopo. Lopo d'Azevedo tiba pada bulan Juni di Pacem; Dom Andre sebaliknya berubah pandangan. Ketika Dom Andre berbeda pendapat tentang berbagai persoalan penting dengan Lopo d'Azevedo, dia menyatakan bahwa benteng itu tidak akan diserahkan kepadanya. Lopo d'Azevedo selama beberapa hari tinggal di situ, ketika Dom Andre mengeluhkan cara tindakannya, karena benteng yang tidak mau dia serahkan kepada siapapun yang diutus Gubernur. Dom Andre malah menawarkan pergantian kepemimpinan atas benteng di Pacem kepada Ayres Coelho, iparnya. Setelah itu Dom Andre naik kapal dan berangkat meninggalkan benteng itu. Orang ini memiliki dua puluh ribu *pardao* yang disita dari sebuah perahu bumiputera yang direbutnya saat tiba di Pacem. Ayres Coelho adalah seorang pemberani yang terkenal dalam peperangan melawan orang-orang Moor di Tangerang. Di tempat itulah putranya



yang bernama Gonçalo Coelho lahir. Ia tidak ragu-ragu menjalankan tugas itu, akan tetapi ia harus menghadapi gelombang tugas dan tanggungjawab karena dengan sedikitnya tentara yang dimiliki yang kebanyakan dalam kondisi sakit, logistik yang tidak memadai, sehingga dirasakan kekurangan stok makanan. Raja-raja dari Daya, Pedir dan Pacem mau memasok makanan kepadanya sehingga ia mampu bertahan, sehingga Dom Andre lebih mempercayainya dari pada Lopo d'Azevedo, karena raja Pacem merupakan raja yang sulit dipercaya, namun Ayres Coelho dapat menguasainya dengan baik. Namun, setelah menerima kekuasaan dari Dom Andre, posisinya mulai terjepit. Dari luar tembok benteng ia didesak oleh banyak musuh. Ia juga harus menghadapi kelaparan di dalam benteng dan kurangnya berbagai prasarana yang diperlukan untuk mempertahankan diri. Kondisi yang menyulitkan dirinya daripada perang itu sendiri. Beberapa hari berlangsung, ia bertahan dengan berani sampai suatu malam gabungan pasukan bumiputera yang oleh orang Eropa dianggap kafir menyerang bentengnya.<sup>159</sup> Ada kebiasaan di wilayah ini bahwa orang-orang barbar ketika mereka menyusun rencana untuk merebut benteng itu. Penyerangan dilakukan pada malam hari dalam kondisi hujan lebat, sehingga berkabut. Kegelapan yang basah oleh air hujan menyebabkan pencegahan penggunaan senjata api karena hujan menghambat kinerja mesiu. Serangan itu begitu hebat sehingga kaum bumiputera dapat menguasai kubu pertahanan dengan meriam mereka. Pertempuran berlangsung sepanjang malam hingga fajar. Pada saat fajar, terlihat dua kapal di laut yang meluncur ke arah benteng. Ayres Coelho segera mengirimkan sebuah perahu untuk memberitahukan kondisi darurat yang dihadapi orang Portugis di benteng itu, dan telah melakukan perlawanan sepanjang malam. Kapten Bastillo de Sousa dan Martim Correa melakukan pelayaran dagang ke Banda atas seizin gubernur. Orang-orang pemberani seperti mereka ini tidak perlu menunggu lama. Mereka mendarat, segera menghadapi musuh dan mengusir mereka dari aliran sungai dengan korban yang cukup besar. Setibanya ke dalam benteng, mereka mencoba memperbaiki kerusakan yang ditimbulkan oleh orang-orang Moor dan membuat beberapa parit yang telah terbuka. Ketika delapan hari berlalu, sebuah kapal lain memasuki pelabuhan, yang memberi kesempatan

---

159 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*.





orang-orang Moor untuk segera meninggalkan benteng, sehingga orang bisa memastikan bahwa mereka membatalkan pengepungan. Akan tetapi ketika semua orang merasa senang, Martim Correa mengetahui bahwa ini adalah suatu tipuan dan dia menyadarkan mereka agar meningkatkan pengawasan dan kewaspadaan dengan mempertimbangkan bahwa musuh masih memiliki lima belas ribu pasukan, sementara pasukan Eropa hanya berkekuatan 350 orang saja. Dari jumlah itu sebagian besar dalam kondisi sakit dan terluka, sehingga mereka tidak mungkin diikutsertakan dalam mempertahankan benteng. Ternyata dugaan Martim Correa itu benar dan nasehat terbukti manjur sehingga pada malam yang sama, dua jam sebelum fajar, benteng itu telah dikepung dari semua sisi oleh delapan ribu pasukan terbaik musuh. Mereka diserang secara diam-diam. Saat itu yang bertugas jaga di benteng hanya sepuluh orang saja. Pertempuran berlangsung di mana-mana. Musuh melengkapi diri dengan lebih dari tujuh ratus tangga yang terbuat dari bambu yang dengan mudah dan ringan dipasang dengan kokoh. Di kota ini tampak bahwa orang berjaga dan empat sisi benteng dibagi di bawah empat orang kapitan, yaitu Ayres Coelho, Bastiao de Sousa, Martim Correa dan Manoel Mendez de Vasconcellos sebagai penguasa atau "capitao mor" laut Pacem. Orang-orang Moor yang telah memasang tangga mereka bersiap menyerang dari segala sisi memanjat benteng dan dengan kegigihan yang mereka miliki, ditunjukkan dalam pertempuran berlangsung lebih dari satu jam. Mereka mencoba menguasai bagian atas tembok, pasukan Portugis mendesak mereka dari tangga ke bawah sehingga banyak musuh terbunuh. Berulang kali rencana baru disusun tanpa memberi kesempatan sedikitpun bagi orang-orang Portugis untuk beristirahat. Saat itu tujuh ekor gajah dikirim menuju sayap Ayres Coelho. Semuanya berjalan bersama dengan gajah ke tangga benteng, sehingga tangga yang terbuat dari kayu yang tampaknya sangat kuat patah dan gajah-gajah itu dipaksa masuk, meskipun ada perlindungan dari ranting pohon. Saat itu terjadi keributan, karena pasukan pertahanan telah meninggalkan tangga, Bastiao de Sousa dan Martim Correa pada saat itu meninggalkan posnya sehingga Ayres Coelho hanya bertahan dengan sebuah pistol pendek yang dipegangnya. Banyak serdadu yang dilengkapi dengan tombak yang dilepaskan dari pasukan gajah ini. Akan tetapi semua telah



kehilangan waktu dan tenaga karena mereka tampaknya tidak peduli sampai kedua orang itu melemparkan sejumlah granat yang tembakannya membuat hewan itu tak tidak dapat dikendalikan lagi oleh pengendaranya dan mereka justru terinjak-injak membunuh orang-orangnya sendiri.

Fajar mulai menyingsing, tampak pemandangan mayat orang Moor yang bergelimpangan. Lapangan itu tertutup dengan banyak tubuh yang sudah meninggal, dan hampir dua ribu orang tergeletak, suatu tanda betapa hebat pertempuran mereka. Kondisi gawat yang dihadapi orang sepanjang malam, meskipun tidak ada korban jiwa dari orang Portugis, namun banyak yang terluka. Hal ini menunjukkan bahwa apabila musuh meneruskan pengepungan, untuk jangka waktu lama orang tidak akan mampu bertahan karena pendudukan benteng, diperlemah oleh penyakit dan kekurangan semua hal yang diperlukan, dan bantuan hanya bisa diperoleh dari Malaka, dalam kondisi angin musim yang masih tetap berhembus selama enam bulan. Jadi tanpa didesak dengan cara lain selain oleh kebutuhan ini, mereka dikalahkan karena terjebak. Saat itu orang mengetahui bahwa kapal yang baru masuk adalah kapal Dom Andre. Ia kembali mendarat karena terkena hembusan angin berlawanan. Dia baru masuk benteng ketika Ayres Coelho kembali menyerahkan komando kepadanya. Mereka semua bersama-sama memutuskan untuk meninggalkan dan membakar benteng; meriam kecil yang telah hancur tetap dikemas, dibawa serta sementara orang harus meninggalkan muatan yang terlalu berat agar bisa segera bertolak. Tembakan mulai diarahkan kepada musuh. Musuh segera menyerang untuk merebut beberapa meriam besar. Tembakan diarahkan kepada mereka untuk mencegah perampasan itu. Mereka berhasil menyita benda-benda yang ditinggalkan di benteng. Sebagian barang-barang itu juga masih tergeletak di pantai, Karena setiap penarikan diri pasti membawa barang-barang yang dapat diselamatkan. Namun, setiap orang mencoba menyelamatkan diri terlebih dahulu, tanpa memikirkan barang-barang yang harus dibawanya. Mereka meninggalkan benteng pulau Bintang menuju ke Malaka.<sup>160</sup>

160 PA. Tiele. "De europeers in den Maleischen Archipel, vijfde geleerte: 1578-1599, dalam *BKI*, tahun 1880, jilid 28.





## F. JORZE CABRAL DI MALAKA DAN PENYERANGAN KEMBALI KE BINTAN

Pada 1527, Pero Mascarenhas mendengar melalui berbagai sumber bahwa dia diangkat menjadi gubernur India. Untuk keperluan itu, semua panglima dipanggil dan ia menerima jabatan itu dengan upacara khidmat di gereja besar di Malaka, tempat dia mengambil sumpah. Setelah upacara pengangkatan itu, ia mengangkat seorang sekretaris dan oditornya dan menyuruh Jorze Cabral untuk memimpin kota itu. Cabral adalah salah satu dari orang yang dicalonkan sebagai penggantinya. Ketika dalam perjalanan ke India, Cabral menjanjikan kepada atasannya untuk berusaha lebih lanjut demi kemakmuran kota yang ditinggalkannya. Ketika dia sampai di Pulau Puar, kapal-kapalnya dilanda oleh badai kencang sehingga tiangnya patah dan ia harus mendarat dalam kondisi darurat. Di sana dia melihat bahwa sebelum akhir tahun atau awal tahun berikutnya dia tidak bisa memanfaatkan angin musim, sehingga dia memutuskan melalui kerjasama dengan banyak kapal dan banyak perwira serta pegawai rendahan yang ada dan yang membantunya, untuk menyerang Bintan. Setelah mempersiapkan semua yang diperlukan untuk usaha ini secara berhati-hati dan penuh kecermatan, pada Minggu 23 Oktober Pero Mascarenhas berangkat kembali diiringi 20 buah kapal. Para nahkoda kapal itu di antaranya adalah Alvaro de Brito, yang lain Ayres da Cunha bersama saudaranya Alvaro da Cunha, Antonio da Silva, Antonio de Brito, D. Jorze de Menezes, Francisco de Sa, Duarte Coelho, D. Simon de Sousa Galvao, J. Rodriguez Pereyra Passaro, Francisco de Vasconcellos, Jiurdao Jorze, Francisco Jorze dan Fernao Serrio da Evora. Semua pemimpin ini membawa kapal-kapal berbendera Portugis. Perahu-perahu lain dibuat secara tradisional (*lanchara*) yang dipimpin oleh Jorze d'Alvarenga, Diogo de Ornellas, J. Esteves, Vasco Lourenço, Fernao Pires dan Gaspar Luiz. Pada armada ini terdapat 400 orang serdadu Portugis dan 600 orang serdadu Melayu.<sup>161</sup>

Di Bintan, orang segera menerima banyak kesulitan dengan pembongkaran sejumlah besar pagar di sungai yang menghambat jalan masuk, yang menimbulkan banyak bahaya dan kesulitan. Tetapi ketika orang sibuk, kemunculan 30 perahu bumiputera di laut menuntut perhatian baru.

<sup>161</sup> Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*.



Bantuan raja Pahang tiba kepada menantunya. Ketika perahu-perahu itu menyusuri sungai, Pero Mascarenhas mengirimkan Duarte Coelho dengan lima kapal. Setelah itu Ayres da Cunha menyusul dengan kapal-kapal lain. Mereka menjepit musuh sehingga sama sekali sulit lolos ke pulau dekatnya, sementara lebih dari dua belas kapal berhasil jatuh ke tangan orang Portugis, suatu tanda baik untuk tindakan selanjutnya.

Pero Mascarenhas dengan mata kepalanya sendiri melihat letak dan kekuatan tempat ini dan menemukan bahwa mereka dikelilingi oleh pagar ganda dari tonggak tinggi yang tegak lurus, begitu kuat seperti tembok dan di mana-mana diletakkan saling berderet dengan sisi runcing seperti gergaji, sementara banyak meriam untuk pertahanan diletakkan di belakangnya. Tidak begitu jauh dari kota, sebuah jembatan dibangun di atas sungai yang bukan hanya berfungsi untuk menghubungkan kedua aliran tetapi juga sebagai perbentengan; selain dibangun dengan jenis kayu balok tebal yang disebut sebagai kayu besi karena kekuatan dan besarnya. Orang bumiputera menyebutnya dengan nama *barbuzano*. Jembatan ini di sisi kirinya mempunyai sebuah kubu yang terbuat dari kayu serupa yang juga dilengkapi dengan meriam yang lebih mudah dipertahankan dengan sejenis pertahanan alami, yang terdiri atas hutan lebat dengan pepohonan besar yang tumbuh sangat padat, yang disebut manggis<sup>162</sup> dan yang dari sungai bisa mencapai jembatan ke atas karena mereka tumbuh di air berlumpur. Di seberangnya, yakni di sebelah kanan sungai tempat kota berada, di sepanjang jarak yang disebutkan di sana sampai jembatan, terdapat sebuah pelataran terbuka tempat sungai itu membentuk sejenis pelabuhan. Di sana raja mengumpulkan semua sarana pertahanannya, karena dia lebih banyak hanya memikirkan bagaimana menangkis serangan yang datangnya dari sungai. Yang ada di sini merupakan kubu berbentuk teras dan banyak pasukan dan meriam ditempatkan di situ. Orang kemudian menduga bahwa di sana dan di tembok kota ditempatkan tujuh ribu orang prajurit.

Pero Mascarenhas yang mengetahui bahwa suatu kekuatan yang begitu

162 Yang dimaksudkan adalah manggi, bukan manggis. Manggi dalam bahasa Melayu adalah bakau dan sebuah pohon yang tumbuh akarnya dalam air. Lihat Schricke, *Indonesian Sociological Studies*.





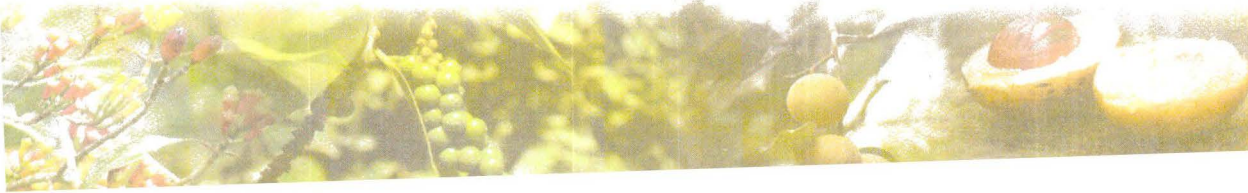
baik karena alam dan karena taktik harus bisa dibuat suatu strategi, dengan mencoba suatu taktik tempur yang hanya bisa dilakukan lewat pengalaman yang menuntut keberanian dan kebijakan. Pada setiap orang, mereka telah menyebutkan sebagai lebih banyak pertimbangan daripada wawasan. Ketika petang tiba, ia menyuruh untuk membuat sebuah pertahanan dari tong-tong yang diisi tanah didirikan di aliran sungai dan sepanjang pelataran yang berfungsi sebagai pelabuhan dan jalan masuk kota, dengan tujuan untuk mengacaukan musuh. Dengan demikian orang bisa melakukan serangan di tempat ini, karena bila mereka menunggu, dari sisi lain orang tidak akan takut. Untuk bisa lebih memudahkannya, dia menempatkan semua orang Melayu dengan panglimanya di tempat ini yang selain itu dilengkapi dengan *falconet*, dan juga beberapa orang serdadu Portugis sebagai pemandu. Terutama dia memberitahu mereka bahwa dia telah menunjuk sebuah tempat lain untuk menyerang. Ia sepakat dengan mereka yang juga akan memberikan tanda, ketika waktunya tiba. Setelah itu ketika malam tiba, ia mengirimkan sekelompok orang ke aliran kiri sungai, dalam jarak satu mil dari gunung dan dia memulai mengikuti aliran sungai dengan pemandunya. Jalan itu bisa dilewati. Akan tetapi, kesulitannya semakin besar karena ia harus menyusup di antara pohon bakau, yang membentuk sejumlah akar dari tengah ke bawah yang saat fajar menyingsing mempersulit gerakan meskipun lebih banyak daripada malam dalam gelap dan selain itu di tanah rawa seperti yang ada di mana-mana. Akan tetapi dengan berani, orang-orang itu naik. Karena kecapaian, basah dan penuh lumpur, pasukan Portugis sebelum fajar muncul di kaki kubu itu. Mereka yang berjaga masih tidur, sebagian karena kecapaian berjaga semalaman, sebagian lagi karena tidak menduga serangan akan terjadi di tempat ini. Mereka hampir tidak mendengar kedatangan pasukan Portugis sebelum sampai di depan mereka. Suatu teriakan keras dan bunyi terompet membangunkan mereka. Menurut perintah yang diberikan, dari berbagai sisi suara dikeraskan dan dari tempat kedudukan orang Melayu masih ada suara keras yang membuat kacau, karena lebih banyak orang berada di sana. Dengan cara ini kekacauan terjadi dan orang-orang tidak tahu harus pergi ke mana, diperparah oleh serangan tak terduga, sehingga perbentengan di jembatan itu runtuh dan direbut dan yang pertama menginjakkan kaki di



sana adalah Ayres da Cunhal. Kehormatan diberikan kepadanya dengan luka tembak yang dalam. Pasukan Portugis segera terbentur pada suatu penyekat yang menutup jembatan. Sekat berhasil dibuka, sehingga orang bisa bergerak dengan lancar menuju kota. Para pemimpin Melayu bersama pasukannya melakukan perbuatan serupa; tetapi Pero Mascarenhas yang berhasil menangkap raja lawan yang telah menimbulkan banyak kerugian pada pihak Portugis. Ia bersama sebagian besar pasukannya memasuki istana raja. Akan tetapi banyak orang yang melarikan diri. Ia juga menemukan salah seorang panglimanya yang dikawal oleh orang-orang Moor dan semuanya siap tempur sehingga pasukan Portugis harus berpikir untuk membersihkannya, selama mereka tidak tahu bahwa rajanya pergi, mereka melawan dengan sengit dan terbunuh sebagai akibat dari kenekadannya. Namun, ketika panglimanya yang disebut Laksaraja terluka oleh dua tembakan senapan, ia mencoba melarikan diri, yang diikuti oleh pasukannya. Merteka meninggalkan kota itu dengan barang jarahan besar jatuh ke tangan tentara Portugis. Sebagian besar jarahan itu adalah sejumlah besar senjata yang mencakup 300 kanon, yang lebih dihargai karena sebagian besar disita dari pasukan Portugis pada waktu penyerangan di benteng Bintang, yang menyebabkan Portugis meninggalkan benteng itu. Setelah penjarahan kota, orang-orang membakar semua yang ada, hingga semuanya rata dengan tanah dan menjadi abu. Setelah semuanya hancur, pasukan Portugis kembali ke kapal mereka untuk kembali ke Malaka.

## **G. EKSPANSI POLITIK DAN EKONOMI JAWA TIMUR**

Telah terlihat peran rempah dari Maluku dalam sistem perdagangan di Jawa Timur. Betapa penting peran yang dimainkan oleh lada dan rempah dari Maluku dalam sistem perdagangan di Jawa Timur. Dengan surplus berasnya, yang kadang-kadang dilengkapi dengan surplus beras dari Bali dan Bima, Jawa Timur memasoknya ke Malaka, Jambi, Palembang dan Maluku. Di Maluku mereka menjual beras dan sebaliknya membeli rempah yang dijual kepada orang-orang Cina dan India di Gresik bersama lada dari Sunda dan Jambi. Posisi penting yang diduduki Jawa di kepulauan itu terungkap dalam pengakuan supremasi politik Jawa atas daerah jajahannya yang tersebar





di mana-mana. Pengaruh Jawa ini tidak sama di setiap tempat. Yang paling mencolok dari tempat itu adalah, di mana perdagangan mengarah pada pemukiman permanen, di situ ditemukan koloni orang Jawa.<sup>163</sup>

Pantai Barat Borneo pernah menjadi pusat perdagangan intan, sebelum diambil alih oleh orang Tionghoa. Patani di pantai timur Malaya menjadi titik penting dalam masa dinasti Ming. Borneo Selatan sama sekali tidak penting bagi Jawa, karena satu-satunya barang yang diperoleh dari wilayah itu adalah produk hutan seperti damar, getah, lilin untuk industri batik, rotan dan barang-barang tali yang juga diimpor dari tempat lain seperti Palembang dan Timor. Banjarmasin sebenarnya baru menjadi pusat penting pada pertengahan pertama abad XVII, ketika jumlah lada yang ditanam di sana meningkat setiap tahun berkat kelemahan orang Tionghoa yang tidak mampu menjangkau pasaran Banten, karena telah didominasi oleh tuntutan Eropa. Pembangunan kapal juga memegang peranan dalam kebangkitan Banjarmasin.

Namun Borneo Barat memasok intan yang diasah oleh orang-orang Dayak di Landak. Pada saat itu semua intan dari Landak dibawa ke Sukadana. Ada orang Belanda yang berlayar ke Tayan, yang terletak di tepi sungai Tawei di mana sebuah sungai kecil mengalir ke Landak. Dari Kyai Arya penguasa di wilayah itu, diketahui ada sebuah tempat yang disebut Sadong, terletak di sebelah utara Sambas yang berada di bawah raja Borneo (Saat ini berada di wilayah Brunei). Dari tempat itu orang bisa berjalan lewat darat selama sehari sampai Landak atau ke Mampawa yang terletak di sebelah selatan Sambas. Ada juga sebuah sungai di dekat Sambas yang bercabang ke sungai Landak. Sungai Moira Landak merupakan sungai terbaik untuk berlayar ke Landak. Sungai ini dapat dilayari oleh semua junk yang ingin berlayar ke Landak. Di muaranya terdapat kedalaman dua kaki saat air pasang, akan tetapi di tengahnya 6-7 kaki dan bahkan 8-9 kaki di dekat Landak. Kemudian orang bisa ke Landak dengan perahu. Sungai Mampawa tidak terlalu luar biasa, karena alirannya dangkal, sempit dan dasarnya keras. Sungai ini sangat berbahaya karena ancaman dari suku-suku yang ada di sekitar wilayah itu. Namun sungai Sambas cukup dalam. Raja Sambas berusaha keras untuk membuat kesepakatan dengan

163 Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm. 35-36



penduduk Landak, dan tidak mau mengganggu mereka dengan biaya-biaya yang bisa membawa dampak kembalinya perdagangan intan ke wilayahnya karena tidak akan menjualnya ke bangsa lain.<sup>164</sup>

Sukadana, yang berada di bawah kekuasaan Surabaya sampai awal abad XVII, kemudian kekuasaan Surabaya dihancurkan oleh kerajaan Mataram pada 1622. Sukadana mampu tampil sebagai suatu pusat dagang penting. Namun pada masa Portugis daerah intan masih disebutkan sebagai daerah Lawei yang berada di bawah kekuasaan Jawa. Hal ini berlangsung begitu lama sehingga di beberapa peta Portugis ditemukan bahwa Lawei atau Sukadana terletak di Jawa, seperti halnya Palembang sering mereka tempatkan di bawah lingkup pengaruh Sunda dan Banten. Menurut mereka daerah itu berada di Jawa. Selama abad XVI Lawei atau Sukadana semakin terbebas dari Jawa secara ekonomi, seperti yang ditunjukkan, sehingga Mataram tidak mampu memetik keuntungan dari sana dengan penaklukkannya pada 1622. Namun abad ini mengakhiri periode Jawa di Borneo Barat Daya, seperti yang terjadi pada Sambas seabad sebelumnya. Pada abad XVII nama Lawei lenyap dan Sukadana menjadi taklukkan Banjarmasin yang berkembang berkat perdagangan lada.

Kebangkitan Banjarmasin, yang sejak 1612 beribukota di Martapura, dan Islam mulai masuk ke wilayah itu pada abad XVI tampaknya terjadi di bawah pengaruh Kesultanan Demak, yang berusaha mengikuti tradisi ekspansi Majapahit untuk menegakkan kembali pengaruh Jawa. Banjarmasin tampaknya telah menegakkan hegemoni atas Borneo Selatan dan Barat Daya, dengan Kota Waringin, Sukadana dan Lawei yang tunduk kepadanya. Pengakuan terhadap kekuasaan Jawa (yang saat itu diwujudkan pada kekuasaan Mataram) berlangsung sampai abad XVII.

Daerah Sunda juga menjadi unsur penting untuk perdagangan di Jawa Timur, bukan hanya untuk menghindari ancaman jalur perdagangan di selat Malaka, tetapi juga Mataram harus berbalik untuk melawan Banten pada akhir abad XVI (yang sebelumnya bebas sejak tahun 1568) dan kemudian Batavia. Juga perlu untuk menguasai selat Sunda yang bisa menjamin pengangkutan

<sup>164</sup> *Ibid*, hlm 52-56.





lada dari Indrapura di pantai barat Sumatera dan dari Lampung. Terlepas dari penaklukan Sunda yang bisa dilakukan oleh Jawa Timur beberapa kali pada masa sebelumnya, ditunjukkan di sini bahwa penaklukan antara tahun 1522 dan 1526 oleh Demak, juga bermaksud mendahului orang Portugis yang ingin menerapkan monopoli lada di sana.

Ekspedisi penaklukan terhadap Madura, di ujung timur Jawa, dan Bali yang beberapa kali ditemukan dalam sejarah Jawa, juga merupakan akibat dari faktor yang sama, yakni menjamin jalur laut ke Maluku, perdagangan kain di Bali sebagai salah satu media pertukaran penting. Pada abad XVI orang Portugis yang telah mendapatkan pijakan di Panarukan juga ikut berperan. Sejak pertengahan abad XV motif agama juga perlu ditambahkan pada faktor politik dan ekonomi.

Palembang dan Jambi, pasar untuk beras dan sekaligus penting bagi perdagangan dengan Tiongkok untuk perdagangan lada, tetap berada di bawah pengaruh Jawa selama beberapa tahun, dan akhirnya Maluku, pulau di mana orang Jawa menguasai banyak perdagangan rempahnya. Ambon, pusat pemasok di jalur menuju Maluku yang sekaligus juga menjadi kekuasaan atas kepulauan Banda, dianggap sebagai kunci sebagai kepulauan rempah. Di sana ada koloni Jawa Hitu, pada tahun-tahun kemudian menjadi pusat perlawanan terhadap monopoli VOC. Dari sana Islam bisa memperoleh banyak pengaruh di kepulauan Maluku bahkan sebelum kedatangan orang Portugis ke India pada 1497, sebagian karena penguasa Ternate saat itu menikah dengan seorang wanita bangsawan Jawa. Di Hitu, penguasa terpenting adalah keturunan Jawa, seperti juga yang terjadi dengan empat penguasa lain.

Palembang (seperti Bangka) memiliki hubungan ketergantungan dengan Jepara pada awal abad XVI dan akibatnya terlibat dalam serangan armada terhadap Malaka pada 1513. Namun pemukiman Jawa di Ambon dibangun oleh orang Tuban dan sebagai akibatnya armada Tuban yang membawa sebanyak 13 junk dan awaknya 1500 orang mengganggu orang-orang Belanda yang tinggal di Banda pada 1600. Pulau Banda sangat penting dan diperintah secara demokratis, menjadi kumpulan pengemis miskin yang nekad. Meskipun



banyak penghasilan yang mereka peroleh, mereka masih selalu mengacau. Mereka sangat tergantung kepada orang Eropa. Jika orang Portugis atau Belanda tidak melakukan pencegahan, orang Tuban akan bertindak sendiri".<sup>165</sup>

Pertarungan ini menuntut kepastian atas kepemilikan Banda. Pada 1615 Tuban melontarkan tuntutan atas Banjarmasin dengan cara yang sama, sementara Surabaya melepaskan kekuasaannya atas Sukadana di Borneo Barat Daya. Saling kecemburuan kota-kota dagang Jawa Timur dan keinginannya untuk merdeka sebenarnya mampu mencegah koalisi ini. Pada 1532 Gresik melangkah lebih jauh untuk merundingkan perdamaian dengan para penakluk dari Eropa. Setelah Jepara, Demak dan tempat-tempat lain, Gresik pada 1613 menyerah kepada Mataram. Gresik jatuh ke tangan Mataram pada 1615, selanjutnya menyusul Madura pada 1624 dan Surabaya pada 1625.

## H. PERJALANAN KE JAWA

Perjalanan Fra Odorico baru disusul perjalanan lainnya ke Jawa, tatkala orang Venetia yang bernama Nicolo de Conti mengadakan perjalanan pada 1430. Disebutkan oleh Nicolo de Conti dalam laporan perjalanannya bahwa ia tinggal selama satu tahun di Sumatera dan sembilan bulan di pulau Jawa Besar (*Java major*) dan Jawa Kecil (*Java minor*).<sup>166</sup>

Bagi orang Portugis pada saat kemunculan mereka di perairan Asia (samudera Hindia), kerajaan Mesir, Persia dan Vijayanagar tidak memiliki kapal bersenjata. Kemakmuran Entrepot Ormuz dan Malaka sangat tergantung pada perdagangan laut mereka, yang tidak memiliki kapal perang samudera. Kapal-kapal Melayu kebanyakan bertipe yang dikenal sebagai *lanchara*, sebuah kapal bergerigi persegi dan berlayar tunggal yang digerakkan oleh dua kemudi yang dipasang di haluannya, melayari beberapa junk pedagang besar yang dibangun di Pegu dan Jawa. Akan tetapi orang Jawa, meskipun

<sup>165</sup> Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, hlm: 262-268.

<sup>166</sup> Yang dimaksudkan sebagai *Java minor I* adalah Jawa Barat, sementara yang dimaksudkan sebagai *Java major* adalah Jawa Tengah sampai Jawa Timur.





dikenal sebagai pembuat kapal dan pelaut yang baik, yang pada suatu saat berlayar sampai Madagaskar (dan membangun koloni di sana), membatasi perdagangan lautnya pada kepulauan Nusantara dan lingkungan sekitarnya. Perkapalan Arab, Gujarat dan tempat lain yang mendominasi perdagangan samudera Hindia mencakup kapal-kapal samudera besar serta kapal kecil. Akan tetapi kapal terbesarpun tidak dilengkapi dengan artileri, dan tidak ada besi yang bisa digunakan untuk pembuatan haluannya. Oleh karena itu, kapal mereka lebih lemah dibandingkan kapal perang dan kapal angkut (*galleon*) Portugis yang harus mereka hadapi.<sup>167</sup>

Cerita perjalanan lainnya yang menarik adalah perjalanan Duarte Barbossa dari Lisabon. Naskah Portugis Duarte Barbossa diterbitkan dalam *Colleção de noticias para a historica a geografia das nações ultramarinas que vivem nos dominios Portuguezes*, yang pada awal abad XVI tinggal di pantai Malabar. Ia memberi keterangan penting pertama mengenai banyak koloni Jawa yang berada di Malaka untuk mengelola perdagangan. Mengenai kondisi di Jawa, dia keliru tetapi seperti yang dijumpai kemudian. Dalam laporan itu disebutkan bahwa Sunda merupakan sebuah pulau yang terpisah dari Jawa, terletak di jalan dari Jawa menuju Sumatera. Tentang Sunda ia hanya bisa berkata bahwa daerah itu menghasilkan banyak lada, memiliki seorang raja sendiri dan banyak mengirim budak ke Cina. Mengenai Jawa dia memiliki lebih banyak informasi. Dia menyebut Jawa Besar dan di samping itu ada Jawa Kecil atau Çindoaba (Sumbawa), mungkin seluruh rangkaian pulau kecil dari Bali ke Flores yang dipisahkan oleh selat-selat kecil. Apa yang ia kisahkan mengenai perdagangan, hasil-hasilnya, gaya hidup dan tradisi orang Jawa, pada umumnya mengandung kebenaran. Akan tetapi apa yang disampaikan mengenai kondisi politik pulau itu tampaknya tidak sesuai dengan waktu perjalanannya.<sup>168</sup>

Meskipun raja-raja Islam sering bangkit melawan penguasa itu, namun para pemberontak dapat ditaklukkan kembali. Kondisi ini berubah tatkala

167 Boxer. *The Portuguese Seaborne Empire*, hlm.43-45.

168 Menurut Barbosa, Jawa hanya ditinggali oleh orang kafir, dan ia hanya menemukan orang Islam, yang ia sebut sebagai orang Moor. Mereka tinggal di sepanjang pantai dan di pelabuhan laut. Mereka berada di bawah raja-raja Islam yang mengakui kekuasaan tertinggi penguasa pulau itu yang masih kafir, tinggal di pedalaman dan memiliki kekuasaan besar, bernama Pate Udra (dalam Ramusio disebut Pale Udora; namun dalam naskah asli Portugis terbaca nama itu seperti yang tercantum di sini. Sebagai ganti Cindoaba, Ramusio menyebutnya Ababa). Boxer. *The Portuguese Seaborne Empire*, hlm. 249-250).



berlangsung perlawanan Raden Patah melawan Majapahit. Pada masa itu disebutkan munculnya nama Pate Udra atau Oedra. Kata Pate ditemukan kembali dalam Pate Unus atau Pate Quetir atau Katir. Kata Pate atau Pati dalam perkembangan selanjutnya menjadi kata 'Patih' yang merupakan gelar para bupati Jawa atau adipati yang berarti penguasa tinggi.

Meskipun Barbosa dianggap memihak, ia tidak menjelaskan secara rinci tentang kemajuan Islam di Jawa. Namun ia menunjukkan berbagai hal dalam kisah Jawa, yang dengan kejatuhan Majapahit telah mematahkan kekuasaan Hindu di wilayah Jawa, walaupun tidak seluruhnya hancur. Di sejumlah tempat di sebelah timur Surabaya mereka masih bisa bertahan untuk jangka waktu lama. Mereka yang bertahan ini dipimpin oleh seorang bangsawan dari Majapahit yang terus berusaha untuk mengembalikan kekuasaan mereka atas seluruh pulau Jawa.

Menurut laporan ini, yang menjadi dasar dari gambaran umum tentang hubungan Bali dan Jawa, yaitu tentang pelarian sekelompok orang Hindu di Jawa di bawah Dipati Gugur yang dikejar oleh orang-orang yang menyebarkan agama Islam. Mereka dikejar sampai Blambangan, yang memaksanya pergi berlayar, kemudian melarikan diri ke Bali. Kisah ini dipandang berbeda, ketika orang hanya menganggap bahwa penegakan pengaruh Hinduisme di Bali berasal dari kesepakatan para pelarian Jawa ini. Jelas bahwa pulau ini sebelumnya tunduk kepada Majapahit, seperti halnya juga kisah orang Bali yang menganggap Hindunisasi sebagian berasal dari para penakluk sebelumnya dan sebagian lagi dari pelarian yang terjadi belakangan. Akan tetapi perpindahan orang Hindu Jawa ke Bali dimulai dengan pelarian prajurit Majapahit. Menurut laporan ini, putra mahkota Majapahit, Dipati Gugur, setelah terusir dari Malang pada awalnya menemukan tempat persembunyian di Blambangan. Ia tinggal di sana, kemudian menjadi leluhur raja-raja Blambangan, dan baru beberapa tahun kemudian berangkat ke Bali dan diakui sebagai Dewa Agung atau penguasa tertinggi.<sup>169</sup> Diduga pembangunan kota itu berasal dari Dipati Gugur yang puing-puingnya masih ditemukan di dekat Raga Jampi di daerah Asisten Karesidenan Banyuwangi sekarang ini dan dikenal

169 *Ibid*, hlm. 253.





dengan nama puing-puing Macan Putih. Lokasinya berada di tengah hutan, terpotong oleh aliran sungai dan anak sungai, sangat luas tetapi sekarang tinggal puing-puing saja. Ada sebuah tembok keliling terbuat dari batu-bata yang terdiri atas lima kompleks, empat meter tingginya, lebar dua meter dan dilengkapi dengan lapisan dinding tebal. Puing-puing utama adalah sebuah kuil yang atapnya sudah lenyap tetapi fondasi dan sebagian temboknya masih tetap utuh. Tembok ini terdiri atas dua lapis batu, bagian dalam dari batubata dan bagian luar dari batu karang halus seperti dapat ditemukan pada puing-puing Singasari. Untuk kuil Macan Putih, ada kemungkinan materialnya dibawa dari pantai selatan. Pada sisi luarnya tembok dibagi dalam empat ruang dengan bunga dan ukiran yang dipahatkan. Orang melihat dengan jelas bahwa kuil ini berdiri di teras dengan ketinggian beberapa meter sehingga untuk melihatnya orang harus naik tangga. Di kuil ini orang masih menemukan sisa-sisa dari kuil Hindu, yang sebagian diangkut ke Batavia dan sebagian lagi disimpan di rumah Asisten Residen Banyuwangi. Dahulu juga ada sebuah rumah dihias untuk membakar jenazah raja. Ada pandangan umum di kalangan arkeolog bahwa bangunan Macan Putih, meskipun jelas didirikan oleh orang-orang Hindu, berbeda gayanya dengan semua bangunan lain di Jawa dan periode terakhir zaman Hindu, setelah kejatuhan Majapahit. Tetapi asumsi ini masih terlalu lemah untuk bisa menarik suatu pendapat yang benar.<sup>170</sup>

Dalam kaitan ini, laporan itu juga menyebutkan sisa peninggalan Hindu di Jawa satu abad setelah kejatuhan Majapahit. Mengenai pelarian Patih Majapahit yang bernama Gajah Mada ke Senggara, di sebelah barat daya Malang. Kemudian ia menjalin persekutuan dengan penguasa setempat Kyai Gede Senggara. Di desa Sumber Pucung, tepat di tepi jalan yang melewati distrik Senggara dan Kepanjen, yang membentang ke Panggang Lele. Di tengah hutan masih ditemukan sebuah patung raksasa Ganesya, dan di dekatnya masih ditemukan bekas galengan atau parit untuk mengalirkan air ke sawah, yang pasti memberikan bukti bahwa daerah ini pernah ditanami atau dihuni. Laporan itu juga menyebutkan bahwa Pigafetta, rekan perjalanan

<sup>170</sup> Beberapa orang menduga bahwa Macan Putih hancur karena ledakan Gunung Raung pada tahun 1638. Orang lain menganggap kehancuran ini berasal dari perang menakutkan yang melanda wilayah ini. Lihat Boxer, *The Empire*, hlm. 55-57.



Magelhaes, menyebut Gadjah Mada di antara nama-nama kota di Jawa dan ia menduga bahwa nama Gadjah Mada adalah ibukota kerajaan, karena tokoh tersebut telah memperoleh nama Depati Gadjah Mada. Begitu juga dari laporan itu bahwa dalam kisah-kisah Bali, bahwa Patih Gadjah Mada tiada lain adalah panglima Arya Damar yang menaklukkan Bali. Dewa Agung pertama menganugerahinya tanah Mengwi dan raja-raja Mengwi, Karangasem dan Buleleng adalah keturunannya.<sup>171</sup>

Setelah kematian Depati Gadjah Mada, putranya dan penggantinya memindahkan pusat kerajaannya ke Gedondong di dekatnya, di sebelah timur Malang, dan memerintah di sana dengan gelar Rangga Permana. Di mana-mana dia berusaha memperluas wilayahnya atas bekas kerajaan Singasari, yang dikenal dengan nama Supit Urang untuk melindungi kerajaannya dari invasi umat Islam.

## I. ORANG PORTUGIS DI JAWA

Apa yang dibahas sebelumnya menunjukkan bahwa berkat perdagangan banyak pemukiman Jawa yang berada di sekitar wilayah orang Portugis. Pada awalnya, orang Portugis mengunjungi pelabuhan-pelabuhan Jawa di pantai utara dengan tujuan dapat melakukan pelayaran ke Maluku untuk menemukan sumber rempah. Selama proses penaklukan Malaka rempah-rempah dikuasai oleh orang Melayu dan Jawa. D'Albuquerque baru tiba di Malaka ketika dia mengirimkan seorang nahkoda Islam dari Jawa, yang bernama Nahkoda Ismael dengan sebuah junk penuh barang dagangan Portugis ke Maluku sebagai perintis dan pembuka jalan bagi Antonio d'Abreu, yang ditugasi untuk memantau kepulauan timur dengan tiga kapal mereka. Di atasnya terdapat beberapa orang Jawa dan Melayu yang telah mengetahui jalur pelayaran dan kondisi kepulauan Maluku. D'Abreu mengambil jalan di sepanjang pantai utara Jawa, dengan menyinggahi pelabuhan Gresik yang begitu terkenal di Jawa. Dari situ Ismael berlayar menuju kepulauan Banda.

<sup>171</sup> Raja-raja Mengwi, Karangasem dan Buleleng menyandang gelar Gusti yang berkaitan dengan kasta Waisya yang menurut orang Bali juga termasuk Gadjah Mada. Sementara itu gelar yang sama juga dimiliki oleh raja-raja Badung dan Tabanan yang dikatakan keturunan ksatria Arya Damar tetapi diturunkan statusnya oleh Dewa Agung. (Lihat: PJ Veth, *Java: Geographisch*, hlm. 255-256)





Nahkoda Ismael yang kembali dari Maluku dengan muatan cengkeh pada awal 1513, kemudian ia kehilangan kapalnya di pelabuhan Tuban, sebuah pelabuhan di bawah kekuasaan Sang Depati meskipun muatannya diselamatkan dan disimpan. Peristiwa ini menjadikan alasan bagi Ruy de Brito, gubernur Malaka saat itu, untuk mengirim Juan Lopez Aluim pada bulan Maret 1513 ke Jawa dengan membawa empat buah kapal. Ruy de Brito dengan armadanya diterima dengan baik di semua pelabuhan, termasuk di Sedayu yang kekuasaannya berada di tangan Pati Unus, yang sebelumnya telah dicurigai oleh orang Portugis.

Setelah kunjungan gubernur Malaka itu, tidak ada lagi kunjungan orang Portugis ke Jawa yang dilaporkan. Namun pada 1521 pulau Jawa disinggahi oleh suatu armada lima kapal di bawah Antonio de Brito, dalam perjalanannya ke Maluku untuk menguasai kepulauan itu atas nama raja Portugal. Pertama-tama ia mendarat di Tuban dan kemudian di Gresik. Di Gresik ini Antonio de Brito tinggal selama 17 hari, karena wilayah ini merupakan tempat berlabuh yang baik, dan banyak barang dagangan serta kebutuhan hidup yang tersedia di sini. Karena ingin mendapatkan berita lebih lanjut tentang pulau Madura yang terletak di depan Gresik, dia mengirimkan sebuah perahu ke sana dengan menyusuri sebuah sungai kecil dan di kedua tepiannya tumbuh banyak pohon durian dan nangka. Awaknya yang tertarik pada buah itu mendarat dan penduduk bumiputera menangkap mereka dan merampas perahunya. De Brito merasa sangat sulit mendapatkan kembali awaknya. Berkat bantuan penguasa lokal Gresik, akhirnya De Brito dapat bergabung kembali dengan anak buahnya. Pada Januari 1522 Gracia Enriquez muncul dengan empat kapal dalam perjalanan ke kepulauan Banda dan pada saat yang sama membawa sebuah junk Jawa yang datang dari Banda dengan muatan rempah. Kabar pertama yang tidak menyenangkan bagi orang Portugis adalah munculnya armada Spanyol di bawah Magelhaes yang berlayar di perairan itu dan kapten salah satu kapalnya memberikan surat izin berlayar kepada junk Jawa tersebut.<sup>172</sup> Pada tahun berikutnya pelabuhan Gresik disinggahi oleh sebuah kapal Spanyol yang mengangkut awak dari kapal malang De Magelhaes yang mengelilingi bumi dari Banda menuju Malaka. De Herrera menceritakan

<sup>172</sup> Veth, *Java: Geographisch*, hlm. 274-276.



tentang Gresik yang menampung 30 ribu umat Islam dan suatu perdagangan besar barang-barang kulit, porselin dan benda-benda lain dari Cina. Untuk diketahui bahwa Borneo sebagian wilayahnya dikuasai oleh orang Jawa.

Dari sumber ini jelas terbukti arti penting Gresik sebagai kota dagang dan jalinan hubungan persahabatan dengan orang Portugis. Kadang-kadang peristiwa kurang menyenangkan terjadi yang tidak selalu mudah untuk ditunjukkan kesalahan. Orang Portugis menduga bahwa orang Jawa tidak dapat dipercaya dan pendendam, dan mungkin juga dalam banyak kasus sikap menghina dan kebodohan mereka menjadi penyebab kesalahpahaman. Pada 1523 Antonio de Pina merasa perlu untuk menghindarkan diri dari pengejaran orang-orang Melayu di pelabuhan Gresik. Pada saat yang sama tempat ini disinggahi oleh Simao de Sousa dan Martim Correa dalam perjalanan mereka ke Banda. Pada suatu hari, enam perahu Jawa mendekati kapal Correa, tiga di sisi kanan dan tiga di kiri. Correa yakin bahwa mereka akan menyerang kapalnya dan mencegahnya dengan tembakan meriam. Namun sebaliknya, orang Jawa mulai mengeluh bahwa orang Portugis justru menyerang mereka yang datang membawa makanan untuk mereka. Namun Correa tetap beralasan bahwa malam bukan merupakan saat yang cocok untuk berjual-beli, namun saat matahari terbit dia bergerak untuk berdagang dengan orang-orang Jawa yang sama meskipun dia tidak mengizinkan mereka naik ke kapalnya. Orang memiliki alasan untuk menduga bahwa jika orang Jawa benar-benar bermaksud buruk, mereka tidak akan memuat perahunya dengan barang dagangan. Akan tetapi ditinjau dari peristiwa itu, kecurigaan itu bisa terjadi. Perahu ini belum jauh ketika Correa menerima sebuah surat dari Manuel Botelho, penulis dari sebuah kapal yang berlabuh di Surabaya, yang tiba untuk berdagang dari Malaka. Botelho memberitahukan bahwa dia telah mendengar dari salah seorang budak perempuannya bahwa suatu serangan sedang dirancang terhadap kapal-kapal Portugis di Gresik, dan segera terbukti bahwa berita ini bukan merupakan isapan jempol.<sup>173</sup> De Sousa dan Correa segera setelah menerima peringatan itu segera berlayar ke Banda. Kemarahan orang Jawa diarahkan kepada Antonio de Pina yang bersama 10 atau 12 orang awaknya berada di darat. Semuanya dibunuh setelah kapal

173 *Ibid.*, hlm 272-273





mereka dikuasai oleh orang Jawa, dan Manuel Botelho yang tidak menduga sesuatu yang buruk terjadi di Surabaya, diserang dan dibunuh bersama pemilik dua kapal lain bersama orang-orang Portugis lainnya. Namun, suatu serangan orang Jawa terhadap kapal-kapal itu ditangkis berkat keberanian awaknya yang membawa perahunya ke Malaka. Akan tetapi dugaan tentang sikap nekad orang Jawa tetap ada. Pada tahun berikutnya hal itu juga dialami oleh Antonio Pessoa ketika dia tiba dengan sebuah junk yang dimuati rempah berlabuh di Gresik. Dia juga dibunuh dan kapalnya dirampas. Nasib serupa juga akan menimpa Bastia Pegado jika dia tidak segera menyelamatkan diri dengan memotong tali kapalnya agar segera bisa menjauhi daratan, pasti akan menjadi korban berikutnya. Faktor yang menyebabkan persahabatan orang Jawa di Gresik tiba-tiba berubah menjadi permusuhan, sulit diketahui. Mungkin mereka dihasut untuk melawan orang-orang Portugis oleh Sultan yang tersingkir dari Malaka dan saat itu tinggal di Bintan, serta memetik keuntungan besar dari permusuhan melawan orang Portugis. Harapannya mungkin bisa tetap dilestarikan untuk mengusir mereka dan merebut kembali kerajaannya, sehingga ia bisa mendorong semua raja Islam untuk memadukan kekuatan melawan orang Portugis. Dugaan ini ditegaskan sehubungan dengan penghancuran banyak kapal Jawa di dekat Pahang di pantai timur Malaya oleh Martim Affonso de Soussa, ketika dia menghukum raja di kerajaan itu karena berkomplot dengan Sultan Bintan.

Mudah dipahami bila rasa permusuhan penduduk membuat takut orang-orang Portugis lama setelah kunjungan mereka ke pelabuhan Jawa Timur. Hanya Panarukan, di mana pada 1526 bisa menemukan Joao de Morene dan Antonio de Brito, dan pada 1528 Dom Garcia Enriquez memasok perbekalan dalam perjalanannya dari Banda ke Malaka, dan dari sana pada saat yang sama dikirim seorang utusan ke Malaka untuk membuat suatu perjanjian persahabatan dengan orang Portugis. Seperti dilaporkan oleh Barbosa bahwa Jawa Barat masih belum bergabung dengan seluruh Jawa. Hal ini merupakan dekade keempat de Barros seperti yang digambarkan dan dipetakan dalam karya yang diterbitkan pada tahun 1615 oleh Levanha.<sup>174</sup> Jadi, terjadi anggapan bahwa tanah Jawa, terdiri atas dua pulau, satu di depan yang lain. Dari tanah

<sup>174</sup> Veth, *Ibid.*, hlm. 276-279.



Jawa bagian barat, dikenal dalam laporan perjalanan itu disebut sebagai Chiamo atau Chenano (Sekarang disebut Cimanuk). Diduga karena kurang dikenalnya oleh para pelaut Portugis. Petanya jelas menunjuk Chiamo sebagai sebuah ujung, tetapi dalam naskah itu disebutkan bahwa sebuah sungai meskipun ada dua pemisah di antara dua pulau. Tentang tanah Sunda itu diperoleh laporan bahwa daerah itu banyak tertutup oleh gunung daripada di Jawa dan menurut penduduk bumiputera daerahnya jauh lebih subur. Pada saat kerajaan pertama kali dikunjungi oleh orang Portugis, yakni pada 1521, wilayahnya mencakup enam pelabuhan laut utama yang ditunjukkan dengan nama Chiamo, Xacatara atau Ceravam, Tangaram, Cheguede, Pondang dan Bantam. Dengan demikian diketahui selain Banten, tempat-tempat yang terkenal adalah Jakarta (penulis Belanda menyebut Jakatra), Tangerang dan Pontang. Di pelabuhan-pelabuhan ini, perdagangan yang ramai dilaksanakan oleh orang Jawa, Sumatera dan Malaka. Akan tetapi kota terpenting di kerajaan ini adalah Dayo yang terletak di pedalaman daerah pegunungan, yang penduduknya mencapai 50 ribu jiwa. Dapat dipastikan bahwa kata *Dayo* ini kata yang mengacu pada daerah *Sunda* yang juga dikenal dengan nama *dayuh*. Dengan ini tidak ada kota lain yang dimaksudkan kecuali Pejajaran. Sebagai penguasa tanah Sunda, oleh De Barros seorang raja (yang disebut oleh De Baros “kafir”) disebutkan bernama Samiam.<sup>175</sup>

Bagaimana hubungan antara orang Portugis dan Sunda seperti disebutkan oleh De Baros bahwa di antara produk tanah Sunda, dikenal produk lada yang menduduki posisi pertama. Lada yang diekspor dari tanah Sunda setiap tahun mencapai sekitar 30 ribu *centenary*. Pelabuhan-pelabuhan Sunda, terutama Xakatarata (Jakarta) dan Bantam (Banten), menjadi tempat penimbunan utama komoditi lada ini, yang di samping rempah yang berasal dari Maluku tujuan utama pembukaan pangkalan utama Portugis di Jawa akan tercapai. Akan tetapi perdagangan dalam komoditi ini hampir seluruhnya dikuasai oleh orang Jawa, yang melayari seluruh lautan timur dan lewat perantara orang Jawa Malaka memperoleh pasokan hampir semua kebutuhan. Akan tetapi setelah orang Portugis menguasai Pasei di Sumatera pada 1521. Mereka mulai mengunjungi sendiri pulau itu dengan mengunjungi pelabuhan-pelabuhan

175 Mungkin kata *Samian* ini adalah pengacauan dari kata Sanghyang atau Sangyang, keturunan dewa. Sangat mungkin bila raja-raja kafir di tanah Sunda memakai gelar ini untuk membuktikan keturunan dewanya.





Sunda, di mana mereka menemukan barang-barang yang dicarinya dalam jumlah besar. Kapten Malaka Jorge d'Albuquerque, kemenakan panglima Alfonso d'Albuquerque sebelumnya, percaya bahwa orang Jawa yang membenci orang Portugis, semakin banyak menghindari Malaka dan mencari jalan baru ke Cina, Gujarat dan Arabia untuk menjual rempah yang mereka beli. Jorge d'Albuquerque memutuskan untuk menjalin hubungan dengan raja Sunda dan mendirikan sebuah loji di salah satu pelabuhannya. Untuk tujuan itu, ia juga mengirimkan sebuah kapal pada 1522 ke pelabuhan Sunda (yang dimaksudkan adalah pelabuhan Sunda Kelapa), yang dia serahkan kepada iparnya Enrique Leme, dan memiliki awak yang baik dan dengan hadiah-hadiah yang ia kirimkan kepada raja Samiam.

Enrique Leme diterima dan disambut dengan ramah oleh raja Samiam. Penyambutan ini dilakukan dengan tujuan apabila Raja Samiam diserang oleh raja lain, ada pihak yang membantunya. Oleh karena itu, ketika orang Portugis meminta untuk mendirikan benteng, raja Samiam tanpa ragu-ragu, memberikan izin kepada mereka. Sebagai imbal jasa pendirian benteng itu, raja Samiam memperoleh barang-barang yang dibutuhkannya, dan mengekspor lada sesuai keinginan mereka orang Portugis. Dia wajib untuk memasok ribuan karung lada setiap tahun yang dihitung dengan jumlah 350 *centenaar* sebagai bukti persahabatannya dengan raja Portugal. Dari jumlah itu, dua tulisan yang sama dibuat oleh orang-orang Portugis dan dari pihak raja oleh syahbandar atau kepala pelabuhan dan dua orang bangsawan lain. Dalam kesepakatan bersama orang Portugis itu, dicarilah tempat yang cocok untuk pendirian benteng, yang pilihannya jatuh pada sebuah lahan di sisi kanan muara sungai. Sebagai simbol kesepakatan itu, didirikan tugu peringatan. Setelah raja dan Leme menandatangani kesepakatan dan kontrak dagang dengan Raja Samiam, Leme kembali ke Malaka.<sup>176</sup>

Raja Portugal menyetujui semua yang dilakukan sehubungan dengan kontrak ini. Pada 1525 sebuah armada enam kapal di bawah Francisco de Sa berlayar ke Sunda untuk menindaklanjuti kontrak itu. Armada ini dalam perjalanannya dari Malaka dihadang badai. Tiga kapal berhasil mencapai

176 Veth, *Java: Geographisch*, hlm. 284-286

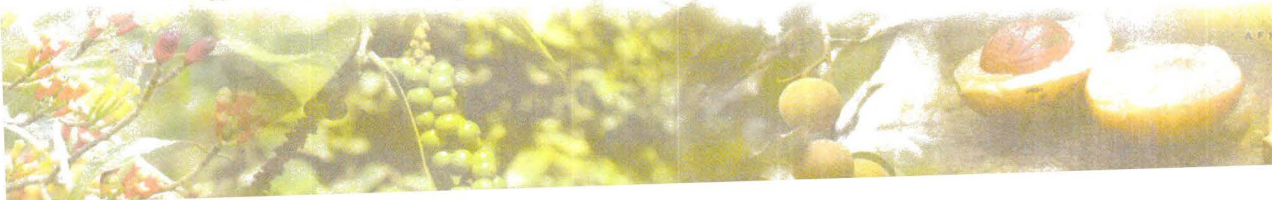


Xacatara<sup>177</sup> sementara yang lain tersesat. Ketika salah satu dari tiga kapal ini, yang mengangkut kira-kira 30 pelaut Portugis mendarat, awaknya ditangkap oleh orang-orang Islam yang telah bersiap menangkapnya. Francisco De Sa setelah mencari-cari kapalnya yang tercerai berai, muncullah kapal-kapal itu di Banten, karena kapal-kapal itu tersesat hingga sampai di Panarukan. Ia merasa perlu kembali walaupun tanpa hasil karena sementara ini kota ini sudah dikuasai oleh orang Islam.<sup>178</sup>

Setelah dua tahun, usaha baru untuk melaksanakan kesepakatan dengan raja Sunda, dilakukan. Namun, prosesnya tidak lancar. Pada 1528 raja muda Goa Lopo Vaz de Sampayo memberi perintah kepada Martim Affonso de Mello Jusarte untuk berangkat ke Sunda dengan armada delapan kapal besar dan beberapa perahu dayung dan bermaksud membangun benteng. Tujuan pelayaran ini dirahasiakan karena sangat sulit mengumpulkan tenaga yang memadai guna melaksanakan ekspedisi ke tanah Sunda tanpa pembayaran gaji di muka. Lopo Vaz de Sampayo tidak siap untuk itu. Ketika disebutkan bahwa para tenaga kerja akan menerima hadiah di teluk Bengala. Namun, ketika sampai di pantai Coromandel tujuan armada itu disampaikan, sebagian awak kapal melarikan diri dan yang lain hanya bisa dicegah dengan membagikan hadiah uang dan benda perak. Di tengah pelayaran, badai membubarkan kapal-kapal ini di teluk Bengala. Begitu besarnya badai tersebut menyebabkan seluruh rencana untuk berlayar ke Sunda harus dibatalkan.

177 Yang dimaksudkan sebagai Xacatara oleh penulis naskah adalah Jakatra atau Jayakarta, yang disesuaikan dengan sistem fonologi orang Portugis.

178 Sosok yang melakukan aksi ini menurut penulis Portugis bernama Faletahan. Ia adalah seseorang keturunan rakyat biasa, kelahiran Pasei di Sumatera, yang pada tahun 1521 ketika Banten jatuh ke tangan Portugis meninggalkan kota itu untuk berangkat ke Mekkah dengan sebuah kapal yang penuh rempah. Di sini selama dua atau tiga tahun ia mempelajari pengetahuan Islam, setelah itu ia kembali ke tanah asalnya untuk menjadi juru dakwah dan penyiar agama. Akan tetapi setelah melihat daerahnya tidak lagi menguntungkan, dia memutuskan berangkat ke Jepara di Jawa yang kotanya setelah lama diperintah oleh Pati Unus, yang sudah tunduk di bawah penguasa Islam. Atas izin Pati Unus, Faletahan mengizinkannya untuk menyiarkan agama itu di antara penduduk. Ia dinikahkan dengan saudarinya dan mengizinkan Faletahan berangkat ke Jawa Barat. Pertama-tama Faletahan menaklukan Jakatra dan dari sana bergerak ke Banten, tempat dia mendapatkan bantuan dan kerjasama dari para pemimpin setempat. Karena raja di daerah ini berada di pegunungan, Faletahan menganggap sangat beruntung saat itu untuk bisa menguasai kota ini. Jadi dia mengirimkan ke Jepara permintaan bantuan dan dari sana menerima dua ribu orang bersenjata lengkap, yang dengan bantuan ini dia merebut kota itu. Ia tidak hanya mampu menghalau orang-orang Portugis di bawah De Sa yang muncul di sana, tetapi menimbulkan kerugian serius karena tidak bisa melakukan perlawanan sehingga memutuskan untuk berlayar kembali ke Malaka. Veth, *Java: Geographisch*, hlm. 281-284.





## J. PERDAGANGAN DI JAWA

Pada tahun 1619, sebuah perjanjian ditandatangani di Eropa ketika Inggris dan Belanda akan bekerjasama untuk menghindari lonjakan harga dan upaya saling menghancurkan di antara kedua bangsa. Konsekuensi dari perjanjian itu, memberikan gambaran yang tidak menyenangkan tetapi bisa dipahami dari usaha kedua belah pihak untuk mematuhi perjanjian ini. Namun, di lapangan tidaklah mungkin untuk mengakhiri kompetisi yang tidak dapat dihindari di antara bangsa itu. J.P. Coen segera mengetahui bagaimana dia bisa menafsirkan dan menggunakan perjanjian itu demi kepentingan Kompeni Belanda.

Contoh dari konsultasi Dewan Pertahanan bersama ini berlaku dalam suatu permohonan yang datang dari raja Jambi untuk meminta bantuan melawan invasi dari Aceh yang menjadi ancaman selama beberapa tahun. Kompeni Belanda yang telah menutup lojinya di Aceh pada 1622, telah memberi perintah untuk mengirimkan beberapa kapal dari Jambi sebagai upaya blokade terhadap Malaka. Akan tetapi orang Inggris yang khawatir akan pembalasan terhadap lojinya di Aceh, merasa terkejut dan tertipu oleh tindakan sepihak Belanda. Selanjutnya mereka tidak memiliki kapal pada saat itu dan mereka memperkirakan bahwa orang Belanda akan memperoleh monopoli lada di Jambi atau setidaknya memperoleh hak istimewa. Di sisi lain mereka juga memahami untuk menghindarkan Aceh memonopoli lada di Jambi. Sementara itu perdagangan lada sejak awal menjadi permasalahan terpenting bagi perdagangan Kompeni Belanda. Pasar lada Banten tertutup bagi mereka. Pasar Banjarmasin belum memasok banyak. Pelabuhan lada yang lebih kecil di semenanjung Malaya telah dihancurkan oleh orang Aceh. Kini dikhawatirkan bahwa mungkin juga Aceh akan mengarah pada penghancuran seluruh pelabuhan Jambi, sebagaimana sifatnya yang keras telah ditunjukkan terhadap kerajaan Johor yang baru muncul di Kedah, di Perak dan di Pahang. Dari situ bisa diduga bahwa Kompeni Belanda harus tunduk pada langkah penghancuran dan monopoli penguasa Aceh dan sepenuhnya tunduk pada tuntutan mereka jika mereka ingin mendapatkan lada. Hal ini tidak hanya untuk wilayah Aceh tetapi juga di Tiku, Pariaman dan seluruh pantai timur dan barat Sumatera, karena orang Aceh mengetahui bahwa selama Kompeni Belanda



belum mampu membuka isolasi Banten, Sumatera harus membantu Belanda untuk sementara agar kapal-kapal bisa memperoleh lada untuk dibawa kembali ke Belanda.

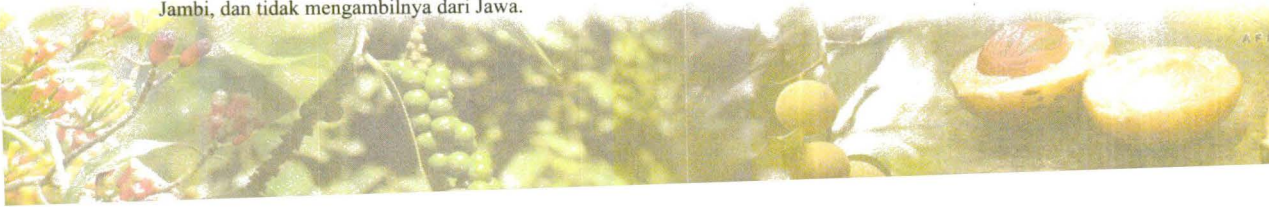
Banten dan Aceh seperti telah dibahas sebelumnya merupakan dua tempat utama yang memusatkan perdagangan internasional. Juga di kedua wilayah itu, armada Belanda juga mencoba meraih keuntungan, namun tuntutan atas lada begitu meningkat pesat yang mengakibatkan ketidakmampuan untuk memenuhi permintaan itu karena harga di sana dan di tempat lain membubung tinggi. Penguasa di kedua tempat itu dan juga di Patani telah mengetahui bahwa lada membawa keuntungan yang sangat besar. Mereka menggunakan wewenang yang ada untuk menaikkan harga, memungut pajak serta sebanyak mungkin memonopoli perdagangan lada.<sup>179</sup> Sebagai upaya untuk memperoleh lada lebih banyak, penguasa Banten telah berupaya untuk menyerang Palembang yang saat itu menguasai pasar lada di Jambi dan Tulang Bawang. Perselisihan terus-menerus antara Banten dan Palembang mengenai kepemilikan Tulang Bawang, perselisihan antara Palembang dan Jambi mengenai kepemilikan daerah lada Tembesi, dan antara Jambi dan Indragiri atau Johor pada 1630 tentang perkapalan di sepanjang sungai perbatasan Tungkal dan kepemilikannya, perluasan kekuasaan Aceh atas semenanjung Malaya dan pantai timur Sumatera merupakan pangkal perselisihan antara Banten dan Palembang. Sementara itu, Aceh menguasai pantai barat sampai Selebar di Bengkulu yang termasuk pengaruh Banten. Di pihak lain, juga berlangsung perjuangan Kompeni Belanda untuk melepaskan diri dari tekanan monopoli Aceh dan Banten.

Sebenarnya semua ini terjadi karena adanya kontrol atas Jambi. Aceh, seperti yang telah ditunjukkan sebelumnya merosot arti pentingnya menjelang akhir abad XVI, telah menemukan persaingan baru dalam perdagangan sebagai akibat munculnya kapal-kapal Eropa. Namun, ketika kapal-kapal ini mencoba menghindari pangkalan itu, kemunduran mulai terasa lagi.<sup>180</sup>

Di pantai barat Sumatera lada pada saat itu hanya tumbuh di Indrapura.

179 *Ibid.*, hlm. 50-53.

180 Sebelum 1603 Aceh telah mengambil lada dari Pidie, Patani, pantai barat Sumatera, Kedah, Indragiri dan Jambi, dan tidak mengambilnya dari Jawa.





Menurut sebuah deskripsi yang dibuat pada 1616, semua lada yang dibawa dari Pariaman, Tiku dan pantai barat Sumatera tumbuh di Indrapura di mana raja penguasanya bernama Raja Hitam, yang konon memiliki 30 ribu orang abdi dengan tugas menanam lada dan padi untuk memenuhi kebutuhan mereka. Lada itu ditanam kira-kira 20 mil sebelah utara Selebar. Ada tempat yang disebut Menjuta, terletak di tepi laut di mana sungai Indrapura mengalir ke laut. Indrapura juga terletak 18 mil arah darat dari Menjuta. Akan tetapi tidak ada jalur laut untuk menuju Indrapura. Ada lahan yang baik untuk berlabuh di pantai barat sekitar lokasi itu, tetapi tidak ada pemukiman sama sekali sehingga semua lada Indrapura harus diangkut ke Tiku, Pariaman atau Selebar.

Sebagai akibat dari tuntutan yang tinggi, penanaman lada menyebar ke tempat-tempat lain di pantai barat sepanjang abad XVII. Untuk mempertahankan monopoli, Aceh mengangkat seorang panglima atau bupati di Tiku, Pariaman dan tempat-tempat lain dan di Tiku bahkan memiliki sebuah benteng yang dibangun pada tahun 1621 untuk mengontrol orang-orang Melayu. Pengaruh Aceh di pantai barat Sumatera tidak bisa diabaikan. Ini digambarkan dalam *Daghregister* tahun 1663.<sup>181</sup> Pariaman menjadi pangkalan utama bagi orang Aceh. Hal serupa berlaku di sana sehubungan dengan penduduknya dan naik dari waktu ke waktu meskipun mereka sangat dihormati dan ditakuti oleh penduduk bumiputera. Pariaman menjadi salah satu tempat yang paling padat penduduknya di pantai barat dan dari sana orang bisa melewati darat menuju pedalaman Minangkabau dengan kekayaan emas. Namun orang Aceh memiliki banyak tuntutan di sana.

Padang banyak disinggahi kapal Aceh. Di Pauh dan pusat Islam terkenal Ulakan, wibawa mereka sangat besar (seperti kenyataannya, pantai Barat bisa masuk Islam berkat Aceh sampai pertengahan abad XVI). Untuk menghindari hilangnya keuntungan dari lada pantai barat, sultan Aceh berusaha memaksa para pedagang asing untuk mengunjungi Aceh untuk mengambilnya di sana. Meskipun orang Belanda berusaha menghindari larangan itu, orang Aceh

181 J.A. Van der Chijs. *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India, anno 1625*. Batavia, 1893, Landsdrukkerij



berusaha menerapkannya seketat mungkin. Belanda lebih suka mengambil lada di pantai barat sendiri, tetapi harus membayar harga yang telah ditetapkan di Aceh untuk bisa bebas dari kewajiban memberi hadiah bagi para penguasa di Pariaman dan tempat lain serta menghindari inflasi harga.

*Daghregister* tahun 1625 mencatat berapa banyak sultan terlibat dalam perdagangan barter pantai barat antara kain katun dan lada. Kapal *Groningen* berlabuh di Tiku, hanya memperoleh muatan 140 ton lada; lada di Tiku menjadi mahal sebagai akibat dari pemerasan yang dilakukan oleh orang Aceh, yang terutama mereka menghendaki barter dengan kain kerajaan. Ketika salah satu dari kompeni membeli satu bahar lada, penjual diminta untuk menyerahkan satu bahar kepada raja sebagai upetinya, di mana ada banyak kerugian yang dialami. Di samping itu kompeni juga harus membayar pajak tunai.

Orang Inggris memperoleh pengalaman serupa pada 1615 meskipun pada kenyataannya mereka memegang monopoli selama dua tahun atas pembelian lada. Meskipun orang Belanda sangat ingin melakukan perdagangan bebas di pantai barat, yang berusaha mereka jamin lewat perjanjian kedua bangsa Eropa itu pada tahun-tahun berikutnya, penguasa Aceh cukup menyadari bahwa dia harus tetap berpegang pada keputusannya.

Produksi lada Pidie sangat tidak memadai. Aceh memperoleh sebagian besar ladanya terutama dari Sumatera Barat. Pada 1614 lebih dari 2.000 bahar lada dikapalkan dari Aceh, ketika orang Inggris memperoleh 1.500 bahar dan orang Belanda 550 bahar. Pada saat keberangkatan kapal *Wapen*, tidak ada lada yang tersisa di Aceh. Raja mengharapakan 3.000 ton lada dari Tiku dan Pariaman setiap hari, yang kebanyakan masih jatuh ke tangan orang Inggris. Aceh memperoleh sangat sedikit lada, antara 800 dan 1100 bahar setiap tahun sehingga kekurangan 300 bahar pada tahun itu, karena panen buruk. Para petani lada setempat sibuk menanam bibit cengkeh lagi.

Ketika perdagangannya mulai merosot, Aceh harus mempertahankan monopoli ladanya di pantai barat yang harus berbagi dengan Banten secara ketat. Waktu berubah, yang tampak dalam catatan *Daghregister* tahun 1628,<sup>182</sup>

182 J.A. Van der Chijs. *Dagh-register*.





di luar perhitungan lonjakan harga lada yang terjadi karena orang Belanda dipaksa untuk membayar pajak atau cukai kepada para pejabat kerajaan Aceh untuk menjual kain dan membeli lada yang jumlah penyusutannya mencapai antara 21 dan 22%. Waktu berubah. Bila sebelum melakukan perdagangan di berbagai tempat secara bebas tanpa gangguan dan pungutan, kini orang Aceh sibuk di sepanjang pantai barat Sumatera dan membuat penduduknya takut sehingga mereka tidak berani berdagang dengan kapal.

Aceh sengaja berusaha menjamin monopoli lada bukan hanya lewat kebijakan pedalamannya, tetapi juga dengan cara ekspansi dan mengatur aktivitas orang Belanda dan Inggris bisa terlibat di sana. Pada 1615 Palembang, Jambi, Indragiri dan Siak bersatu dalam ikatan pertahanan di bawah Johor karena takut terhadap Aceh. Persatuan ini diperkuat dengan perkawinan politik kerajaan. Namun demikian, ketika itu armada Aceh dengan kekuatan 17.000 orang menaklukkan Pahang pada 1618, Kedah telah menerima bantuan dari Patani pada 1619 dan Perak pada tahun 1620. Di pantai timur Sumatera, kekuasaan Aceh ditegakkan di Deli. Indragiri juga harus menghadapi serangan. Para penguasa dari berbagai kerajaan bersama ribuan kawulanya diangkut ke Aceh. Aceh menghancurkan sejumlah kebun lada di Kedah. Johor, yang harus menghadapi beberapa serangan selama beberapa tahun (1567, 1570, 1582, 1613) dan dipaksa mengalihkan pusat pemerintahannya berkali-kali (dari Bintan, Ujung Tanah, Batu Sawar, hingga Lingga) mengalami serangan mematikan pada awal 1623. Karena bangga pada keberhasilannya, Iskandar Muda sebagai penguasa Aceh saat itu, tidak mau terancam ketika setelah kesepakatan 1619 orang Inggris dan Belanda berusaha mendapatkan izin untuk melakukan perdagangan langsung dengan pelabuhan-pelabuhan di pantai barat, meskipun perjanjian yang dibuat di antara mereka tentu saja tidak menyenangkannya. Sejak itu mereka tidak saling mendahului dalam memberikan hadiah besar.

Akibatnya Aceh, seperti Patani dan juga Malaka Portugis, harus tergantung pada Jambi. Dari sana mereka juga menanam lada pada masa lalu untuk memasok pasarnya. Telah diketahui bahwa orang Jawa juga terbiasa memperoleh lada dari sana. Sebagai kenyataan, Jambi hanya memperoleh lada

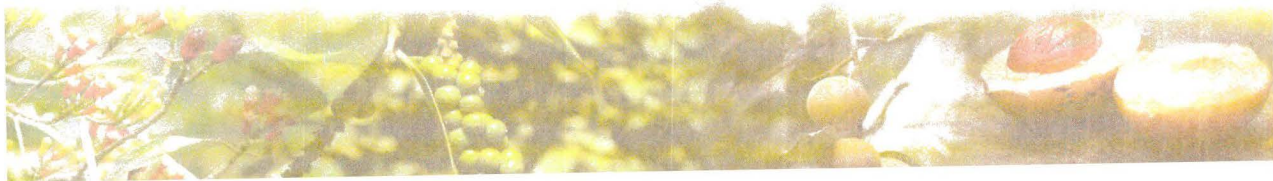


karena arti pentingnya. Ada kepastian, J.P. Coen menulis, bahwa hampir semua lada di sana saat itu dibawa ke Malaka, Johor, Patani dan Gresik yang berasal dari Jambi dan di samping itu orang-orang Cina juga membawa sejumlah besar lada ke Cina juga. Jambi merupakan pelabuhan lada yang terkenal sebelum Banten, dan bisa memasok antara 40 dan 50 ribu karung setiap tahun.

Banten juga membeli sebagian ladanya dari sana. Orang Portugis, Jawa dan Cina sejak itu menjadi pembeli biasa. Jambi menawarkan kepada orang Belanda dan Inggris untuk menghindari Aceh dan Banten yang ingin menegakkan monopoli. Lada di Jambi diperoleh dari Minangkabau yang diangkut melalui sungai Indragiri, Kampar dan Jambi. Penguasa Minangkabau adalah raja lada dan emas. Ketika situasi politik di Indragiri semakin kacau karena pertarungan suku-suku pedalaman melawan penguasa pantai kecil, hanya sungai Kampar dan Batanghari yang benar-benar bisa dipertimbangkan sebagai jalur pengangkutan karena kondisinya relatif aman. Namun pada kondisi normal di abad XVII sungai Batanghari digunakan meskipun tampak bahwa sekitar akhir abad XVI sungai Kampar lebih disukai. Palembang memperoleh sedikit lada dari dataran tinggi ini.

Jambi hanya penting karena ladanya, karena pasokan beras dan garam, Jambi harus tergantung pada impor dari tempat lain yang dibawa oleh orang Jawa. Ada rencana untuk memperluas lahan penanaman padi, tetapi penduduk Minangkabau lebih menyukai usaha penanaman lada yang lebih menguntungkan sehingga rencana itu tidak terwujud. Pertanian padi hanya dilakukan ketika terjadi bahwa harga lada sangat rendah, sehingga jumlah beras yang diimpor sangat sedikit dan oleh karenanya harganya tinggi. Peristiwa seperti ini terjadi ketika orang Jawa tidak muncul di pasar. Jadi meskipun ada kepentingan besar orang Belanda dan Inggris di Jambi, pengaruh tradisional Jawa masih tetap bertahan di sana, bahkan setelah 1615 orang Jawa benar-benar kehilangan arti pentingnya sebagai pembeli di pasar lada.

Di bagian Timur, Ambon merupakan tempat ini sangat penting karena dua alasan: *Pertama*, letaknya di teluk Ambon besar, di depan kota dan di bawah perlindungan benteng, kapal kerajaan tiap tahun harus menunggu angin





musim sebelum berlayar kembali ke Malaka dan Goa. Mereka tiba dari Tidore pada akhir Februari dan berlayar kembali pada bulan Mei atau Juni. Juga kapal-kapal yang berlayar dari Malaka mengambil jalur Jawa, yakni sepanjang pantai timur Sumatera dan utara Jawa, tiba di Ambon sekitar pertengahan Februari. Pada kapal-kapal yang bermuatan cengkeh dan dalam perjalanan kembali ke India sebagian besar merupakan kemakmuran keuangan India. Kejatuhan Ambon oleh Kompeni Belanda menjadi pukulan mematikan bagi control Portugis di Asia Tenggara.<sup>183</sup>

Peristiwa yang menyebabkan jatuhnya pusat perdagangan di Jawa, antara lain sebagai akibat dari penghancuran kota-kota dagang Jawa Timur oleh Mataram. Dengan hancurnya kota pelabuhan dagang di Jawa, pusat perdagangan rempah beralih ke Makassar. Jalur perdagangan rempah tidak lagi berlangsung dari Maluku lewat Gresik ke Selat Malaka, melainkan dari Maluku lewat Makassar dan Borneo Selatan ke Selat Banten. Pergeseran ini tidak dapat membantu membawa pengaruh simpati politik penduduk Maluku. Jika pada era Portugis dan pada dekade pertama abad XVII mereka berpaling kepada para penguasa utama Jawa demi kebutuhan menjual rempah-rempahnya, pada dekade pertama abad XVII, mereka menempatkan diri di bawah perlindungan Makassar.

Tidak perlu dijelaskan di sini sejarah kebijakan monopoli Kompeni di Maluku. Kenyataannya adalah Belanda berusaha menjalankan sistem monopoli lebih ketat – khususnya ketika mereka mulai memasukkan perdagangan bumiputera, perdagangan intra-Asia dalam wawasan mereka. Apa yang dilakukan oleh kompeni kenyataannya telah melemahkan daya beli dan kemakmuran rakyat, mereka membunuh “angsa yang bertelur emas”.

Apa yang dilakukan oleh Kompeni terhadap penduduk Maluku, telah menjadikan wilayah itu sebagai monopoli Belanda, seperti bunyi terjemahan perjanjian antara kompeni dan penduduk pulau Ay di Banda berikut:

183 Lihat Hubert Jacobs, “Ambon as a Portuguese and Catholic Town 1576-1605” dalam *Neue Zeitschrift für Missionswissenschaft*, Vol. 41 (1985), hlm. 15-17.





Kesepakatan antara Kompeni dan penduduk Pulau Ay di Banda:

Atas nama Tuhan  
Banda, 17 Juni 1602

1

*Pertama:* Wolphert Hermanszoon, laksamana Belanda, telah membuat kesepakatan dengan penduduk Pulau Ay di kampung Ouratt, bahwa di sana orang Belanda akan tetap tinggal dan bebas menjalankan ibadahnya tanpa diganggu oleh siapapun karena Tuhan menjadi hakim tertinggi.

2

*Kedua:* Di sisi lain orang Portugis, Jawa, atau semua bangsa lain selain Belanda yang tinggal di Banda, jika terkena tindakan gangguan, Kompeni akan memberikan perlindungan kepada mereka, tampaknya seolah-olah orang Belanda melindungi istri dan anak-anaknya.

3

*Ketiga:* orang Belanda berjanji pada siang dan malam akan membantu penduduk Pulau Ay sesuai kemampuannya, jika tanah Banda diganggu atau dilanggar. Kemudian apabila orang bumiputera Banda saling berperang, orang Belanda tidak akan ikut campur tangan tetapi dengan kemampuannya akan mendorong perdamaian.

4

*Keempat:* Selanjutnya telah disepakati, ketika beberapa orang Belanda yang membangkang terhadap kaptennya pergi keluar dan takut dihukum kemudian meminta untuk menjadi Moor, pihak Kompeni tidak mampu melakukannya, maka dia wajib diserahkan kepada Kompeni yang akan menghukumnya sesuai aturan yang berlaku. Jika seseorang atas inisiatifnya sendiri datang kepada Kompeni untuk menjadi orang Moor, tanpa melakukan tindakan sesuatu terhadap Kapten, dengan persetujuan Kapten Kompeni harus membantu semampunya. Dari semua itu, Kapten juga bisa menjadikan orang-orang Banda yang ingin dibaptis menjadi orang Kristen.

Selanjutnya kami berjanji, tertulis di kampung Ourat di atas, bahwa kita akan menjual semua pala dan fuli kepada orang-orang Kompeni tanpa kepada orang lain, kecuali demi senjata, busana, beras, sagu dan barang-barang lain yang ada pada kita. Semua komoditi yang tertulis di atas, kami janjikan akan tetap tersedia. Semoga Tuhan menolong kita.

17 Juni 1602

Ditandatangani oleh Laksamana Wolphert Hermanszoon.<sup>184</sup>

184 Lihat A. Heeres. "Oude Kompagnie" dalam *BKI*, Vol. 57, hlm. 25-27.



Dalam perjanjian yang ditandatangani bersama para penguasa yang menandatangani di luar kemampuan mereka untuk melaksanakannya, Belanda menegaskan suatu monopoli atas pembelian rempah dengan harga murah; dalam kesepakatan unilateral, hak istimewa diraih dengan kekerasan. Monopoli di kepulauan yang berdampak luas harus dipertahankan oleh banyak orang Belanda dengan kekerasan yang tampaknya merupakan satu-satunya cara. Apa yang diterapkan Aceh di pantai Sumatera untuk lada, apa yang diterapkan oleh orang Portugis di Maluku, apa yang biasa dilakukan oleh orang-orang Ternate dan Tidore terhadap sesama mereka, ekspedisi hongi diangkat oleh Kompeni Belanda dan dijadikan suatu sistem. Sistem itu mereka gunakan untuk: *pertama* menghukum para pelanggar kontrak monopoli yaitu kepada mereka yang menjual rempah kepada pedagang asing dengan tujuan tidak memungkinkan dilaksanakannya perdagangan dengan pedagang pesaing kompeni; *kedua*, untuk mempertahankan harga rempah lewat pembatasan produksi (perusakan tanaman). Meskipun kekerasan digunakan, tidak mudah untuk menegakkan monopoli karena pedagang asing membayar lebih baik, membawakan mereka pasokan makanan yang menjadi ketergantungan penduduk; *ketiga*, kompeni menunjukkan reaksi terhadap propaganda Islam di antara orang-orang yang dikuasainya karena alasan politik berusaha ditaklukkan oleh Kompeni meskipun sebenarnya ada larangan mengenai hal tersebut dalam kontraknya. Selanjutnya orang semakin peka terhadap Kompeni (yang dalam monopolinya mereka melihat suatu ancaman terhadap kemakmuran dan kekayaan tradisionalnya) karena tuntutan berat yang dibebankannya. Propaganda pan-Islamisme dilakukan dari pusat Islam lama di Hitu atau Ambon dan didukung oleh orang-orang Banda yang berada di bawah pengaruh Makassar. Penghancuran Maluku secara sistematis yang berusaha dilindungi melalui ekspansi dalam ukuran tanaman, pasti membuat Belanda menghadapi kesulitan besar dengan setiap orang di sana, termasuk sekutunya.

Hal ini mengakibatkan konflik dengan Makassar tidak dapat dihindari. Dengan cara yang sama Kompeni telah berperang dengan Mataram, kemudian berlanjut dengan Surabaya dan Banten, untuk membuat agar para pedagang menjauh dari Maluku, dan tetap mempertahankan kondisi



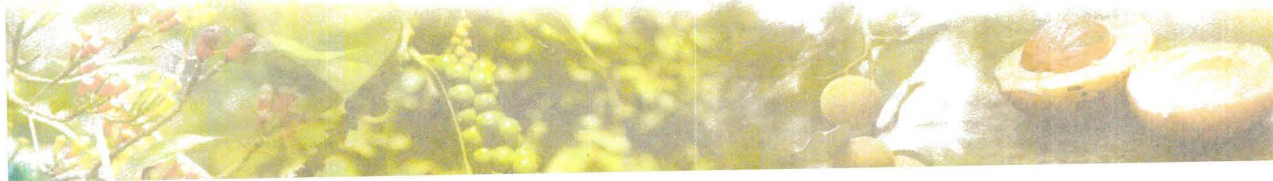
perang dengan Makassar, memblokadanya namun tanpa hasil yang berarti, karena rempah dibongkar di pantai timur Sulawesi dan diangkut lewat darat melalui Makassar. Kompeni tidak mampu mencegahnya. Setelah Belanda membawa rempah ke pasar Makassar sendiri, mereka mampu mencapai dasar perjanjian perdamaian pada 1637 untuk mengancam raja Makassar, yang diwujudkan dalam kejatuhan Malaka pada tahun 1641 sehingga ekspor rempah terhenti untuk sementara. Dalam situasi seperti ini tidak mungkin untuk meneruskannya.

## K. JATUHNYA PERDAGANGAN LADA DI JAWA

Dari sumber-sumber Belanda, sementara orang Portugis melakukan eksploitasi wilayah di Nusantara bagian timur, tahun 1619, merupakan tahun yang sangat tidak menyenangkan bagi para pegawai VOC yang bekerja di Hindia Belanda. Mereka merasa lebih kuat daripada orang Inggris di wilayah Hindia Belanda. Di Eropa telah ditandatangani perjanjian antara Inggris dan Belanda, yang akan bekerjasama untuk menghindari lonjakan harga dan upaya saling menghancurkan. Berdasarkan *Daghregister*<sup>185</sup> yang dikeluarkan di Batavia, rincian pembicaraan yang diadakan dari perjanjian itu, memberikan gambaran yang tidak menyenangkan, akan tetapi bisa dipahami dari usaha mereka. Tidakkah mungkin untuk mengakhiri kompetisi antara dua lawan itu. Seperti biasanya, J.P. Coen segera mengetahui bagaimana dia bisa menafsirkan dan menggunakan perjanjian itu demi kepentingan Kompeni Belanda.

Contoh dari konsultasi Dewan Pertahanan ini diberlakukan dalam menghadapi permohonan dari raja Jambi yaitu permintaan bantuan melawan invasi dari Aceh yang menjadi ancaman selama beberapa tahun. Peristiwa ini tercatat dalam *Daghregister* tahun 1625. Belanda yang telah menutup lojinya di Aceh pada 1622, telah memberi perintah untuk mengirimkan beberapa kapal bagi upaya blokade terhadap Malaka dari Jambi. Akan tetapi orang Inggris yang takut pada pembalasan terhadap lojinya di Aceh, merasa terkejut dan tertipu oleh tindakan sepihak Belanda. Selanjutnya mereka tidak

185 PA Tiele "De europeers in den Maleischen Archipel, vijfde geleerte: 1605-1610, dalam *BKI*, 1880, 201 – 204.





memiliki kapal pada saat itu, kemudian mereka takut bahwa orang Belanda mampu memperoleh monopoli lada Jambi atau setidaknya hak istimewa yang membantu mereka dan jika serangan Aceh gagal, mereka akan merasa seolah-olah kapalnya singgah di Jambi dalam pelayaran ke Malaka tanpa motif apapun. Di sisi lain mereka juga memahami bahwa kenyataan monopoli lada Jambi oleh penguasa Aceh harus dihindari. Masalah ini pasti memunculkan persoalan tersendiri.

Perdagangan lada sejak awal menjadi persoalan terpenting bagi perdagangan Kompeni Belanda. Pasar lada Banten tertutup bagi mereka. Pasar Banjarmasin belum memasok banyak lada. Pelabuhan lada yang lebih kecil di semenanjung Malaya telah dihancurkan oleh orang Aceh. Dikhawatirkan bahwa mungkin juga Aceh akan mengarah pada penghancuran seluruh pelabuhan Jambi, sebagaimana sifatnya yang keras telah ditunjukkan terhadap kerajaan Johor yang baru muncul dan di Kedah, Perak dan Pahang, yang hampir seluruhnya terkikis dan dihancurkan. Dari situ bisa diduga bahwa Kompeni Belanda harus tunduk pada langkah penghancuran dan monopoli penguasa Aceh, sepenuhnya tunduk pada tuntutan mereka jika mereka ingin mendapatkan lada. Hal ini terjadi bukan hanya di Aceh tetapi juga di Tiku, Pariaman dan seluruh pantai timur dan barat Sumatera. Orang Aceh mengetahui bahwa selama Belanda belum berhasil membuka Banten, Sumatera harus membantunya untuk sementara agar bisa memperoleh lada untuk dibawa kembali oleh kapal-kapal ke Eropa.

Banten dan Aceh merupakan dua tempat utama yang memusatkan perdagangan internasional. Juga di dia wilayah itu armada Belanda juga mencoba meraih keuntungan, namun permintaan terhadap lada begitu meningkat, yang mengakibatkan tidak bisa dipenuhi kuotanya karena harganya membubung tinggi. Penguasa di kedua tempat itu dan juga di Patani segera mengetahui bahwa ada keuntungan besar yang diperoleh. Mereka menggunakan posisi istimewanya untuk terus menaikkan harga, memungut pajak serta sebanyak mungkin memonopoli produksi lada. Seperti sudah diperkirakan, terjadi serangan atas Palembang oleh Banten, yang menjadi pasar penting untuk pemasaran lada Jambi dan Tulang Bawang (Lampung). Sementara itu masih terjadi perselisihan terus-menerus antara Banten dan

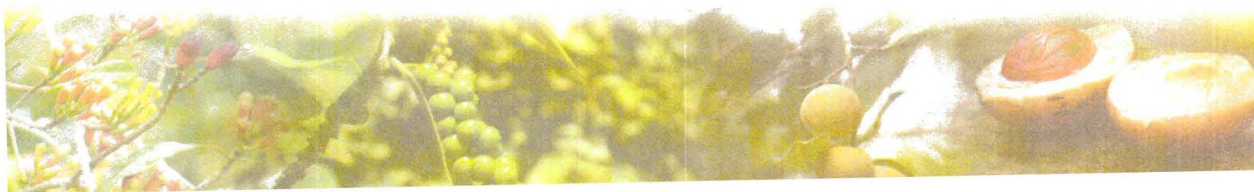


Palembang mengenai kepemilikan Tulang Bawang, perselisihan antara Palembang dan Jambi mengenai kepemilikan daerah lada Tembesi, dan antara Jambi dan Indragiri atau Johor pada tahun 1630 tentang perkapalan di sepanjang sungai perbatasan Tungkal, perluasan kekuasaan Aceh atas semenanjung Malaya dan pantai timur Sumatera. Sementara itu Aceh masih menguasai pantai barat sampai Selebar di Bengkulu yang berada di bawah kekuasaan Banten, dan perjuangan Kompeni Belanda untuk melepaskan tekanan monopoli Aceh dan Banten.

Sehubungan dengan lada, semua tergantung pada Jambi. Aceh, seperti yang telah ditunjukkan sebelumnya merosot arti pentingnya menjelang akhir abad XVI. Para pedagang lada menemukan pesaing baru dalam perdagangan lada sebagai akibat munculnya kapal-kapal Eropa. Namun ketika kapal-kapal ini mencoba menghindari pangkalan itu, kemunduran mulai terasa lagi. Sebelum 1603 Aceh telah mengambil lada dari Pidie, Patani, pantai barat Sumatera, Kedah, Indragiri dan Jambi.

Di pantai barat Sumatera lada pada saat itu hanya tumbuh di Indrapura. Semua lada yang dibawa dari Pariaman, Tiku dan pantai barat Sumatera tumbuh di Indrapura di mana raja penguasanya bernama Raja Hitam, yang konon memiliki 30 ribu orang bawahan dengan tugas menanam lada dan padi untuk memenuhi kebutuhan mereka, jaraknya  $2\frac{1}{2}$  lebih jauh, kira-kira 20 mil sebelah utara Selebar. Ada tempat yang disebut Menjuta, terletak di tepi laut di muara sungai Indrapura yang mengalir ke laut. Indrapura juga terletak 18 mil arah darat dari Menjuta. Akan tetapi tidak ada jalur laut selama bulan Juni dari dan menuju Indrapura. Ada lahan yang baik untuk berlabuh di pantai barat sekitar lokasi itu, tetapi tidak ada pemukiman sama sekali sehingga semua lada Indrapura harus diangkut ke Tiku, Pariaman atau Selebar.

Sebagai akibat dari tuntutan yang tinggi, penanaman lada menyebar ke tempat-tempat lain di pantai barat sepanjang abad XVII. Untuk mempertahankan monopoli, Aceh mengangkat seorang panglima atau bupati di Tiku, Pariaman dan tempat-tempat lain dan di Tiku bahkan memiliki sebuah benteng yang dibangun pada 1621 untuk mengawasi orang-orang Melayu. Pengaruh Aceh





di pantai barat Sumatera tidak bisa diabaikan, seperti digambarkan dalam *Daghregister* tahun 1663<sup>186</sup>. Pariaman menjadi pangkalan utama bagi orang Aceh. Hal serupa berlaku di sana sehubungan dengan penduduknya yang naik dari waktu ke waktu meskipun mereka sangat dihormati dan ditakuti oleh penduduk bumiputera. Pariaman menjadi salah satu tempat yang paling padat penduduknya di pantai barat dan dari sini orang bisa melewati jalan darat menuju pedalaman Minangkabau yang kaya emas. Orang Aceh memiliki banyak tuntutan di Minangkabau.

Padang banyak disinggahi kapal Aceh. Namun di Pauh sebagai pusat agama Islam dan di Ulakan juga, wibawa mereka sangat besar (seperti kenyataannya, pantai Barat masuk Islam berkat Aceh sampai pertengahan abad XVI, setidaknya sejauh tidak berasal dari timur). Untuk menghindari hilangnya keuntungan dari lada pantai barat, sultan Aceh berusaha memaksa para pedagang asing untuk mengunjungi Aceh dan membelinya. Meskipun orang Belanda berusaha menghindari larangan itu, orang Aceh berusaha menerapkannya seketat mungkin. Belanda lebih suka mengambil lada di pantai barat sendiri, tetapi harus membayar harga yang telah ditetapkan di Aceh agar bisa bebas dari kewajiban memberi hadiah bagi para penguasa di Pariaman dan tempat lain serta menghindari inflasi harga.<sup>187</sup>

Pada 1625 tercatat banyak sultan terlibat dalam perdagangan barter pantai barat antara kain katun dan lada. Kapal *Groningen* berlabuh di Tiku, hanya memperoleh muatan 140 ton lada; lada di sana diperberat oleh pemerasan yang dilakukan oleh orang-orang Aceh, yang menghendaki barter dengan kain kerajaan. Ketika salah satu dari pedagang membeli satu bahar lada, penjual diminta untuk menyerahkan satu bahar kepada raja untuk kainnya itu, yang sangat merugikan termasuk kain. Di samping itu pedagang harus membayar pajak tunai.

Orang Inggris memperoleh pengalaman serupa pada 1615 meskipun kenyataannya mereka memegang monopoli selama dua tahun atas pembelian lada. Meskipun orang Belanda sangat ingin melakukan perdagangan bebas di

186 P.A. Tiele, *Ibid*, 1888, hlm. 206-107

187 Nicolas Godfried van Kampen, *Geschiedenid der Nederlanders buiten Europa, vol. 1* (Haarlem: Francius F. Bohn, 1831), hlm. 73-75.

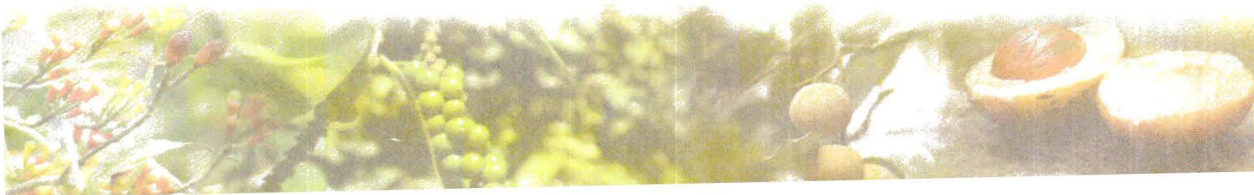


pantai barat, yang berusaha mereka jamin lewat perjanjian pada tahun-tahun berikutnya, penguasa Aceh cukup menyadari bahwa dia harus tetap berpegang pada tuntutanannya sejauh mungkin.

Produksi lada Pidie sangat tidak memadai. Aceh memperoleh sebagian besar ladanya terutama dari Sumatera Barat. Pada 1614 lebih dari 2000 bahar lada dikapalkan dari Aceh, ketika orang Inggris memperoleh 1500 bahar dan Belanda hanya 550 bahar. Pada saat keberangkatan kapal *Wapen*, tidak ada lada yang tersisa di Aceh. Raja mengharapkan 3000 ton lada dari Tiku dan Pariaman setiap hari, yang kebanyakan masih jatuh ke tangan orang Inggris. Aceh memperoleh sangat sedikit lada, antara 800 dan 1100 bahar setiap tahun dan tidak memperoleh 300 bahar pada tahun itu, karena panen buruk. Oleh karena itu, mereka menanamnya lagi.

Ketika perdagangan lada mulai merosot, Aceh harus mempertahankan monopoli ladanya di pantai barat yang harus berbagi dengan Banten secara ketat. Pada 1628, di luar perhitungan, terjadi lonjakan harga lada karena orang Belanda dipaksa untuk membayar pajak atau cukai kepada para pejabat kerajaan Aceh untuk mendapatkan kain dan mengambil lada yang jumlah penyusutannya mencapai 21-22%. Waktu telah berubah. bila sebelum melakukan perdagangan di berbagai tempat secara bebas tanpa gangguan dan pungutan, kini orang Aceh sibuk di sepanjang pantai barat Sumatera dan membuat penduduknya takut sehingga mereka tidak berani berdagang dengan kapal.

Aceh sengaja berusaha menjamin monopoli lada bukan hanya lewat kebijakan pedalamannya, tetapi juga dengan cara ekspansi. Ada peringatan bahwa orang Belanda dan Inggris terlibat di sana. Pada 1615 Palembang, Jambi, Indragiri dan Siak bersatu dalam ikatan pertahanan di bawah Johor karena takut terhadap Aceh. Persatuan ini diperkuat dengan perkawinan politik kerajaan. Namun demikian, ketika itu armada Aceh dengan 17 ribu orang menaklukkan Pahang pada 1618, Kedah telah menerima bantuan dari Patani pada 1619 dan Perak pada tahun 1620. Di pantai timur Sumatera, kekuasaan Aceh ditegakkan lagi di Deli pada waktu yang sama. Indragiri juga harus menghadapi serangan. Para penguasa dari berbagai kerajaan bersama





ribuan pasukannya diangkut ke Aceh. Aceh menghancurkan sejumlah kebun lada di Kedah. Johor, yang harus menghadapi beberapa serangan selama beberapa tahun yakni: 1567, 1570, 1582, 1613 dan dipaksa mengalihkan pusat pemerintahannya berkali-kali ke Bintan, Ujung Tanah, Batu Sawar, Lingga. Mereka menerima pukulan mematikan pada awal 1623. Karena bangga pada keberhasilannya, Iskandar Muda sebagai penguasa Aceh saat itu, tidak mau terancam ketika setelah kesepakatan tahun 1619 orang Inggris dan Belanda berusaha mendapatkan izin untuk melakukan perdagangan langsung dengan pelabuhan-pelabuhan di pantai barat, meskipun perjanjian yang dibuat di antara mereka tentu saja tidak menyenangkan mereka. Sejak itu mereka tidak saling mendahului dalam memberikan hadiah besar. Inggris dan Belanda menyebut mereka sebagai pengemis yang tidak tahu malu, yang jika ingin memperoleh lada harus datang dan makan di tangannya sendiri, karena Iskandar Muda bisa memaksa semua daerah lada lain yang tidak termasuk bawahannya untuk menyetorkan lada kepada mereka dan bukan kepada orang lain.

J.P. Coen menulis kepada direktur Kompeni bahwa Aceh bisa berbicara besar dan membual. Akan tetapi bersamaan dengan jalannya waktu Aceh harus menghadapi kenyataan. Namun rasa percaya diri Aceh memiliki dasar yang kuat. Perdagangan Patani, yang sebagian merosot karena tekanan terhadap para pedagang Tionghoa dan pedagang lain di sana, sangat terpengaruh sebagai akibat kehancuran daerah lada di semenanjung Malaya. Sebelumnya mereka juga memperoleh lada dari Jambi, karena produksi Perak, Kedah dan Pahang di semenanjung itu masih kecil dibandingkan permintaan. Sementara itu, Patani memasok lada ke Aceh dan sekaligus juga ke Gresik. Namun proses itu terhenti ketika datang para pembeli berukuran besar dari Barat, orang Inggris dan Belanda, datang sendiri untuk mendapatkan lada di Patani. Sejak 1615 Belanda mulai mendapatkan lada langsung dari Jambi, karena jumlah yang dipasarkan ke Patani sangat tidak cukup.

Akibatnya Aceh, seperti Patani dan juga Malaka Portugis, harus tergantung pada Jambi. Dari sana mereka juga menanam lada pada masa lalu untuk memasok pasarnya. Telah diketahui bahwa orang Jawa juga terbiasa memperoleh lada dari sana. Jambi hanya memperoleh lada karena arti



pentingnya kota itu. J.P. Coen menulis, bahwa hampir semua lada di sana kini dibawa ke Malaka, Johor, Patani dan Gresik yang berasal dari Jambi dan di samping itu orang-orang Tionghoa juga membawa sejumlah besar lada ke Tiongkok. Jambi merupakan pelabuhan lada yang terkenal sebelum Banten, dan bisa memasok antara 40 dan 50 ribu karung setiap tahun.<sup>188</sup>

Banten juga membeli sebagian ladanya dari Jambi. Orang Portugis, Jawa dan Tionghoa sejak saat itu menjadi pembeli biasa. Akhirnya Jambi menawari orang Belanda dan Inggris untuk menghindari monopoli Aceh dan Banten. Lada di Jambi diperoleh dari Minangkabau yang diangkut lewat sungai Indragiri, Kampar dan Jambi. Penguasa Minangkabau adalah raja, lada, dan emas. Ketika situasi politik di Indragiri semakin kacau karena pertarungan suku-suku pedalaman melawan penguasa pantai kecil, hanya sungai Kampar dan Batanghari yang benar-benar bisa dipertimbangkan untuk mengangkut lada. Demi hukum dan ketertiban di Jambi atau bila harga di sana tidak memuaskan, maka sungai Kampar digunakan. Namun pada zaman normal di abad XVII sungai Batanghari digunakan meskipun tampak bahwa sekitar akhir abad XVI sungai Kampar lebih disukai. Palembang memperoleh sedikit lada dari dataran tinggi ini.

Lada tumbuh di pedalaman yang terletak di tengah pedalaman Sumatera, di tempat pemukiman Minangkabau, mereka menyetorkan produknya melalui berbagai sungai dan menjualnya kepada orang asing dengan menukarkannya dengan barang-barang yang mereka butuhkan seperti: kain, garam dan berbagai kebutuhan, mulai dari pantai barat sampai Pariaman, Tiku dan tempat-tempat lain. Dari situ produk-produk yang bagus diangkut, sampai pantai timur di Palembang, Jambi, Indragiri, Kampar dan tempat-tempat lain. Tampaknya sungai Jambi merupakan yang terbaik letaknya bagi mereka, sehingga komoditi itu diangkut dengan kapal dengan ukuran yang laing besar dari sana.

Jambi hanya penting karena ladanya, karena pasokan beras dan garam, Jambi harus tergantung pada impor dari tempat lain yang dibawa oleh orang Jawa. Pada 1636 ada rencana untuk memperluas lahan penanaman padi, tetapi penduduk Minangkabau lebih menyukai pada usaha penanaman lada

188 P.A. Tiele, "De europeers in den Maleischen Archipel, hlm, 283-286.





yang lebih menguntungkan sehingga rencana itu tidak terwujud. Pertanian padi hanya dilakukan ketika harga lada sangat rendah sehingga jumlah beras yang diimpor sangat sedikit dan oleh karenanya harganya tinggi. Kondisi ini terjadi bila orang Jawa tidak muncul di pasar. Jadi meskipun ada kepentingan besar orang Belanda dan Inggris di Jambi, pengaruh tradisional Jawa masih tetap bertahan di sana. Setelah 1615 orang Jawa benar-benar kehilangan arti pentingnya sebagai pembeli di pasar lada.

Hal serupa terjadi di Palembang. Tercatat bahwa pada masa ini orang Jawa membawa beras dan kebutuhan lain ke Palembang selama angin musim timur dan membawa lada kembali ke Malaka. Dari sana mereka kembali pada angin musim barat untuk lada yang mereka jual ke Batavia dan sebaliknya mengambil kain untuk dijual di Mataram. Jadi pelayaran ganda di mana banyak lada dan sejumlah besar kain diperoleh oleh pedagang Belanda, di Malaka dan Batavia, para pedagang Jawa memperoleh keuntungan dari situ.

Pada 1642, pengaruh Jawa di Jambi sangat tinggi. Hal ini disebabkan: *Pertama*, pangeran dan para penguasa wilayah itu beberapa kali menyampaikan bahwa jika suatu saat Mataram datang mengunjungi Jambi, penduduk Jambi harus mengakui dan menghormati mereka, karena mereka lebih kuat daripada Jambi dengan jutaan jiwa penduduknya. Sementara Jambi hanya berpenduduk ribuan jiwa saja. Selanjutnya dari sisi Jambi sendiri, para pangeran dan penguasa Jambi semakin dekat dengan Mataram dibandingkan dengan apa yang telah terjadi beberapa waktu sebelumnya. Raja berpendapat bahwa bahasa Jawa sangat unggul dan halus di dunia. Akibatnya, dia memerintahkan semua penduduk di Kamang, Tanjung, Kota dan beberapa daerah lain yang masih mempunyai leluhur mengikuti kesukaannya berbusana dengan model Melayu yang sampai saat itu masih berlaku bila mereka datang menghadapnya untuk menyerahkan upeti. Mereka harus tampil dalam busana Jawa.

Dengan mempertimbangkan semua ini, tidaklah mengherankan bila hubungan erat dengan Mataram dipertahankan oleh Jambi dan Palembang. Wibawa tradisional Mataram sangat tinggi di Jambi dan pengaruhnya semakin besar di Palembang. Sementara hubungan Palembang dengan Batavia yang



untuk sementara tidak memiliki loji di sana, jauh lebih longgar, sehingga pedagang Jawa di sana semakin bebas. Jumlah lada yang bisa dikonsumsi oleh orang Eropa pada abad XVII sangat besar. Pada 1603 lebih dari 48 ribu karung lada dikapalkan oleh orang Belanda dan Inggris. Sementara itu orang Portugis juga masih terus memasok ke pasar Eropa, selama bertahun-tahun menjual dan mengubah ladanya dalam jumlah besar, menetapkan harga sedikit di bawah harga yang dipatok oleh orang Belanda. Meskipun ada keuntungan yang bisa mereka peroleh, persaingan mendorong orang Belanda dan Inggris untuk mencari sarana lain guna mengalahkan orang Portugis.

Blokade Malaka berlangsung selama bertahun-tahun, yang ditujukan untuk memutus semua pasokan dari pangkalan itu. Blokade itu berdampak secara tak terduga pada perdagangan Aceh. Pada pertengahan kedua abad XVI, orang Portugis sekali lagi menerima kedatangan umat Islam di Malaka secara bebas, akan tetapi karena blokade, orang-orang Moor itu telah beralih ke Aceh. Seperti telah dibahas, selain kapur barus, menyan, minyak, emas dan lada (yang jauh lebih murah harganya daripada lada Malabar) mereka terutama berminat pada timah. Kini Aceh mengontrol kawasan timah, dengan mudah. Aceh dapat memenuhi kebutuhan itu. Akibatnya, timah banyak dikapalkan dari berbagai tempat. Perak dilaporkan menghasilkan 6-7 ribu bahar timah tiap tahun. Kedah lebih sedikit karena harganya jauh lebih tinggi. Namun barang-barang yang dijual di sana memberikan lebih banyak keuntungan daripada Perak. Orang datang setiap tahun di Kedah dari Bengala, Pegi dan Koromandel dengan membawa banyak timah.

Pada pertengahan abad XVI di Jawa Timur, dua kekuatan saling berebut hegemoni, kerajaan niaga Surabaya yang menguasai pantai dari Sedayu sampai ujung timur pada sekitar 1601 dan kerajaan agraris Mataram yang setelah menaklukkan Pati dengan “perkawinan politik”, yang di bawah kekuasaannya mengontrol dua produk niaga utama, beras dan garam. Pada awal abad XVII masalah ini terselesaikan. Mataram, yang mengikuti contoh Majapahit dan Demak, mengetahui bahwa jika ingin menjamin dominasinya, maka ia harus menaklukkan kota-kota pelabuhan. Beberapa kota pelabuhan sudah dikuasainya antara lain: Jepara, Tuban, Cirebon (1619), Madura (1624)





dan Surabaya (1625) dan akhirnya ujung timur (1637, 1639). Sementara itu, beberapa wilayah yang belum diislamkan hingga 1655 yaitu Bali. Bali yang belum tersentuh islamisasi memperluas kekuasaannya atas Lombok dan Sumbawa. Berhubung Bali selalu menanamkan pengaruhnya di ujung timur Jawa, Mataram berulang kali berusaha mengancam dengan menyerang pulau ini sepanjang abad XVII, akan tetapi tidak pernah terwujud meskipun pengaruh Bali di ujung timur terus berlangsung. Gresik jatuh pada 1613, Akan tetapi setelah penarikan pasukan Mataram, Gresik bangkit kembali sampai dihancurkan untuk selamanya bersama Surabaya antara 1623 dan 1625. Hanya desa *perdikan* Giri yang tetap dihormati, namun kemudian tetap ditaklukkan juga. Lingkungan sekitar Surabaya dihancurkan, sehingga kelaparan dan kematian memaksa kota itu untuk menyerah. Empat puluh ribu orang Madura dibawa ke Jawa sebagai tawanan.

Perlu ditegaskan pendudukan kota-kota pantai sangat penting. Penduduknya banyak yang mengungsi ke pantai lain, sehingga perdagangan laut Jawa dipusatkan di Jepara untuk memudahkan pengawasan dan perdagangan ekspor beras yang sudah dijadikan sebagai monopoli negara. Pelabuhan-pelabuhan lain menjadi kosong setelah perang itu.

Mataram, dengan mengikuti pola ekspansi Jawa Timur, memulihkan hubungan baik dengan Jambi, Palembang, Banjarmasin dan (sebagian akibat permusuhannya dengan Batavia) Malaka. Mataram juga menjalin hubungan baik dengan Aceh untuk melemahkan Surabaya, yang mengharapkan bantuan dari Batavia, Makassar dan Johor. Mataram telah melepaskan koloninya di Sukadana Borneo Barat Daya. Sukadana pada tahun yang sama lepas dari Jawa secara ekonomi, meskipun Mataram masih menganggapnya sebagai kerajaan vassal hingga 1661. Giliran Jawa Barat, yakni Batavia dan Banten, sebagai lumbung beras bagi Jawa Timur, mulai dibangun sawah-sawah yang luas di daerah Krawang untuk memberikan makanan bagi pasukan pengepung. Meskipun Mataram berhasil meluaskan pengaruhnya hingga ke Priangan, mereka terbentur oleh Batavia. Susuhunan kekurangan armada laut untuk memotong komunikasi lewat laut dan orang Jawa, meskipun dikenal sebagai penemu meriam sebelum kedatangan orang Portugis, tidak cukup cakap menggunakan senjata api. Dalam



pasukan itu, terdapat 60 ribu orang yang mengepung Batavia, namun hanya ada 600 orang yang dilengkapi dengan senjata api.<sup>189</sup>

Perebutan Malaka pada 1641 oleh Kompeni Belanda membawa dampak yang luas pada bagian barat kepulauan Nusantara. Pertama-tama, daya saing orang Portugis dipatahkan. Kompeni Belanda menduduki posisi yang kuat, yang menguntungkan persaingannya melawan orang Inggris. Kompeni juga bisa memaksakan kehendaknya pada raja-raja bumiputera yang kecil. Jika Mataram mampu memperpanjang perlawanan Malaka dengan memasok makanan, Mataram akan mendapatkan keuntungan ekonomi yang dicarinya dengan berbuat demikian. Utusan yang dikirim Susuhunan ke Goa pada 1633 cukup jelas menunjukkan dampak apa yang muncul bagi wilayahnya jika Malaka direbut oleh Kompeni. Pada saat terakhir, Palembang, Jambi dan Banjarmasin juga bersekutu dengan untuk menghadapi Kompeni, sementara komunikasi juga dijalin dengan Johor dan Makassar. Namun, semua sudah terlambat. Kejatuhan Malaka menjadi tanda akhir kebebasan Mataram. Swasembada ekonominya runtuh, sehingga harus tergantung pada Kompeni. Perdamaian antara Batavia dan Mataram terjadi pada 1646, bersamaan dengan keruntuhan politik Kerajaan Mataram sebelum kematian Tegal Wangi pada 1677. Ketika penduduk kota kerajaan yang hancur, orang Makassar yang tercerai-berai, dan orang Madura yang cinta kebebasan berbalik melawan kekuasaan Mataram yang agraris. Penegakan pengaruh Kompeni di Jawa menjadi kenyataan sebelum akhir abad XVII, meskipun kebijakan ekonomi Mataram telah menentanginya dengan monopoli beras dan larangan ekspor.

Kompeni, yang rajin memungut cukai dan pajak pasar serta memberikan hadiah kepada para penguasa dan bangsawan, ingin menegakkan monopoli atas lada dan membangun pangkalan untuk menjamin kegiatannya di wilayah koloni. Sebuah kontrak dibuat dengan Palembang pada 21 Juni 1641. Jeremias van Vliet dalam perjalanannya ke Malaka masih mengambil tindakan yang drastis setelah melakukan pertempuran pada 5 Oktober 1642<sup>190</sup> dengan menggunakan sejumlah kapal Jawa yang mengawal pangeran dari Palembang

189 P.A Tiele, "De europeers in den Maleischen Archipel", hlm, 290-291.

190 J.A. Van der Chijs. Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlands-India, anno 1642. Batavia, 1893, Landsdrukkerij





dalam perjalanan pulangnya dari Mataram. Van Vliet pergi ke Palembang dengan armadanya sebanyak tujuh kapal, dan memaksa raja untuk berpikir dan membuat kontrak dengan Kompeni Belanda.

Pada 6 Juli 1643, Jambi juga menerima nasib serupa. Tujuan kontrak itu adalah memberikan monopoli kepada Kompeni, mengusir para pembeli Tionghua, mencegah inflasi harga dengan menetapkan harga tertentu dan menerapkan pembatasan perkapalan Jambi. Semakin tergantung Jambi pada Batavia secara ekonomi, semakin renggang hubungannya dengan Mataram. Hal serupa terjadi dengan Palembang meskipun dalam ukuran lebih kecil, namun hubungan dagangnya dengan Jawa tetap erat. Sebagai akibat dari ikatannya dengan Banten pada 1657, 1677 dan Makassar, tindakan disiplin dijalankan dengan penandatanganan kontrak baru (1662, 1678). Terbukti hal ini diperlukan untuk menjamin monopoli Kompeni di Palembang. Di Jambi dan Palembang, lemahnya ikatan dengan Mataram terungkap dalam gelar para penguasa yang mulai menyebut dirinya Sultan sejak tahun 1670.

Aceh juga harus ditundukkan, karena Kompeni mengerahkan sasarannya pada daerah timah di semenanjung Malaka, khususnya demi menjamin perdagangannya di Persia dan Kedah (1642), Ujung Salang (1643), Bangeri (1645), dan Perak (1650), mereka dipaksa membuat kontrak satu persatu. Sejak 1647 kapal-kapal Moor tidak mendapatkan hak untuk berdagang di Perak. Setelah perundingan lama di Aceh, satu-satunya koloninya yang masih tersisa di semenanjung itu selain Perak, Johan Truytman pada Desember 1650 berhasil membuat kontrak monopoli dengan raja Perak.<sup>191</sup> Dia melarang semua penduduk Moor berangkat dari sana dan menyerahkan perak yang mereka miliki ke Malaka.

Apa yang disebut konsesi 1638 untuk lada Sumatera Barat dan hak istimewa pada 1641, dialihkan menjadi kontrak pada 1649. Hak-hak istimewa yang ditetapkan sekali lagi ditegaskan pada 1659. Hak-hak istimewa itu berisi antara lain separuh produk perak di Perak, sebuah kantor di Padang yang digunakan untuk perdagangan emas, dan monopoli perdagangan di pelabuhan Aceh diberikan kepada Belanda. Ketakutan pada persaingan Inggris menjadi salah satu

191 J.A. Van der Chijs, *Dagh-register*.



faktor yang memainkan peranan penting dalam kebijakan yang dianut di sana.

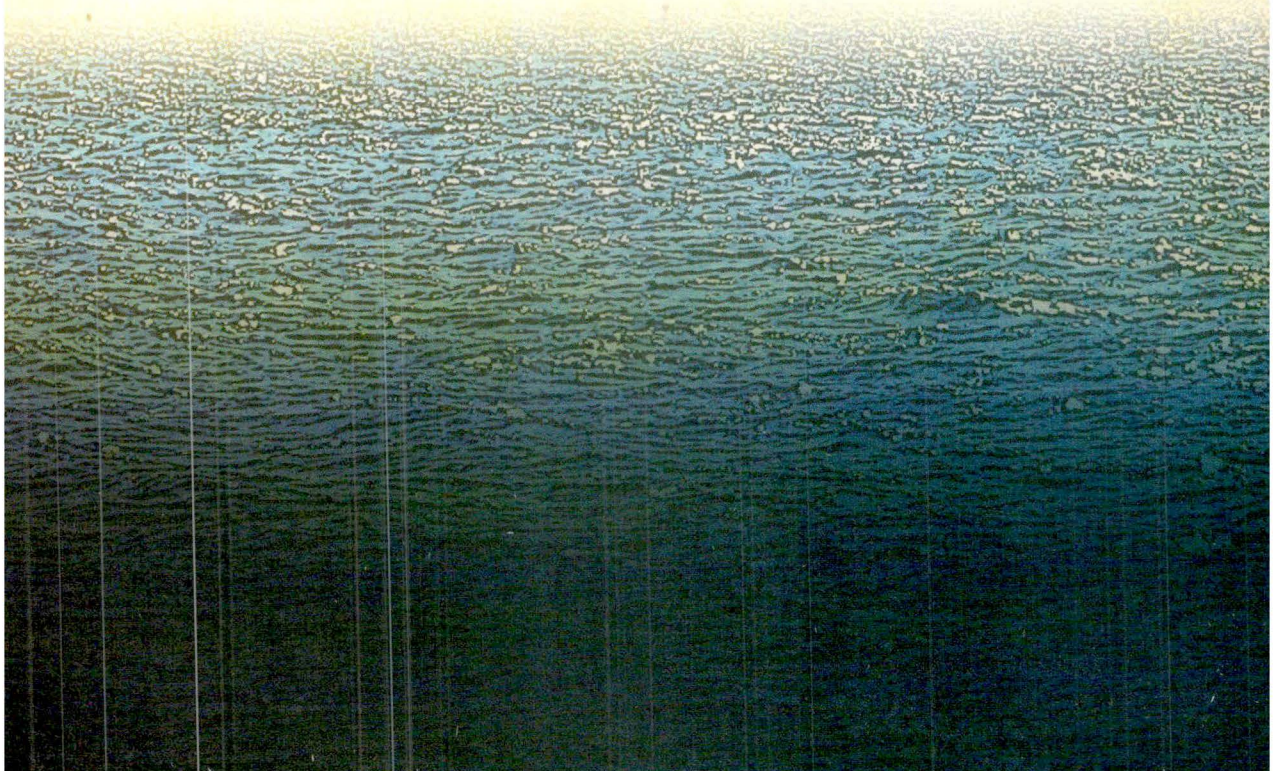
Campur tangan Kompeni dengan Aceh juga memiliki tujuan lain. Perdagangan Kompeni semula dilakukan dengan uang, karena tidak ada ekspor barang dagangan dari Eropa yang perlu disebutkan. Namun ada banyak resiko yang berkaitan dengan pengapalan uang. Untuk alasan itu, penguasa VOC di Batavia membidik perdagangan barter intra-Asia yang menyangkut kepulauan Indonesia kebanyakan dikuasai oleh orang Jawa. Untuk menarik perdagangan itu bagi Kompeni, perlu untuk memiliki pasokan sarana pertukaran unggul, yakni kain buatan India seperti patola, cindai yang berasal dari Cambay, Dabhol dan tempat lain di pantai barat serta kain berwarna, batik dari Koromandel di pantai timur. Produk kepulauan itu bisa dibawa bersama barang dagangan, dan kain bisa dibayar dengan produk ini. Dengan memperhatikan kepentingan ini, Belanda bermaksud membangun loji di India.

Sebelumnya, ketika orang Belanda belum memantapkan posisinya di India dan orang Portugis masih menguasai perdagangan kain, Kompeni harus mendapatkan pasokannya dari para pedagang Islam di Aceh. Namun setelah penaklukan Malaka, kondisinya berubah. Orang-orang Moor itu tidak lagi diperlukan. Mereka menjadi pesaing yang harus disingkirkan. Setelah terusir dari Aceh, mereka mengalihkan aktivitasnya ke Banten yang berada di bawah perlindungan orang-orang Inggris dan Denmark, serta kecemburuan alami antara dua kota yang saling bersaing, mereka mengganggu perdagangan kain Batavia. Jika sebelumnya ada kesukaan di Batavia dengan kemunduran Banten, kebangkitannya kembali dan persaingan yang muncul bersamanya mengisi perhatian orang Belanda untuk melakukan intervensi. Bersamaan dengan kebangkitan Banten di barat, muncul monopoli pantai, intervensi dengan urusan Palembang dan Jambi, dan campur tangannya dalam penyelesaian urusan Mataram. Bahkan sebelum akhir abad XVIII kebesaran Banten ditekan dan benteng Speelwijk di Banten harus berfungsi untuk mencegah dampak-dampak lebih lanjut. Pada masa ini Kompeni diizinkan untuk berbagi dalam monopoli lada yang menimbulkan kecemburuan dari daerah Lampung (Banten sendiri menghasilkan sangat sedikit lada terlebih pada 1639).





**BAGIAN 5**  
**DINAMIKA SEJARAH**  
**DI PRODUSEN**  
**REMPAH: MALUKU**





## A. PERANG DI MALUKU MELAWAN RAJA AL MANSUR DARI TIDORE

Sementara orang terus berperang di Pacem, perhatian, perang dan bencana juga melanda benteng baru S. Joao di Maluku. Sebelum membahasnya, perlu diketahui terlebih dahulu bagaimana orang Portugis menguasai kepulauan ini, dan mampu bertahan di kepulauan ini.<sup>192</sup>

Raja Portugis Dom Manuel, menerima permintaan tertulis dari dua orang, raja di kepulauan itu agar membangun sebuah benteng bisa membangun sebuah benteng seperti di banyak tempat di India, Jorze de Brito bersama beberapa kapal dan personil yang memadai mulai berlayar. Akan tetapi berhubung ia terbunuh saat mendarat di pelabuhan Aceh, saudaranya Antonio de Brito menggantikannya sebagai panglima. Di tanjung Sincapura, perpisahan terjadi dengan Jorze d'Albuquerque yang saat itu menjadi *capitao* Malaka dan berangkat ke Maluku. Dia membawa enam kapal; para nahkoda lima kapalnya adalah Francisco de Brito, Jorze de Mello, Pero Botelho, Lourenço Godinho, Gaspar Gallo. Antonio sendiri memimpin kapal tempat dirinya berada. Awaknya sekitar 300 orang. Dia menyusuri selat Sabao (Sabang, mungkinkah yang dimaksudkan selat Bangka?) dan meneruskan perjalanannya sampai tiba di Banda. Banda adalah sebuah pulau uang termasuk wilayah Maluku. Di sana dia memberi izin kapal-kapal kecilnya untuk memperbaiki kerusakan yang disebabkan oleh perjalanan panjang. Dari sini dia meneruskan perjalanannya ke kepulauan Maluku dan pertama-tama ke Bachao (Bacan), yang rajanya diputuskan untuk dihukum karena melakukan suatu tindakan buruk yang dilakukannya dengan pengecut terhadap awak junk Simao Correa. Tampaknya dengan cara ini dia berhasil menaikkan wibawa orang Eropa di daerah ini.

Simao d'Abreau mendarat, membakar sebuah desa dan membunuh banyak orang bumiputera. Kepulauan Maluku, yang disebut menurut hasil cengkehnya yang banyak tumbuh di sana, terdiri atas lima pulau dan begitu kecil sehingga pulau terbesar tidak mencapai enam mil kelilingnya. Sementara

192 Hubert Jacobs. "Ambon as a Portuguese and Chatolic Town 1576-1605" dalam *Neue Zeitschrift fur Missionswissenschaft*, 1985, vol. 41.





semua pulau saling dikenal dengan nama Maluco, masing-masing pulau secara khusus memiliki pulau sendiri. Letaknya terbentang dari utara ke selatan, satu berdampingan dengan yang lain. Yang pertama adalah Ternate, kedua adalah Tidore, tiga yang lain adalah Moutel (Motir), Maquiem (Makian) dan Bachao (Bacan). Letaknya di bawah katulistiwa, dan berdekatan dengan garis itu sehingga Ternate tidak sampai setengah derajat jaraknya. Awak kapal memperhitungkan perjalanan dari sana ke Malaka sejauh 300 mil. Pada masa ketika Antonio de Brito tiba, ada tiga orang raja yang memerintah: Ternate oleh Cachil Boahat, seorang anak berumur tujuh tahun dan putra dari Buleyfe yang paling banyak mendesak pembangunan sebuah benteng, yakni Tidore oleh al Mansur dan Bacan oleh Laudim.<sup>193</sup>

Antonio de Brito mendarat di Ternate, yang mengejutkan dan menggembirakan bagi ratu janda dan disambut dengan pesta oleh seluruh penduduk, karena baik ratu maupun rakyatnya yakin bahwa Ternate dianugerahi secara luar biasa dibandingkan dengan pulau-pulau lain sebagai akibat dari kehormatan dan keuntungan yang dibawa oleh orang Eropa dan sebuah benteng di sana. Tanpa menunda pekerjaan itu, Antonio de Brito memilih hari Santa Johannes (24 Juni) tahun itu (1522) untuk meletakkan batu pertama. Pada hari yang ditetapkan, dia bersama pasukan dan armadanya tampil dalam busana pesta. Dia sendiri bersama beberapa orang dikalungi karangan bunga dan rempah-rempah harum yang dikumpulkan orang pagi itu untuk menghormati peristiwa suci ini. Antonio dengan tangannya sendiri meletakkan batu pertama benteng yang digunakan untuk mengenang pesta itu, dengan nama Sao Joao. Kompleks itu berada di atas pelabuhan, yang terletak dekat kota di atas sebuah batuan karang yang menjadi pondasi kokoh bangunan ini.

Orang-orang Portugis bekerja keras, penduduk setempat membantu dan tembok berdiri di mana-mana. Tetapi semangat orang-orang itu tidak bisa bertahan lama. Pekerjaan ini belum selesai dalam waktu lama, ketika ratu dan banyak bangsawannya terbangun dari sebuah mimpi, mulai merenungkan bahwa ia akan diberi tanggungjawab untuk tumbuh terus dengan

193 J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society* ('s Gravenhage: W. van Hoeve, 1967).



pembangunan benteng itu. Perlawanan muncul ketika pekerjaan itu hampir selesai. Jelas bisa diduga dari kurangnya kerajinan. Al Mansur, raja Tidore, menyampaikan kekecewaan kepada ratu dan putrinya. Ia menunjukkan bahwa Cachil Darus, saudara raja muda yang telah memerintah daerah ini baginya, memiliki lebih banyak kekuatan di kerajaan itu daripada putranya yang menjadi raja dan dalam waktu singkat akan mengangkat dirinya sebagai raja dengan bantuan panglima Portugis dan benteng itu; rencananya adalah memerangi orang Eropa sebelum benteng itu bisa dipertahankan dan segera mencari cara untuk membunuh *capitao*. Pada mulanya peracunan dicoba. Al Mansur menyelenggarakan sebuah pesta besar. Panglima diundang untuk ikut terlibat; tetapi dia mencium hal itu dan dengan dalih tidak sehat, mencoba menghindari. Suatu cara lain sebagai strategi diikuti setelah itu. Hal ini terdiri atas mencegah pengangkutan ke pasar yang selama ini melayani mereka. Kekurangan logistik begitu hebat sehingga tidak ada uang untuk bisa membeli seekor ayam, sementara di dalam benteng banyak orang sakit. Panglima memutuskan untuk berbuat sesuatu, yang tampaknya sangat sulit tetapi diperlukan dalam kondisi yang ada. Ia memerintahkan atas seizin Cachil Darus, yang tetap setia kepada kjiita, untuk membawa raja muda, saudara dan ibunya ke dalam benteng. Sang ibu yang menyadari kesalahannya pada saat itu melarikan diri ke pegunungan; para pemuda itu datang tetapi di sana mereka diperlakukan dengan sangat sopan, membuat rakyat tenang dan keamanan benteng terjamin. Namun, karena al Mansur raja Tidore menjadi provokator utama dari perpecahan ini, panglima menyatakan perang kepadanya.

Tindakan pertama yang dilakukan oleh Antonio de Brito disampaikan dengan tiupan terompet, bahwa orang Portugis telah menyatakan perang melawan raja Tidore, dan menyampaikan di Ternate bahwa ia menjanjikan hadiah dalam bentuk kain tenun buatan pabriknya bagi setiap kepala orang Tidore. Perang berlangsung sangat sengit sehingga dalam waktu beberapa hari de Brito berhasil melakukan pembalasan berdarah. Orang-orang bumiputera Ternate pergi, karena mereka sangat nekad di perahu mereka untuk melakukan serangan ke Tidore, memuati perahunya dengan kepala penduduk bumiputera yang malang dan dalam waktu dekat mereka berhasil





mendapatkan lebih dari 600 potong kain sebagai upahnya. Akan tetapi serangan kedua ini tidak berhasil.<sup>194</sup> Sementara orang Ternate berkumpul dan mempersenjatai diri, Cachil Darus mengerahkan semua orang dengan senjatanya untuk menyerang Tidore dengan kekuatan besar, Antonio de Brito mengirimkan dua kaptennya dalam sebuah *zambuco* dan sebuah perahu dayung lain untuk berangkat ke pelabuhan Tidore dan di sana mengamati semuanya, apa yang terjadi di sekitar itu. Kapten Jorze Pinto da Silva dan Lyonel de Lima berangkat. Ketika mereka berhasil menimbulkan banyak kerugian pada musuh dengan blokadanya selama beberapa hari, tampaknya pada suatu pagi sebuah kora-kora, yakni sebuah perahu ringan, bermaksud untuk belayar ke pelabuhan. Jorze Pinto berangkat untuk melucutinya, dan kora-kora yang ketakutan pada orang Portugis, menyingkir ke sebuah teluk di pulau itu yang di jalan masuknya terdapat sebuah perairan dangkal di mana laut menutupi karang yang dangkal sehingga hanya perahu dari pohon datar yang bisa memasukinya. Jorze Pinto dengan pelayaran penuh mengejar kora-kora itu dan dengan lunasnya yang datar mendekat ketika dia mengetahui bahwa perahunya membentur karang dan terdampar di pantai itu. Sungguh menakutkan baginya dan bagi enam orang Portugis serta 40 pendayung karena semuanya terbunuh dan kehilangan kepalanya. Dari semua sisi orang-orang bumiputera muncul, setelah mereka bersembunyi di dalam teluk di balik bebatuan dan pohon-pohon. Orang-orang Portugis segera jatuh ke tangan mereka dengan cara dipenggal kepalanya. Jadi jika mereka terus bertindak, mereka juga kembali menemukan kendala. Dalam serangan kedua yang dilakukan di pulau itu, kapten Martin Alfonso de Mello Jusarte terluka dan tidak ada hasil berarti yang diperoleh. Kapten Martin Alfonso de Mello Jusarte dan Francisco de Sousa terkena luka yang disebabkan oleh senapan, sama dengan peluru yang mengenai orang-orang di sekitarnya, yang memberikan tembakan dua kali. Antonio de Brito marah dan takut karena ia tidak memiliki orang lagi untuk mempertahankan benteng, yang merupakan kewajiban utamanya. Ia berpikir untuk menghentikan perang. Tetapi Cachil Darus yang pemberani, telah menggabungkan diri dengan orang Portugis, tetap melawan. Ia mengusulkan walaupun al Mansur menjadi pemenangnya,

---

194 Veth, *Java: Geographisch*.



ia tetap mendesak Antonio de Brito agar memulai kembali perang. Martim Correa dan Lyonel de Lima bergabung dengan Cachil Darus, akan memasuki Tidore untuk menguasai tempat terbaik di pulau itu saat fajar. Di bawah pimpinan Mariaco, dengan sejumlah besar orang berhasil didaratkan, dan memaksa al Mansur untuk menyerah dan membuat perjanjian. Akan tetapi Antonio de Brito menolak untuk melakukan itu semua.<sup>195</sup>

## B. GARCIA MARQUEZ SEBAGAI PANGLIMA DI MALUKU

Pada saat yang sama ketika peristiwa serupa terjadi di Malaka, Dom Garcia Anriquez sebagai ipar Jorze d'Albuquerque tiba di Maluku dengan perintah dari Gubernur Dom Duarte, untuk menggantikan Antonio de Brito. De Brito mendesak kepada penggantinya meskipun waktunya belum berlalu karena sejak hari pertama pendirian benteng mereka selalu berperang dengan raja Tidore dan tidak pernah mendapatkan bantuan atau kerjasama atau seseorang yang setuju dengan pendapatnya yang menunjukkan bahwa benteng itu bermanfaat bagi mereka. Begitu juga de Brito merasa dirinya dibuang ketika penggantinya hadir menghadapnya. Hanya kesedihan yang selalu ia rasakan. Ada pertentangan di dalam hatinya, sementara terdapat berbagai provokasi. Akan tetapi keduanya adalah ksatria dan mereka saling bersepakat bahwa Antonio de Brito baru akan menyerahkan jabatannya bila dia sudah siap dengan junk, di mana dia akan berlayar dengan barang-barangnya. Meskipun kisah de Brito yang sampai akhir tahun belum meninggalkan pulau itu, ia mengancam akan memunculkan masalah baru. Mereka sepakat dengan idenya tentang pengiriman suatu ekspedisi unttuk menemukan “Kepulauan Celebes”, di mana menurut dugaan orang, ditemukan emas di sana. Kepulauan ini terletak enam puluh mil jauhnya dari Maluku. Pada perjalanan ekspedisi ini, seorang *almosyarife* (kepala pelabuhan) benteng dengan sebuah kapal ditugaskan untuk berangkat. Mereka telah mendarat di tiga atau empat pulau, namun mereka mempunyai kesan bahwa penduduk bumiputera tidak begitu bersahabat. Penduduk tidak bersedia menerima barang-barang yang ditawarkan untuk ditukar dengan emas. Bahkan di mana-mana mereka

195 A.A. Fokker. “Episoden uit den tijd der Portugueesche Heerschappij in Oost Indie”, dalam *De Indische Gids*, 1892, jilid II.

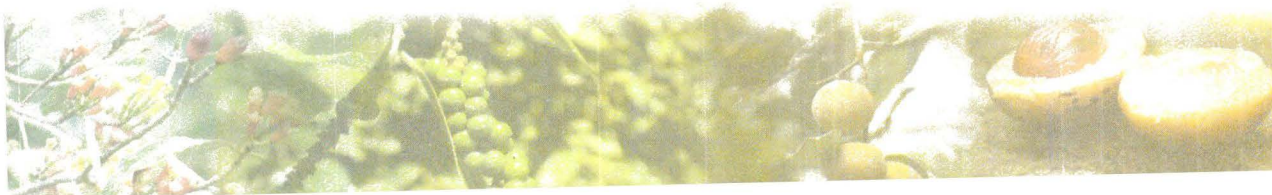




disambut anak panah. Mereka tahu bahwa di Maluku perang dilakukan karena cengkeh. Ketika orang memutuskan untuk kembali berlayar ke Maluku, saat meninggalkan pulau itu badai menghadang, yang telah membawa orang-orang Portugis ke lautan terbuka, mengarah ke timur yang menurut penafsiran kompas jelas mencapai 300 mil, dan saat itu tiba di sebuah pulau yang terbentang luas dan penuh pepohonan. Penduduk bumiputera di pulau itu sangat ramah, sederhana dan tidak berpraduga buruk. Mereka adalah orang-orang yang sejahtera, mengenakan rambut dan janggut panjang seperti kebiasaan orang Portugis, sangat menarik dan mengagumkan seperti anak-anak kecil. Ketika orang melihat logam mereka seperti besi, timah, tembaga dan emas, mereka hanya tertarik pada emas dan mereka menunjuk pada sebuah gunung tinggi yang terletak di timur, yang tampak dengan jelas dari lokasi mereka. Yang sangat mengherankan adalah bahwa orang-orang ini memiliki perahu yang besar yang dibuat dengan baik, tanpa memanfaatkan besi sedikit pun. Ketika mereka ditanya, mereka menjawab dengan menunjuk pada kolam ikan yang mereka gunakan untuk segala keperluan. Di pulau ini orang Portugis ini tinggal selama empat bulan seperti di rumah sendiri sambil menunggu musim tiba. Orang menunjuk pulau di laut itu dengan nama Gopmez de Siqiura. Pada awal tahun berikutnya, mereka sudah kembali berada di Maluku.

### **C. PENJARAHAN DAN PEMBAKARAN KOTA TIDORE**

Sementara Pero Mascarenhas menganugerahi Malaka dengan kemenangan atas Bintang, sementara apa yang terjadi di Maluku, Dom Garcia Anriquez pada tanggal 12 Januari merebut benteng Ternate. Di Ternate, hanya ada sedikit orang, sebab banyak yang berangkat ke Malaka dengan pendahulunya Antonio de Brito. Selain itu hanya mereka di di Malaka hanya memiliki sedikit sarana untuk membayar pasukan yang tersisa. Anriquez membuat perdamaian dengan raja Tidore. Sementara di Malaka, perdamaian yang dimaksudkan adalah agar al Mansur dalam waktu enam bulan setelah tanggal itu menyerahkan semua meriam yang disita oleh anak buahnya dalam pengejaran orang Portugis.



Raja Al Mansur meninggal karena penyakit dan karena perpecahan di antara putra-putranya tentang pergantian tahta. Ia menuntut penguasa untuk mengembalikan persenjataan itu karena waktu yang ditetapkan terlewat dengan kematian al Mansur. Demikian pula yang terjadi di Ternate. Ketika orang tidak segera mengirimnya, Dom Garcia menyatakan perang meskipun ada permohonan mereka agar ditunda beberapa hari, akan menimbulkan akibat yang tidak terduga. Pada malam yang sama pesan itu dibawa dari kota Ternate ke Tidore yang letaknya tidak sampai satu mil jauhnya. Kota itu direbut, dijarah dan dibakar. Mereka kembali meneriakkan kemenangan dan kesetiaan, suatu sifat dari semua yang menganut kebenaran dan hukum Kristen, yang sebelumnya telah disampaikan kepada mereka. Namun, Dom Garcia kehilangan semua yang dia peroleh selama menjabat di Maluku di Cochin, yang nilainya lebih dari 50 ribu *crusado* (gulden).<sup>196</sup>

## D. PERANG DI MALAKA DAN DI MALUKU

Francisco de Sa kembali dari perjalanannya ke Sunda tanpa meraih keberhasilan, karena dia menemukan lokasi Kalapa (Sunda Kelapa maksudnya yang kemudian menjadi Batavia) telah diduduki oleh orang-orang Moor, tempat dia seharusnya mendirikan sebuah benteng, dan kota Bantao (Bantao atau Bantang mungkin yang dimaksudkan adalah Bantam atau Banten) namun dikuasai oleh pangeran Moor yang bernama Faletehan, yang bukan hanya menggulingkan raja Samiam (Sanghyang) yang bersahabat dan bersekutu dengan orang Portugis, tetapi juga mengarahkan senjatanya kepada Francisco de Sa, membunuh pasukannya dan menempatkannya dalam kondisi demikian sehingga dengan frustrasi dia terpaksa melepaskan rencana yang diinginkannya, kembali ke Malaka dengan kehilangan nahkondanya Duarte Coelho dan seluruh awaknya. Dari Malaka, dikirimkan Francisco de Mello dengan sebuah kapal untuk meminta bantuan pasukan dan perlengkapan perang baru kepada gubernur, dengan tujuan untuk sekali lagi melakukan usaha itu. Sebuah usaha pribadi lain dari *Capitao* Malaka, Jorze Cabral, tidak membawa hasil yang lebih baik. Karena orang hidup bersahabat dengan raja

196 D. K. Bassett. "Amboina Massacre" dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 1, No. 2 (Sep., 1960), hlm. 1-19





Lobu, di sebuah pelabuhan dan kota di pulau Sumatera, sempat terjadi bahwa salah satu kapal Portugis berlayar ke sana untuk menjalin perdagangan, seperti pada bangsa yang bersahabat. Tanpa gangguan masuk ke kota itu. Namun tiba-tiba diserang oleh orang Moor, tanpa alasan apa pun kecuali kebencian yang ditunjukkan orang kepada orang Portugis. Semua orang Portugis dan pengikutnya dibunuh. Jorse Cabral menduga bahwa kehormatan bangsa Portugis telah dinodai oleh pembunuha ini. Untuk itu, Jose Cabral mengirimkan Alvaro de Brito dengan tujuh puluh orang dalam sebuah kapal layar. Orang-orang Moor itu takut kepada mereka. Oleh karenanya. Jose Cabral memutuskan untuk menggunakan taktik, apa yang bisa dicapai dengan kekecewaan dan kekerasan itu. Kecerobohan dan ketidak hati-hatian mendorong orang percaya pada kata-kata palsu dan kepatuhan semu orang Moor ini. Ketika mereka menunggu sesuatu, mereka tiba-tiba diserang oleh musuh sehingga semua termasuk pimpinannya dibunuh, sementara kapal layar itu direbut bersama persenjataannya. Jorze Cabral memerintahkan Martim Correa yang tiba di Malaka untuk membalas pengkhianatan ini. Ia menyeberang ke daratan lain pada malam hari dan pada fajar menyerang kota, merebutnya dan membakarnya dengan api dan pedang, tanpa menyisakan kehidupan. Jorze Cabral Ia membalas penghinaan terhadap orang Portugis dan memberikan pelajaran yang baik kepada Raja Lobu dan lingkungan sekitarnya.

Sementara itu, di Maluku, pada hari terakhir tahun 1526, di Tidore sebuah kapal tiba dari Kastil; salah satu dari tujuh kapal yang dikirim oleh raja dari Corunha ke Maluku pada 1526, setelah penggabungan para hakim dan pelaut kedua kerajaan ini yang terjadi antara Elvas dan Badajoz pada 1524, dibubarkan tanpa memberikan hasil apapun. Panglimanya adalah Garcia Jofre de Loayza, ksatria dari ordo Santo Jan. dia mencapai kepulauan Maluku melalui Selat Magelhaes, tetapi dari seluruh armadanya hanya kapalnya yang sampai di Maluku pada akhir 1526. Sebagai nahkoda, di sana masih disebutkan Martim Inhigues, seorang Biscaya, karena kematian panglimanya Loayza dan dua orang lain yang menggantikan posisinya. Dom Garcia, yang mendengar kabar kedatangan kapal itu, membujuk orang-orang Kastil melalui rayuan dan persahabatan agar memihak kepadanya, dan setelah silih berganti



mengirimkan utusan dia memutuskan untuk berangkat sendiri ke Tidore setelah berunding dengan kelompoknya, untuk berbicara dengan orang Biscaya itu dan meminta dia agar melepaskan persahabatannya dengan orang-orang Moor dan berangkat ke Ternate. Jika mereka setuju untuk tidak memihak, maka dia akan memaksanya. Dengan memperhatikan dua tujuan ini, dia meminta Manuel Falcao sebagai panglima benteng dan bersama Martim Corre berlayar dalam armada Cachil Darus. Iaa meminta kepada orang-orang Kastil. Orang Biscaya itu memperkuat diri dengan cara berikut ini. Dia membiarkan kapal itu berlabuh di antara dua karang, yang membentuk sejenis celah dan menutup jalan masuk sehingga seperti berada di sebuah danau. Saat itu dia membangun sebuah rumah kasar dari tanah dan batu dengan panggung di mana dia memasang semua meriam kapal. Dengan cara ini dia menganggap terlindungi terhadap senjata Portugis, karena dia telah mendengar dari orang-orang Moor betapa sedikit pasukan yang kita tinggalkan di benteng. Jadi tampak bahwa Dom Garcia setibanya di sana untuk memulai pembicaraan, disambut dengan tembakan meriam. Ketika dia mengetahui hal itu, dia mulai mempersiapkan senjata. Dia meminta kapal Diogo da Roche tiba, sehingga sebuah meriam besar muncul dan dua perahu lain yang membawa Camello dan *esperte* (dua jenis meriam kecil) dan pertempuran dimulai, sehingga pertempuran itu bisa dianggap sebagai perang saudara, karena terjadi di antara dua bangsa Kristen yang masih berkerabat dan bersahabat. Setelah berlangsung tiga jam tembak menembak, Dom Garcia bersama kerugian yang dideritanya menarik diri. Di sana dia tahu bahwa ketika kembali ke benteng, kapalnya ditembaki oleh meriam Dom Garcia dan ditenggelamkan. Apa yang menjadi penyebabnya lebih mudah terjadi akibat perjalanan panjang, sehingga dia memutuskan untuk tidak lagi memerangi mereka. Akan tetapi dia yakin bahwa pengaruh iklim yang sangat penting bagi mereka yang tidak terbiasa, segera membuat mereka mati.

Penjelajahan dan penaklukan beberapa wilayah di Nusantara menyebabkan perpecahan di antara orang Portugis sendiri yang sangat merugikan nama baik mereka dan sangat berbahaya. Hal ini terjadi di Ternate. Pada hari terakhir bulan Mei, Dom Jorze de Menezxes diangkat menjadi panglima di





Ternate. Untuk tugas itu, ia dikirim oleh Dom Anrique de Menezes yang telah dikukuhkan oleh Lopo Vaz de Sampayo di Goa, dan kemudian dikukuhkan pula di Malaka oleh Pero Mascarenhas. Di Ternate, terdapat benteng yang selama ini berada di bawah kekuasaan Dom Garcia. Ia harus menggantikan Dom Garcia atas benteng di Ternate. Akan tetapi ada perintah lain dari Gubernur kepada Dom Jorze ketika tiba di Ternate bahwa ia harus meneruskan perjalanan ke Malaka melalui Borneo, tanpa singgah di Banda. Menurut rencana armada Dom Jorze akan berlayar ke Banda guna memuat armadanya dengan sagu di Banda. Dengan demikian keuntungan besar yang sudah dibayangkannya sirna. Timbul prasangka bahwa Dom Garcia tidak mau menyerahkan benteng itu kepadanya.

Dom Garcia dan Dom Jorze sebelumnya adalah dua sahabat yang sering kali bertemu. Namun ia sering dihina oleh Dom Jorze ketika ia ditahan di suatu tempat yang menyebabkan ia sakit hati, bahkan ia pernah akan membunuhnya guna membalas penghinaannya itu. Iaa besepakat dengan rekan-rekannya dan secara tak terduga menyerangnya. Dom Jorze berusaha membalas sehingga hampir terjadi perang saudara terbuka, bahkan Dom Jorze berhasil ditangkap. Namun berkat perantaraan Simao de Vera pimpinan sementara benteng bersama dengan pelaut-pelaut Dom Jorze yang sudah kacau balau, masalah ini bisa diatasi. Simao de Vera menyampaikan surat ancaman kepada Dom Garcia bahwa apabila dia tidak segera membebaskan Dom Jorze, orang akan menyerang benteng bersama pasukan Moor dari Tidore dan bahkan bersama orang Kastil. Dom Jorze menyetujui persyaratan yang diberikan kepada Dom Garcia Enriquez sebelum ia dibebaskan. Setelah menyetujui kesepakatan itu, Dom Garcia membebaskannya dan ia segera meninggalkan pulau itu.<sup>197</sup>

## E. PERISTIWA-PERISTIWA DI MALUKU

Orang-orang Portugis menyebut wilayah Maluku sebagai wilayah Timur Jauh. Peristiwa yang terjadi di Timur Jauh sekitar 1527 tentang penahanan

<sup>197</sup> Beberapa lama kemudian muncul berita bahwa Dom Garcia Enriquez sebelum mendarat di Cochin, junk yang dibawanya tenggelam tanpa bisa diselamatkan muatannya yang bernilai 50 ribu *cruzado*. Sebagai akibat dari musnahnya muatan itu, Dom Garcia Enriquez mendapatkan sanksi dari Gubernur Nuno da Cunha, yang menyalahkan peristiwa di Maluku. Ia kemudian dikirim ke Portugal sebagai tahanan.



Dom Jorxe oleh Dom garcia Enriquez mendapatkan perhatian yang besar dari Gubernur Portugis di Goa. Pero de Faria dan Simao de Soussa dua orang bangsawan sekaligus komandan tangguh armada yang sudah dikenal kegigihannya di lautan diutus oleh gubernur untuk menyampaikan tentang akibat dari apa yang terjadi di Maluku. Pesan itu disampaikan sekaligus untuk mengiringi kepergian mereka untuk mengemban tugasnya yang baru, yaitu di Malaka dan di Aceh.

Kedua bangsawan itu bersama-sama berangkat dari Goa. Namun, sebelum berlayar kapal-kapal mereka dilanda badai dahsyat yang menceraiberaikan armadanya. Dengan susah payah mereka menarik kapal-kapal yang terhempas ke tengah laut ke daratan. Pero de Faria mendarat di Malaka, dan segera setelah pendaratan itu, Jorze Cabral sebagai penguasa benteng di Malaka menyerahkan kekuasaan atas benteng itu kepadanya. Simao de Sousa Galvao segera tiba di pantai Aceh. Namun ia segera kembali berlayar karena mengetahui bahwa di Aceh ia tidak bisa berbuat apa-apa. *Pertama* cuaca yang buruk menghambat pendaratannya. *Kedua*, raja di negeri itu setelah memperoleh berita tentang kedatangannya memberikan ancaman yang sangat serius yang dapat mengakibatkan pertumpahan darah. Sementara orang Portugis di armada itu jumlahnya tidak memadai untuk melawan raja. Semula ia mengirimkan seseorang untuk menyelidiki kondisi tempat itu dengan dalih kunjungan persahabatan. Utusan itu memiliki kesan bahwa raja dengan menggunakan kata-kata penuh persahabatan, tentang cuaca buruk, dan kesulitan perjalanan, dan memberikan nasehat untuk memasuki pelabuhan. Utusan raja juga berjanji bahwa mereka akan disambut secara positif dan akan dilindungi. Simao da Sousa menjawab dengan ucapan terimakasih atas tawaran itu tetapi tidak bersedia untuk menerimanya.

Keesokan harinya ketika fajar tiba, badai di laut masih belum reda, datang sebuah perahu utusan raja, yang akan membawa mereka ke pelabuhan dan dia meminta agar gallelanya (kapal besar Portugis) untuk mengirimkan sejumlah perahu (*lanchara*) ke daratan. Ketika akan dikirimkan beberapa *lanchara*, tampak bermunculan beberapa orang bersenjata jumlah, yang memaksa orang-orang Portugis untuk mendarat. Hal ini menimbulkan kesan





bahwa sambutan seperti itu bukanlah sambutan persahabatan, melainkan justru merupakan ancaman bagi armada yang dipimpin oleh Simao de Sousa. Gallela itu membuah sauh di tempat yang kondisinya tidak aman karena terhalang oleh tingginya ombak dan sehari-hari berlayar dengan layar yang masih berkembang. Pendayungnya dan seluruh peralatan dayung telah rusak. Awaknya kelelahan dan menderita karena tenaga yang terkuras. Tak lama kemudian, datanglah perahu-perahu yang jumlahnya sangat banyak kemudian menyerang gallela dari berbagai sisi. Di dalam gallela ini terdapat 70 orang yang segera membalas serangan kapal-kapal kecil itu. Dari peristiwa itu, timbul banyak korban tewas maupun luka. Amunisi di atas gallela telah habis untuk bertahan. Malam harinya, mereka diserang kembali dengan tujuan untuk merebut gallelanya. Panglima armada ingin menghindari terjadinya perang terbuka di laut. Untuk menyelamatkan armada ini, Simao de Sousa mengirim ke darat utusan yang membawa utusan seolah-olah mereka ingin berunding dan berdamai dengan raja. Orang-orang Moor (begitu mereka menyebut orang Aceh) tidak henti-hentinya berusaha untuk menguasai gallela itu, sehingga tampak seolah-olah mereka akan memenangkannya dalam serangan pertama. Tetapi orang-orang Portugis ini, meskipun telah letih dan kehabisan kekuatan, tetap bersemangat untuk bertahan. Banyak di antara orang Portugis yang meninggal. Mereka yang meninggal diceburkan ke laut, sementara yang terluka parah, mereka tidak lagi mampu mengangkat senjata karena tangannya tidak lagi bisa digerakkan. Dalam peristiwa itu Simao de Sousa terbunuh akibat terkena tembakan yang berasal dari sumpit yang menembus jantungnya. Antonio de Castro, orang kepercayaan Simao de Sousa terkena begitu banyak anak panah, sehingga mereka menebas tangannya yang telah membunuh begitu banyak orang Moor. Orang itu telah menangkap hidup-hidup Antonio Caldeyra dan Jorze d'Abreu.

Sementara itu, di wilayah lain, di benteng Maluku yang dipimpin oleh Dom Jorze de Menezes, selalu melaporkan keadaan yang terjadi di Ternate. Pada bulan Maret, sebuah kapal Kastil muncul di daerah ini. Dom Jorze meminta mereka untuk berangkat ke Ternate. Namun bukan jawaban yang diterima, tetapi tembakan meriam yang ditembakkan dari perahu itu, yang kemudian



berlayar menuju ke pelabuhan Jailolo yang merupakan musuh orang Portugis. Di Jailolo, orang-orang Moor pernah merebut sebuah *galyot* Portugis di dekat Morit dan membunuh Ferao de Badaya dan orang-orang Portugis lain dalam suatu pertempuran sengit. Kapal ini merupakan satu dari tiga yang diberangkatkan oleh Alvaro de Saavedra pada n 1527 dari Spanyol Baru (*Nueva España*), dari pelabuhan Zinatlaneuyo, untuk mencari armada Loaysa. Mereka singgah di Jailolo, untuk mengambil muatan cengkeh kemudian kembali ke Spanyol Baru. Setelah Orang telah melakukan perjalanan panjang dan tiba di sana, mendaratkan kapal di Jailolo menjelang akhir Oktober. Mereka melihat sedang terjadi pertempuran antara orang Ternate dan Tidore. Orang Tidore membakar sebuah desa dari raja Ternate, yang bernama Chiamo. Dom Jorze de Menezes mengirinkan Dom Jorze de Castro ke kota Camafo, yang berada di bawah Tidore, kemudian membakarnya sebagai balas dendam atas dibakarnya Chiamo. Akhirnya, antara dua pimpinan Dom Jorze dan Fernando de la Torre dicapai kesepakatan bersama untuk melakukan gencatan senjata.

## F. PERISTIWA LAIN DI MALUKU

Maluku dan pulau-pulau di sekitarnya menjadi incaran para pemburu rempah. Kedua bangsa itu berusaha untuk menegakkan hegemoni di pulau-pulau penghasil rempah dunia. Persaingan antarkedua bangsa ini beru selesai pada abad XIX tatkala Raja Karel V dari Spanyol dan raja Portugal melakukan kesepakatan yang memutuskan bahwa Bangsa Portugislah yang diizinkan untuk memonopoli rempah di kepulauan Maluku. Maluku untuk selamanya diserahkan kepada Portugal, sehingga semua perseteruan mereka di wilayah itu dianggap berakhir.

Tanah kecil terpecah belah akibat perseteruan antarraja-raja lokal beserta para pengikutnya melawan penguasa laut dunia yang datang dari berribu-ribu kilometer jauhnya dari wilayah itu. Konflik dan kesepakatan di antara para raja lokal dan para pedagang asing sering terjadi sebagai akibat dari ketidakseimbangan yang terjadi antara permintaan dan pasokan di antara para pelaku bisnis rempah-rempah ini. Hampir semuanya memiliki sifat





yang rakus, ambisius, mengabaikan kemakmuran masyarakat lokal demi kemenangan di pihak masing-masing, yang bila perlu konflik itu sengaja dibuat dengan tujuan agar dengan mudah menguasai mereka yang sedang berselisih. Dom Jorze, yang pada masa itu menjadi Capitaio Ternate (Penguasa Ternate), bersifat kasar dan tamak dan dimotivasi oleh bayangan keuntungan besar yang akan diperolehnya, menjadikan kehadirannya di pulau-pulau ini dianggap menakutkan oleh penduduk lokal. Hal ini disebabkan karena siapa pun yang menang dalam perselisihan itu tetap akan dirampas kebebasannya untuk berdagang.

Dom Jorze sebagai capitaio Ternate tidak memiliki sarana yang cukup untuk pertahanannya. Orang Portugis semakin dibenci. Apabila pihak Portugis tidak dapat menjamin kekuatan yang diperlukan oleh masyarakat setempat, pasti akan terjadi pemberontakan. Cachil Darus membantu tindakan ini, bukan karena kebodohan dan karena ketergantungan kepada orang Portugis, tetapi ia merasa Dom Jorze kurang dapat menepati janji yang sudah diucapkannya. Namun, karena kondisinya sebagai penguasa kerajaan, ia memiliki kekuasaan tak terbatas dan ditakuti ketika penguasa yang sah di wilayahnya. Namun hadapan orang Portugis mereka tidak diperlakukan sebagaimana seharusnya, sehingga para raja lokal tidak mampu menjalankan kekuasaannya dengan baik.

Pernah suatu ketika terjadi, Dom Jorze sangat menginginkan seekor babi Cina yang dipeliharanya di rumah. Mereka yang membunuh babi cina itu dapat segera ditangkap dan dipenjara. Atas permohonan raja lokal kebebasan mereka yang ditangkap dibebaskan kembali dibarengi dengan hinaan yang melebihi dari penjahat lain yang ditangkap. Bagi orang-orang Moor ini menyentuh babi dianggap sebagai suatu pelanggaran. Penjaga penjara menghendaki agar dalam proses pembebasan itu, mereka diingatkan tentang babi yang dibunuh itu, biar mereka tahu hukuman yang dijatuhkan atas diri mereka adalah sebagai akibat dari babi yang mereka bunuh. Penjaga itu juga membujuknya dengan sepotong daging babi. Hal ini merupakan penghinaan yang membuat marah semua orang Moor dan memberikan alasan bagi bersekongkol mengusir orang-orang Portugis dari wilayah mereka. Berita ini segera menyebar ke semua pulau dan memberikan alasan bagi



mereka untuk melakukan pembalasan atas penghinaan dan penodaan yang dilakukan terhadap seluruh warga lokal. Tidak diperlukan motivasi lain untuk bisa menyeret mereka yang bertanggungjawab karena penduduk lokal telah membenci semua yang berbau Kristen. Para pemimpin komplotan ini adalah Cachil Darus, penguasa kerajaan, Cachil Simarao panglima laut dan Cachil Boyo, hakim tinggi Ternate. Mereka sepakat bahwa Darus akan membuat perdamaian dengan Catabruno, penguasa Jailolo, yang sangat dikenal karena berhasil menyingkapkan nama Spanyol dari bumi Maluku. Catabruno akan membunuh semua orang Spanyol yang datang kepadanya, sementara Darus disertai tugas untuk membunuh semua orang Portugis. Para pelaku persekongkolan dan semua orang bumiputera telah dijiwai oleh kebencian dan dendam, yang dibangkitkan oleh Dom Jorze pada hari-hari itu terhadap orang bumiputera. Di suatu tempat yang bernama Tabona, serangan dilakukan terhadap beberapa orang serdadu benteng, yang berakhir dengan beberapa orang terluka perampasan terhadap senjata mereka. Dom Jorze memutuskan untuk menghukum mereka, agar tindakan itu dapat dijadikan bagi penduduk. Namun, hukuman yang dilakukan melewati batas kewajaran.

Hukuman di luar batas dilakukan dengan kejam di Maluku terhadap mereka yang membunuh babi, karena bagi orang Moor, darah babi haram hukumnya. Dom Jorze memanggil dua penguasa tempat itu yang membunuh babi itu. Mereka berasal dari keluarga bangsawan. Ketika menghadap, keduanya segera ditebas tangannya dan kemudian disuruh kembali ke kampungnya. Peristiwa lain terjadi, ketika Dom Jorze menyuruh kedua tangan terhukum untuk diikat. Orang itu dijadikan mangsa bagi dua ekor anjing yang sangat ganas, yang dipeliharanya. Peristiwa ini merupakan pemandangan yang sangat kejam di mata orang Kristen, dan lebih sesuai dilakukan pada zaman primitif untuk membunuh manusia, dikoyak dan digigit oleh hewan liar. Kejadian ini semakin mengerikan karena orang Moor akhirnya nekad memberanikan diri dengan mengerahkan kekuatannya untuk memotong telinga salah satu anjing itu dan melemparkan tubunya bersama binatang itu ke laut. Binatang itu akhirnya mati tenggelam. Sementara itu Dom Jorze mendengar tentang pembentukan komplotan yang berniat untuk melakukan pemufakatan



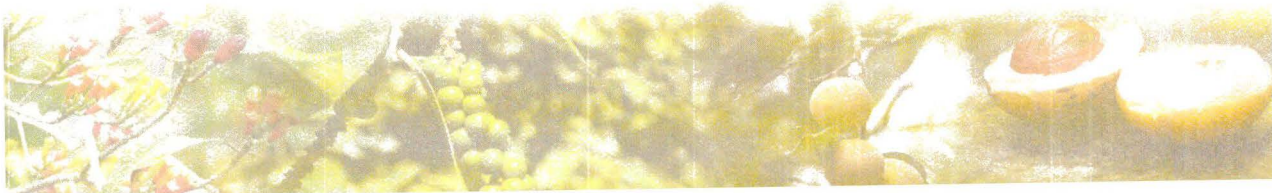


jahat. Ia memerintahkan untuk menangkap ketiga pemimpinnya, kemudian diinterogasi. Penduduk yang ditangkap itu menunjukkan keberanian mereka karena ingin membebaskan daerahnya dari cengkeraman bangsa Portugis. Saat itu orang Maluku begitu marah kepada bangsa Portugis. Mereka ingin membebaskan diri dari orang yang memakai nama Portugis maupun yang menyebut dirinya orang Kastil. Sudah menjadi kewajiban bagi setiap pria bumiputera yang bermartabat menghadapi setiap bahaya dan dan kebengisan yang menimpa masyarakatnya.

Selanjutnya Dom Jorze menangkap Cachil Darus yang tinggal di dalam benteng, karena dia sebagai seseorang yang mengetahui banyak hal di dalam benteng Portugis. Dom Jorxe memutuskan untuk memuncung kepalanya di sebuah panggung seperti yang biasa berlangsung di Portugal. Kejadian ini menambah motivasi kaum bumiputera dan para pemimpin Ternate untuk melarikan diri dari suatu daerah lainnya. Mereka mengungsi ke sebuah tempat yang disebut Turuco, yang jaraknya satu mil jaraknya dari kota. Kondisi ini berlangsung lama hingga terjadi pergantian panglima yang baru.

## **G. AKHIR PEMERINTAHAN BANGSA PORTUGIS**

Dom Jorze akhirnya digantikan oleh Gonçalo Pereyra. Ia diberi kekuasaan di Maluku oleh Raja Dom Joao. Dia menerima perintah dari Gubernur Nuno da Cunha untuk meneruskan perjalanannya melalui pulau Borneo. Pada bulan Agustus ia berangkat dari Malaka ke Borneo, membuat perjanjian perdamaian dan persahabatan dengan raja Borneo dan melanjutkan perjalanannya kembali. Ia tiba di Ternate pada bulan Oktober. Dom Jorze takut apakah karena kabar yang dibawanya ataukah karena dia melihat Lionel de Lima dalam rombongan Gonçalo Pereyra, karena hubungan mereka berdua secara pribadi sangat buruk. Tanpa ragu-ragu lagi dia menyerahkan benteng. Dom Jorze membawa beberapa rantai kaki kemudian memerintahkan kepada seorang pelayan untuk membungkusnya dengan kain. Ia berkata kepada Gonçalo Pereyra bahwa apabila memerlukan beberapa potong besi, dia tidak perlu mencarinya jauh-jauh. Ia membawa serta dan menawarkan kepadanya



dan bisa digunakan untuk merantai kaki. Ratu dan beberapa orang bangsawan segera datang menemui Gonçalo Pereyra untuk mengadukan apa yang telah dilakukan oleh panglima sebelumnya, dan mereka meminta agar anaknya yang ditahan di benteng itu dilepaskan.

## H. KONFLIK ANTAR ORANG EROPA DI TIMUR

Konflik antara orang Portugis dan Belanda didasarkan pada sumber Belanda yang menyatakan bahwa walaupun kejam, orang Portugis lebih disukai oleh orang-orang Timur dari pada orang Eropa lainnya. Faktor-faktor penyebabnya karena pengaruh misionaris dan tidak adanya kecemburuan rasial. Yang juga penting adalah penilaian Anthony van Diemen, Gubernur Jenderal Batavia pada 1642, yang mengatakan bahwa mayoritas orang Portugis di India, termasuk di Asia mempertimbangkan kawasan ini sebagai negeri mereka sendiri. Meskipun ada kesalahan administratif dan kurang manusiawi, orang Portugis meninggalkan warisan penghormatan yang muncul melalui orang-orang yang mereka satukan lewat ikatan keluarga dan persahabatan. Ikatan demikian berlangsung lama, bahkan tradisi Portugis hingga abad XIX dan XX tradisi Portugis masih berlangsung di wilayah itu.

Perlu dicatat di sini bahwa penolakan *mare clausum*, memiliki makna tanah-tanah yang ditemukan menjadi milik bagi yang menemukan. Paham ini sudah diganti dengan *mare liberum* (laut yang bebas), yang mengesahkan penaklukan samodera. *Mare liberum* merupakan paham khususnya Belanda dan Inggris yang ingin menjamin jalur mereka menuju ke koloni mereka di Timur. Perkembangan baru ini terjadi bersamaan dengan keruntuhan hegemoni Portugis di Timur.

Strategi Belanda didasarkan pada pemantauan cermat dan sabar yang dilakukan bukan hanya atas semenanjung Iberia tetapi juga atas kapal-kapal Iberia yang berlayar ke Timur. Pada 1592 sekelompok pedagang kaya dari Amsterdam mengirimkan dua orang utusan, Cornelius dan Frederik de Houtman, ke Lisbon untuk memperoleh peta kelautan dan dokumen jalur ke





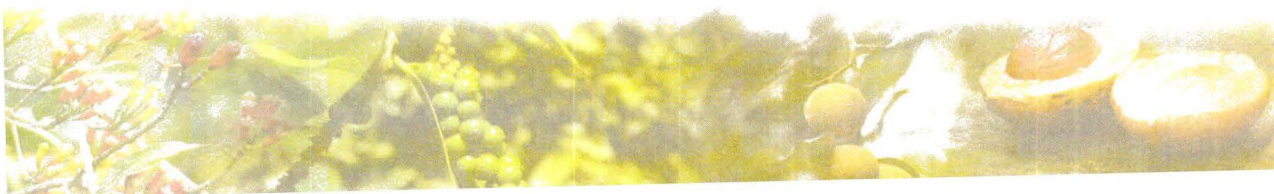
India secara diam-diam. Linschoten, orang Belanda lainnya, menaiki sebuah *nay* Portugis pada 1583, berlayar ke India. Ia tinggal di sana sampai tahun 1591. Ketika kembali ke Belanda, dia menerbitkan laporan perjalanannya dengan perincian tentang tempat-tempat yang dikunjunginya, menggunakan tehnik cetak yang baru saja ditemukan dengan versi bahasa Latin, Inggris, Perancis dan Jerman. Jadi Timur menjadi semakin dikenal dan lebih dipahami.

Sementara itu armada kapal Belanda berlayar dari Flanders untuk mencari pusat-pusat rempah yang menarik. Armada pertama, hampir pasti mengikuti jalur Portugis. Armada kelima dari Kompeni van Verre, di bawah pimpinan Jacob van Neck, meninggalkan Belanda pada 1600. Setelah beberapa insiden, dua kapal muncul di Macau. Untuk pertama kalinya seorang laksamana Belanda membuat kontak dengan pantai Cina. Prestasi ini menunjukkan kemajuan lautan Belanda yang pesat.

Laksamana van Neck menghadapi perlawanan dari para pedagang Portugis, Cina dan Jepang di kawasan yang ia masuki. Ia berlayar kembali dan membuat perayaan perjanjian dengan Ratu Patani dan ikut andil dalam perdagangan lada. Setelah mendirikan sebuah pusat dagang dan meninggalkan para wakil negerinya, kapal-kapal ini berlayar menuju Belanda dengan dimuati muatan berharga. Kedatangan mereka menandai usaha Belanda yang berhasil dan meningkatkan ambisi para pedagang.

Pada tahun 1618, Jan Pieterszoon Coen menaklukkan Jacatra dan mendirikan markas besar Kompeni di Batavia. Dengan berdirinya markas kompeni di Ia memanfaatkan kesempatan untuk membuat persekutuan niaga dengan kerajaan lokal, juga dengan Semenanjung Melayu. Persekutuan ini kemudian mendapatkan dukungan militer dan armada laut, jika mereka berperang melawan orang Portugis.

Sebagai akibat dari persatuan itu, serangan terhadap orang Portugis semakin intensif – hasil yang paling nyata adalah penaklukkan gabungan atas Malaka pada 1641. Armada van Neck yang menderita kekalahan di depan benteng Portugis di Tidore, melakukan usaha pertama pada 1601, gagal



karena badai, yang mengakibatkan Belanda kehilangan 17 orang awak.

Matelief memulai kembali perjalanannya. Ia pada 1607 berhasil merebut Ternate dan Tidore di Maluku, meskipun Laksamana Muda Sebastiaansz memukul orang Portugis dua tahun sebelumnya dari benteng lama Portugis. Salah satu jawaban yang pasti sering diberikan kepada Belanda, dan yang mereka rujuk sebagai penghinaan dari bangsa Portugis yang arogan, menyangkut permohonan mereka untuk meminta air dan perbekalan yang selalu ditolak. Dengan cara yang sama, permohonan Belanda untuk mengembalikan tawanan mereka dari Malaka juga ditolak.

Laporan dari para pelaut Belanda juga meresahkan, karena mereka selalu menyatakan siapakah musuh-musuh mereka itu, orang Portugis atau Spanyol. Misalnya di Malaka, mereka selalu mengatakan bahwa musuhnya adalah orang Portugis sementara di Ternate mereka menyebut bahwa yang menjadi musuhnya adalah orang Spanyol. Hal ini perlu diketahui dengan jelas karena cara melakukan penyerangan atas kedua kapal itu berbeda. Namun demikian, mereka mengeluh apakah lawan mereka berasal dari Manila atau Goa, karena awak armada dari Goa selalu memiliki keuntungan terbebas dari rasa lelah akibat perjalanan yang mereka mulai dari Eropa. Orang Belanda harus melakukan perjalanan langsung dari Eropa tanpa memperoleh dukungan dari pusat-pusat perdagangan. Oleh karena itu, dorongan untuk membangun kantor pusat Kompeni di wilayah Timur harus diupayakan.







The background of the page features a sunset over a body of water. The sun is low on the horizon, creating a bright, golden glow that reflects on the water's surface. The sky transitions from a pale yellow near the horizon to a light blue at the top. The entire image has a textured, slightly grainy appearance, similar to aged paper or a fine print texture.

**BAGIAN 6**  
**CATATAN SIMPULAN**



Dari uraian di atas dapat diambil beberapa poin penting yaitu bahwa rempah merupakan komoditi yang sudah diperdagangkan jauh sebelum abad masehi. Masyarakat pada pusat-pusat kebudayaan kuno seperti Mesir, India, Yunani, dan Romawi sudah memanfaatkan rempah-rempah untuk berbagai kepentingan baik untuk bumbu masak, pengawetan mumi, kesehatan, dan untuk mengatasi wabah penyakit. Di dunia Barat, rempah-rempah dipandang bukan hanya sekedar komoditi dagang, tetapi karena kemahalan dan kelangkaannya serta khasiatnya, rempah-rempah menjadi barang yang legendaris yang mendorong berbagai pihak untuk menguasainya. Pada awalnya, *supply* komoditi rempah-rempah dipasok oleh India dan Srilangka.

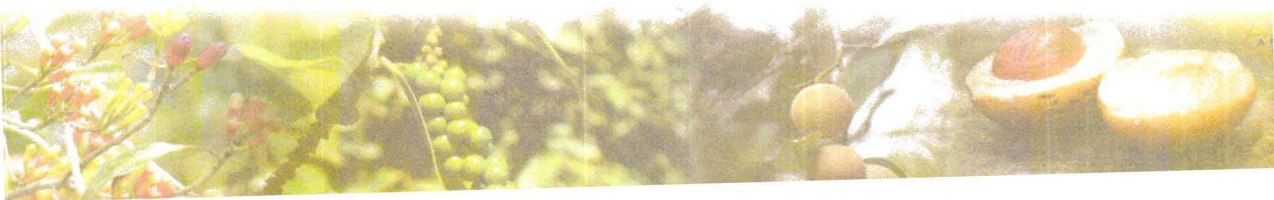
Rempah dari kepulauan Nusantara diperkirakan baru memasuki pasar global seiring dengan perkembangan rute perdagangan laut antara India dan Cina pada awal abad Masehi. Rempah Nusantara lebih lengkap, berkualitas, dan murah sehingga merajai komoditi dagang dalam perniagaan melalui laut antara Eropa dan Cina. Sangat beralasan untuk menyebut jalur perniagaan antara Eropa dan Cina yang melewati lautan disebut sebagai jalur rempah, bukan jalur sutera. Dalam konteks itu, kedudukan sutera sebetulnya hanya erupakan salah satu alat tukar untuk memperoleh komoditi rempah. Apa yang menjadi komoditi utama dalam jalur perdagangan maritim tersebut adalah rempah yang sebagian besar dihasilkan oleh Nusantara.

Dinamika ekonomi, budaya dan politik di Eropa telah mendorong terjadinya penjelajahan samudra untuk dapat mengakses secara langsung produsen rempah-rempah di dunia Timur sehingga lahir imperialisme dan kolonialisme bangsa-bangsa Barat di Asia. Imperialisme dan kolonialisme Barat telah mengkondisikan terjadinya perubahan radikal. Gelombang imperialisme dengan segala persepsi, ekspektasi dan *demand* telah mengubah secara radikal peta kekuatan maritim di kepulauan Nusantara.

Imperialisme dan kolonialisme yang merupakan anak kandung kapitalisme telah menjadikan rempah-rempah yang oleh para penggunanya dipandang sebagai buah surga, justru seringkali menjadi sumber siksaan



neraka bagi penduduk kepulauan Nusantara yang menghasilkannya. Rempah-rempah justru lebih banyak memberikan kekayaan kepada bangsa-bangsa lain daripada orang-orang Nusantara sendiri. Hal yang tidak kalah menyedihkannya adalah, justru karena buah surga itulah Nusantara menjadi sasaran imperialisme dan kolonialisme dari bangsa-bangsa yang rakus dengan harta dan kekuasaan. Sejarah rempah-rempah telah melahirkan semacam aksioma bahwa justru bangsa yang mendiami tanah yang kaya itu lah yang akhirnya menjadi bangsa yang miskin dan sengsara. Namun demikian, rempah juga telah menjadi kekuatan penggerak sejarah di Nusantara dalam proses formasi bangsa Indonesia. Dalam hal ini perdagangan rempah telah memungkinkan terjadinya komunikasi lintas budaya berbagai macam etnik dan kelompok sosial yang menjadi fondasi penting bagi terbentuknya bangsa Indonesia di zaman modern.





# DAFTAR PUSTAKA

## MAJALAH

- Anonim, 1880. "De Europeers in den Maleischen Archipel" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie uit gegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1880 Vierde Deel.
- Anonim. 1853. "Reis van den Gouverneur-Generaal van Imhoff, over Java, in het jaar 1746" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*. 's Gravenhage: K. Fuhri. 1853 Eerste Deel.
- Anonim. 1856. "Rapport van van Goens" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indië*. Amsterdam: Frederik Muller.
- Anonim. 1862. "Resume Historique de L'etablissement Portugais a Timor, des us et Coutumes de ses Habitants far le Gouverneur de la Possession Affonso de Castro" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Lange & Co. 1862 Deel XI.
- Anonim. 1872. "Over de Kennis, die de Arabieren voor de komst der Portugeezen van den Indischen Archipel bezaten" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1872 Zevende Deel.



- Anonim. 1876. "Alfonso d'Abuquerque in het Oosten 1507-1515" Bab I, dalam *De Gids*, Vol. 40, Jilid 1.
- Anonim. 1879. "De Europeers in den Maleischen Archipel: Tweede Gedeelte 1529-1540" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1880 Deerde Deel.
- Anonim. 1880. "De Europeërs in den Maleischen Archipel: Derde Gedeelte 1541-1555" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1880 Vierde Deel.
- Anonim. 1881. "De Europeërs in den Malaischen Archipel: Vijfde Gedeelte 1578-1599" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1881 Vijfde Deel.
- Anonim. 1931. "Wetenschap, Kunst en Industrie" dalam *De Indische Gids: Staatskundig, Economisch en Letterkundig Tijdschrift onder Hoofdredactie van George Nypels, drie en vijftigste jaargang, I, Aflevering I-VI*. Amsterdam: J.H. de Bussy.
- Anonim. 1940. "Koloniale Literatuur" dalam *De Indische Gids: Staatskundig, Economisch en Letterkundig Tijdschrift onder Hoofdredactie van George Nypels, twee en zestigste jaargang*. Amsterdam: J.H. de Bussy.
- Anonim. 1969. "Admiraal Wybrant Warwyck schrijft aan de Sultan van Ternate" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde*. Jilid 125. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Chijs, J.A. van der. 1881. "Oud-Bantam" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Bruining & Co. 1881 Deel XXVI.
- Chijs, J.A. van der. 1883. "Kapitein Jonker, 1630-1689" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Bruining & Co. 1883 Deel XXVI.
- Crucq, K.C. 1930. "De drie Heilige Kanonnen" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Albrecht & Co.
- Fokker, A.A. 1892. "Episoden uit den tijd der Portugeesche heerschappij in Oost-Indie" dalam *De Indische Gids*, Jilid 14, Leiden: E.J. Brill.





- Fokker, A.A. 1892. "Episoden uit den tijd der Portugeesche heerschappij in Oost-Indië" dalam *De Indische Gids: Staat- en Letterkundig Maandschrift*. Leiden: E.J. Brill.
- Fokker, A.A. 1892. "Episoden uit den Tijd der Portuguesche Heerschappij in Oost Indie, dalam : *De Indische Gids*, jilid 2, Leiden: E.J. Brill.
- Fokker, A.A. 1892. "Episoden uit den tijd der Postugeesche heerschappij in Oost-Indië" dalam *De Indische Gids: Staat- en Letterkundig Maandschrift, Veertiende Jaargang*. Leiden: E.J. Brill.
- Graaf, H.J. de. 1929. "De gezichten op Oud-Batavia vanuit zee" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Albrecht & Co. 1829 Deel LXIX.
- Hallema, A. 1937. "Raadpensionaris Mr. Laurens Pieter van den Spiegel en zijn zorg voor de Vereenigde Oostindische Compagnie in de jaren 1787—1788" dalam *De Indische Gids*. Tahun 59. Amsterdam: N.V. Drukkerij en Uitgeverij.
- Hallema, A. 1937. "De Raadpensionaris Mr. Laurens Pieter van de Spiegel en zijn zorg voor de Vereenigde Oostindische Compagnie in de jaren 1787 en 1788" dalam *De Indische Gids: Staatskundig, Economisch en Letterkundig Tijdschrift onder Hoofdredactie van George Nypels, negen en vijftigste jaargang*. Amsterdam: J.H. de Bussy.
- Hallema, A. 1941. "Hoe Nederland Malakka Verkreeg en Verloor (1641-1941)" dalam *De Indische Gids: Staatskundig, Economisch en Letterkundig Tijdschrift onder Hoofdredactie van George Nypels, drie en zestigste jaargang*. Amsterdam: J.H. de Bussy.
- Hoetink, B. 1916. "Chineesche officieren te Batavia onder de Compagnie" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Hoetink, B. 1917. "So Bing Kong: Het Eerste Hoofd der Chineezen te Batavia (1619-1636)" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1917 Deel 73.
- Idema, H.A. 1923. "De Oorzaken van den Opstand van Saparoea in 1817" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1923 Deel 79.
- Jacobs, Hubert. 1969. "Admiraal Wybrant Warwyck schrijft aan de Sultan van Ternate" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1969 Deel 175.



- Jacobs, Hubert. 1985. "Ambon as a Portuguese and Catholic Town, 1576-1605" dalam *Neue Zeitschrift für Missionswissenschaft*. Immensee: Verein zur Förderung der Missionswissenschaft.
- Kemp, P.H. van der. 1919. "De Ontslagen Gouverneur van Middelkoop en de Schout-bij-nacht Buijskes over den Opstand in de Molukken van 1817-1818" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1919 Deel 75.
- Kemp, P.H. van der. 1934. "Nadere Mededeelingen over den Opstand van Saporoea in 1817" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1934 Deel LXIX.
- Keuning, J. 1940. "Koloniale Literatuur" dalam *De Indische Gids*. Tahun 62. Amsterdam: N.V. Drukkerij en Uitgeverij.
- Meinsma, J.J. 1873. "Eene Proklamatie van een Sultan van Bantam" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië uitgegeven door het Koninklijk Instituut*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1873 Achtste Deel.
- Netscher, E. 1864. "Twee Belegeringen van Malakka (1756/57 en 1784)" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Lange & Co. 1864 Deel XIII.
- Verbeek, R.D.M. 1890. "De Oudheden van Madjapahit in 1815 en in 1887 met een Kaartje" dalam J. Brandes & J.H. Abendanon, *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Albrecht & Rusche.
- Wall, V.I. van de. 1923. "Een Memorie van een Bendaschen Gouverneur in de zeventiende eeuw" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Albrecht & Co.
- Wall, V.I. van der. 1934. "Bijdrage tot de geschiedenis der Perkeniers 1621-1671" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Albrecht & Co. 1934 Deel LXXIV.
- Wink, P. 1924. "Eenige Archiefstukken betreffende de Vestiging van de Engelsche factorij te Benkoelen in 1685" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia: Albrecht & Co. 1924 Deel LXIV.



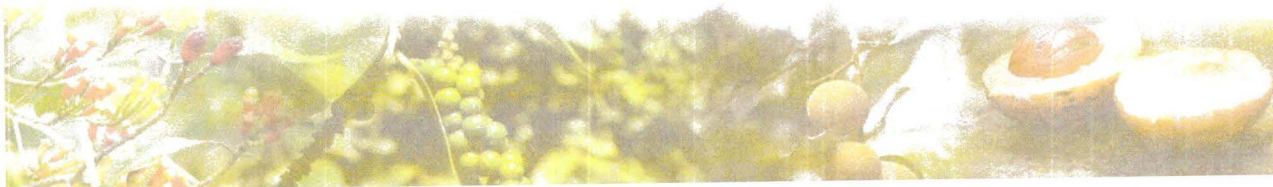


## BUKU

- Abdurachman, Paramita R., *Bunga Angin Portugis di Nusantara*, Jakarta: Yayasan Obor, 2008.
- Absolo, Don Antonio, Don José Luis Porras. *Tt. Spain and the Moluccas Galleons Around the World*. Ttp: Tp.
- Amal, M. Adnan, *Kepulauan Rempah-Rempah: Perjalanan Sejarah Maluku Utara 1250-1950*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016.
- American Spice Trade Association. 1960. *A History of Spices*. New York: Bernard L. Lewis, Inc.
- Andaya, Barbara Watson, *Hidup Bresaudara Sumatra Tenggara Pada Abad XVII dan XVIII*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016.
- Andaya, Leonard, "The Lure of Spices" dalam Anthony Reid (editor), *Early Modern History*, Singapore: Archipelago Press, 1999
- Anonim. *De Ambonsche Historie*. Jilid I. Ttt:tp.
- Aritonang, Jan Sihat dan Karel Steenbrink. 2008. *A History of Christianity in Indonesia*. Leiden: Brill.
- Balk, G.L., F. van Dijk, dan D.J. Kortlang (editor), *The Archives of the Dutch East India Company VOC and the Local Institutions in Batavia Jakarta*, Leiden: Brill, 2007.
- Bougas, Wayne A. 1998. "Bantayan: An Early Makassarese Kingdom 1200-1600 AD" dalam *Archipel No. 55*. Paris: INALCO
- Boxer, C.R. 1969. *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. London: Penguin Books Ltd.
- Boxer, C.R. 1973. "Shipping and Spices in Asia Seas 1500—1600" dalam *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. London: Hutchinson.
- Bullbeck et.al., David, *Southeast Asian Export Since the 14th Century: Cloves, pepper, Coffee, and Sugar*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1998.
- Cribb, Robert, dan Audrey Cahin, *Historical Dictionary of Indonesia*, Lanham, Scarecrow Press, 2004.
- David, M.D. 1988. *Western Colonialism in Asia and Christianity*. Bombay: Meena Pandey.
- Dion, Mark. 1970. "Sumatra Through Portuguese Eyes: Excerpts from João Barros 'Decadas Da Asia' dalam *Indonesia*. No. 9 (April) Cornell Modern Indonesia Project.



- Enenkel, Karl E. (Editor), *The Dutch Trading Companies as Knowledge Networks*, Leiden: Brill, 2010.
- Fang, Liaw Yock, *undang-Undang Malaka*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1976.
- França, Antonio Pinto. 1970. *Portuguese Influence in Indonesia*. Djakarta: Gunung Agung.
- Freeman, Donald B., *The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet*, Québec: McGill-Queen's University Press, 2003.
- Garcia, Don Antonio, Don Jose Luis Porras. 1992. *Spain and the Moluccas: Galleons Around the World*. Michigan: Embassy of the Kingdom of Spain.
- Graaf, H.J. de dan Th. G. Th. Pigeaud. 1974. *De Eerste Moslimse Vorstendommen op Java: Studien over de Staatkundige Geschiedenis van de 15 de en 16 de eeuw*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Graaf, H.J. de. "De Soeltans van Demak (1500—1546) dalam *Geschiedenis van Indonesie*. 's Gravenhage: NV. Uitgeverij W. van Hoeve.
- Graaf, H.J. de. 1949. *Geschiedenis van Indonesie*. 's Gravenhage: N.V. Uitgeverij W. Van Hoeve.
- Graaf, H.J. de. En Th. G. Th. Pigeud. 1974. "Opkomst en Bloei van het Vorstendom Demak in de Laatste Decennien van de 15de en de eesrte helft van de 16de eeuw" dalam *Verhandelingen van het Koninklijk Institutt voor Taal-, Land-, en Volkenkunde*. 'S gravenhage: Martinus Nijhoff. No. 69.
- Guillot, Claude, *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2008.
- Guillot, Claude. 1989. "Banten en 1678", dalam *Archipel No. 37: Ville d'Insulinde II*. Paris: INALCO
- Hale, William Harlan and the Editors of Horizon Magazine. 1968. *The Horizon Cookbook and Illustrated History of Eating and Drinking through the Ages*. American Heritage Publishing Co., Inc.
- Hanna, Willard A., *Kepulauan Banda: Kolonialisme dan akibatnya di Kepulauan Banda*, Jakarta: Yayasan Obor, 1983.
- Hanna, Willard, A. dan Des Alwi. 1996. *Ternate dan Tidore: Masa Lalu Penuh Gejolak*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Hannigan, Tim. 2015. *A Brief History of Indonesia*. Singapore: Tuttle Publishing.
- Jacobs, H. 1992. "The Insular Kingdom of Siau Under Portuguese and Spanish Impact, 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Centuries" dalam Bernhard Dahm (ed.), *Regions*

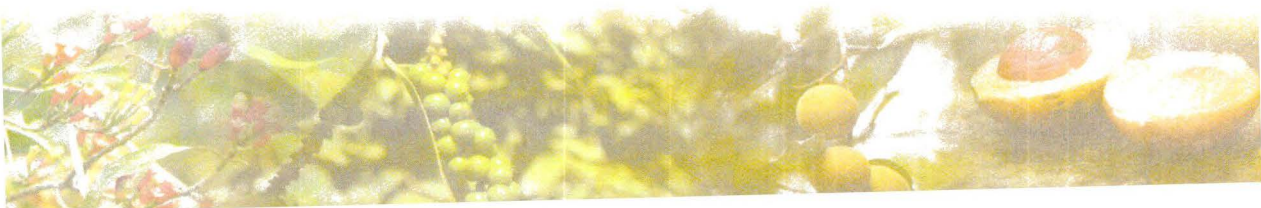




- and Regional Developments in the Malay-Indonesian World*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz.
- Jacobs, H. 1992. "The Insular Kingdom of Siau Under Portuguese and Spanish Impact, 16 and 17 Centuries" dalam Bernhard Dahm (Ed.). *Regions and Regional Developments in the Malay-Indonesian World*. 6. *European Colloquium on Indonesian and Malay Studies (ECIMS)*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz.
- Jacobs, Hubert Th. Th. M. 1970. *A Treatise on the Moluccas (c. 1544)*. Rome: Jesuit Historical Institute.
- Jacobs, Hubert. 1968. *Conversion in the Country of Macassar in a Paris Imprint of 1546*. Roma: Pontifica Universita' Urbaniana de Propaganda Fide.
- Jacobs, Hubert. 1980. "New Sources for the History of Portuguese Maluku 1575-1605: Letters of the Captains" dalam *Sonderdruck aus Portugiesische Forschungen der Gorresgesellschaft: Herausgegeben von Hans Flasche*. Munster Westfalen: Aschendorffsche Verlagsbuchhandlung.
- Jacobs, Hubert. 1980. "New Sources for the history of Portuguese Maluku 1575—1605 Letters of the Captains" dalam *Sonderdruck Portugiesische Forschungen der Gorresgesellschaft Herausgegeben von Hans Ftalsche* Jilid 1: *Aufsätze zur Portugiesischen Kulturgeschichte*. 16. Band 1980. Münster Westfalen: Ascendorffsche Verlagsbuchhhandlung.
- Jacobs, Hubert. 1985. "Ambon as a Portuguese and Catholic Town 1576—1605" dalam *Neue Zeitschrift für Missionswissenschaft. Nouvelle Revue de Science Missionnaire*. No. 41. Lucerne.
- Jacobs, Th. M dan Hubert Th. *A Treatise on the Moluccas (1544)*. Rome, Italy: Jesuit Historical Institute.
- Knaap, Gerrit J. 1991. "A city of Migrants: Kota Ambon at the end of the Seventeenth Century" dalam *Indonesia*, No. 51 April. Cornell Southeast Asia Program.
- Knaap, Gerrit. 2004. "Handel en Scheepvaart" dalam *Kruidnagelen en Christenen: De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de bevolking van Ambon 1656—1696*. Leiden: KITLV.
- Knaap, Gerrit. 2004. *Kruidnagelen en Christenen: De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de bevolking van Ambon 1656-1696*. Leiden: KITLV Uitgeverij.
- Lapian, A.B., "Beberapa jalan dagang ke Maluku Sebelum Abad kelimabelas" dalam *Madjalah Ilmu-Ilmu Sastra Indonesia*, I, 3 (1965).



- Leur, J.C. van. 1967. *Indonesian Trade and Society*, 's Gravenhage: W. van Hoeve Ltd.
- Ley, Charles David. 1947. *Portuguese Voyages 1498-1663*. London: J.M. Dent & Sons, Ltd.
- Ley, Charles David. 1953. "The Route to India" dalam *Portuguese Voyages 1498-1663*. London: J.M. Dent @ Son Ltd.
- Ley, Charles David. 1953. *Portuguese Voyages 1498-1663*. London: J.M. Dent & Sons, Ltd.
- Lombard, Denys. 1990. "Le 7e Colloque des études malaises et indonésiennnes en Europe (Berne, 26-30 juin 1989)", dalam *Archipel*, No. 39. Paris: INALCO.
- Muller, Kal. 1990. *Spice Islands: The Moluccas*. California: Periplus Editions, Inc.
- Netscher, E. 1870. "Djohor en Siak 1602 tot 1865" dalam *De Nederlanders*. Batavia: Bruining & Wijt.
- Norman, Jill. 1990. *The Burns Philp Book of Spices*. London: Dorling Kindersley Limited.
- Ohorella. G.A. (Ed). 1977: *Ternate Sebagai Bandar di Jalur Sutra: Kumpulan Makalah Diskusi*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Pelras, Christian. 1988. "La Conspiration des Makassar à Ayuthia en 1686: ses dessous, son échec, son leader malchanceux. Témoignages européens et asiatique" dalam *Volme I: Archipel 56—1998. L'Horizon Nousantarien Mélanges en Hommage à Denys Lombard*. Paris: Inalco.
- Pirenne, Henri, *Economic and Social History of Mediaval Europe*, New York: Harvest/Harcourt Brace &World, 1966
- Pires, Tome, *Suma Oriental: Perjalanan Dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2014
- Poelinggomang, Edward L., *Makassar Abad XIX: Studi tentang kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: Kepustakaan Populer, 2016.
- Pudjiastuti, Titik, *Perang, Dagang, Persahabatan: Surat-Surat Sultan Banten*, Jakarta: yayasan Obor.
- Reid, Anthony, *Dari Ekspansi Hingga Krisis: Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara, 1450-1680*, Jakarta: Yayasan Obor, 1999
- Rosengarten, Jr. Frederic. 1973. *The Book of Spices*. New York: Pyramid Books.





- Rumphius, Georgius Everhardus. *De Ambonse Historie: Behelsende Een kort Verhaal Der Gedenkwaardigste Geschiedenissen zo in Vreede als oorlog voorgevallen sedert dat de Nederlandsche Oost Indische Comp: Het Beist in Amboina Gehadt Heeft: Eerste Deel.*
- Rumphius, Georgius Everhardus. *De Ambonse Historie: Behelsende een kort verhaal der Gedenkwaardigste Geschiedenissen zo in Vreede als oorlog, voorgevallen zedert de Regeering van den Superintendent Commissaris en Adml den wel Ed: Egtb: Heer: Arnold de Vlaming: En Eijndigende onder de Regeering van den Edele Agtb: Heer Jacob Hustard: Tweede Deel.*
- Schrieke, B.G.O. 1950. *Indonesian Sociological Studies. Part 1.* Bandung: Van Hoeve.
- Souza, T.R. de. 1988. "The Portuguese in Asia and their Church patronage" dalam M.D. David, *Western Colonialism in Asia and Christianity.* Delhi: Himalaya Publishing House.
- Swahn, J. O. 1991. *The Lore of Spices.* London: Grange Books.
- Talens, Johan, Een feodale samenleving in koloniaal vaarwater: Staatsvorming. Koloniale expansie en economische onderontwikkelin in Banten, West Java (1600-1750), Hilversum: Verloren, 1999.
- Tannanhill, Reay. 1973. *Food in History.* Briarcliff Manor: Stein and Day.
- Teixeira, Manuel. 1961. *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958), Vol. I - Malacca.* Lisboa: Agència Geral do Ultramar.
- Teixeira, Manuel. 1961. *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958), Vol. II - Malacca.* Lisboa: Agència Geral Do Ultramar.
- Teixeira, Manuel. 1963. *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958), Vol. III - Singapore.* Lisboa: Agència Geral Do Ultramar.
- Trager, James. 1970. *The Food Book.* New York City: The Grossman Publishers.
- Verbaak, H.C. 1890. "Atjeh op het eiland Sumatra", dalam *Berichten Uit Nederlandsch-Oost-Indie ten Dienste der Eerwaarde Directeuren van den St. Clavier-Bond.* 's Gravenhage: T.C.B. ten Hagen.
- Veth, P.J. "Zesde Hoofdstuk: De Portugeezen op weg naar Java: Hunne botsing met de Javaansche Kolonie te Malakka" dalam *Java, Geographisch, Ethnologisch, Historisch.* Jilid I. Haarlem: De Erven F. Bohn.
- Veth, P.J. 1896. *Java: Geographisch, Ethnologisch, Historisch, eerste deel* Haarlem: De Erven F. Bohn.



- Vickers, Adrian. 2013. *A History of Modern Indonesia. Second Edition*. Sydney: Cambridge University.
- Villiers, John. 1993. "The Portuguese and the Trading World of Asia in the Sixteenth Century" dalam Peter Milward (ed.), *Renaissance Monographs: Portuguese Voyages to Asia and Japan in the Renaissance Period*. Tokyo: The Renaissance Institute.
- Villiers, John. 1993. "The Portuguese and the Trading World of Asia in the Sixteenth Century" dalam Peter Milward (Ed.). *Portuguese Voyages to Asia and Japan in the Renaissance Period*. Japan: The Renaissance Institute.
- Vlaming, Arnold de. Tt. *De Ambonsche Historie*. Jilid II. Ttt:tp

## ARTIKEL JURNAL

- Abdurachman, Paramita R. 1975. "Portuguese Presence in Jakarta" dalam *Masyarakat Indonesia, Tahun II No. 1*. Jakarta: LIPI.
- Abdurachman, Paramita R. 1988. "Niachile Pokaraga' A Sad Story of a Moluccan Queen", dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 22, No. 3, *Special Issue: Asian Studies in Honour of Professor Charles Boxer*, (1988) pp. 571-592
- Abdurachman, Paramita, R. 1975. "Portuguese Presence in Jakarta" makalah dalam Konferensi Asosiasi Sejarawan Asia ke VI di Yogyakarta, Agustus 1974.
- Alves, Jorge M. Dos Santos dan Nader Nasiri-Moghaddam. 2008. "Une lettre en person de 1519 sur la situation à Malacca", dalam *Archipel 75*. Paris: INALCO.
- Alves, Jorge M. dos Santos, Nader Nasiri-Moghaddam. 2008. "Une letter en person de 1519 sur la situation à Malacca" dalam *Archipel 75*. Paris: Association Archipel.
- Arasaratnam S. 1973. "Monopoly and Free Trade in Dutch-Asian Commercial Policy: Debate and Controversy within the VOC" dalam *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 4, No. 1 (Mar., 1973), pp. 1-15.
- Aubin, Jean dan Luis Filip F.R. Thomaz. 2007. "Un opuscule latin sur la prise de Malacca par les portugais, imprimé en Italie 1514 dalam *Archipel 74*. Paris: INALCO.





- Aveling, H. G. 1967. "Seventeenth Century Bandanese Society in fact and Fiction: Tambara'assessed" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, Deel 123, 3de Afl.* (1967), pp. 347-365.
- Bassett D. K. 1960. "The "Amboyna Massacre" of 1623" dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 1, No. 2 (Sep., 1960), pp. 1-19
- Bassett D. K. 1963. "European Influence in South-East Asia, c.1500-1630" dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 4, No. 2 (Sep., 1963), pp. 134-165
- Bassett, D.K. 1958. "English Trade in Celebes, 1613-1667" dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 31, No. 1 (181)(May, 1958), pp. 1-39.
- Borsa, Giorgio. 1988. "Recent Trends in Indian Ocean Historiography 1500-1800" dalam *Il Politico*, Vol. 53, No. 4 (148) (Ottobre-Dicember 1988), pp. 679-690
- Borschberg, Peter. 2002. "Portuguese, Spanish and Dutch Plans to Construct a Fort in the Straits of Singapore, ca. 1584-1625" dalam *Archipel 65*. Paris: Association Archipel.
- Bougas, Wayne A. 1998. "Bantayan: An Early Makassarese Kingdom 1200-1600 A.D." dalam *Archipel 55*. Paris: Association Archipel.
- Boxer, C. R. 1985. "Some Remarks on the Value of Portuguese Sources for Asian History, Sixteenth to Eighteenth Centuries" dalam *Portuguese Studies*, Vol. 1 (1985), pp. 193-203
- Boxer, C. R. 1969. "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600" dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 10, No. 3, *International Trade and Politics in Southeast Asia 1500-1800* (Dec., 1969), pp. 415-428.
- Broek, Jan. O. M. 1946. "Man and Resources in the Netherlands Indies" dalam *The Far Eastern Quarterly*, Vol. 5, No. 2 (Feb., 1946), pp. 120-131.
- Brouwer, C.G. 2004. "Pepper Merchants in the Booming Port of al-Mukha: Dutch Evidence for an Oceanwide Trading Network", dalam *Die Welt des Islams, New Series*, Vol. 44, Issue 2 (2004), pp. 214-280
- Cooley, Frank. L. 1969. "Village Government in the Central Moluccas" dalam *Indonesia*, No. 7 (Apr., 1969), pp. 138-163.
- Costa, H. de la. 1963. "Early French Contacts with the Philippines" dalam *Philippine Studies*, Vol. 11, No. 3 (JULY 1963), pp. 401-418.



- Dale , Stephen F. 2009. "Silk Road, Cotton Road or.... Indo-Chinese Trade in Pre-European Times" dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 43, No. 1, *Expanding Frontiers in South Asian and World History: Essays in Honour of John F. Richards* (Jan., 2009), pp. 79-88.
- Davier, Arthur. 1967. "Columbus Divides the World" dalam *The Geographical Journal*, Vol. 133, No. 3 (Sep., 1967), pp. 337-344.
- Dion, Mark. 1970. "Sumatra through Portuguese Eyes: Excerpts from Joao de Barros' *Decadas da Asia*" dalam Benedict Anderson, Elizabeth Graves (Eds.), *Indonesia*. New York: Cornell Modern Indonesia Project.
- Ellen, Roy. 1997. "The Human consequences of deforestation in the Moluccas" dalam *Civilisations*, Vol. 44, No. 1/2, *LES PEUPLES DES FORÊTS TROPICALES: Systèmestraditionnels et développement rural en Afrique équatoriale, grande Amazonie et Asie dusud-est* (1997), pp. 176-193.
- Ellen, Roy F. and I. C. Glover. 1974. "Pottery Manufacture and Trade in the Central Moluccas, Indonesia: The Modern Situation and the Historical Implications" dalam *Man, New Series*, Vol. 9, No. 3 (Sep., 1974), pp. 353-379.
- Fischel, Walter J. 1958. "The Spice Trade in Mamluk Egypt: A Contribution to the Economic History of MedievalIslam" dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 1, No. 2 (Apr.,1958), pp. 157-174
- Gelpke, J.H.F. Sollewijn. 1995. "Afonso de Albuquerque's Pre-Portuguese 'Javanese' Map, Partially Reconstructed fromFrancisco Rodrigues' Book" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, Deel 151, 1ste Afl.* (1995), pp. 76-99.
- Gomez, Lourdes Rausa. 1967. "Sri Vijaya and Madjapahit" dalam *Philippine Studies*, Vol. 15, No. 1, *Beyer Memorial Issue On: The Prehistory ofthe Philippines* (January 1967), pp. 63-107.
- Guillot, Claude. 1989. "Banten en 1678" dalam *Villes D'insulinde II: Archipel 37*. Paris: Centre National de la Recherche Scientifique et de l'Institut National des Lagues et Civilisations Orientales.
- Hall, Kenneth R. 1985. "The opening of the Malay world to European trade in the sixteenthcentury" dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 58, No. 2 (249)(1985), pp. 85-106.
- Headly, John M. 1955. "Spain's Asian Presence, 1565-1590: Structures and Aspirations" dalam *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 75, No. 4 (Nov., 1995), pp. 623-646.
- Ilyas M. 1976. "Spices in India" dalam *Economic Botany*, Vol. 30, No. 3 (Jul. - Sep., 1976), pp. 273-280.

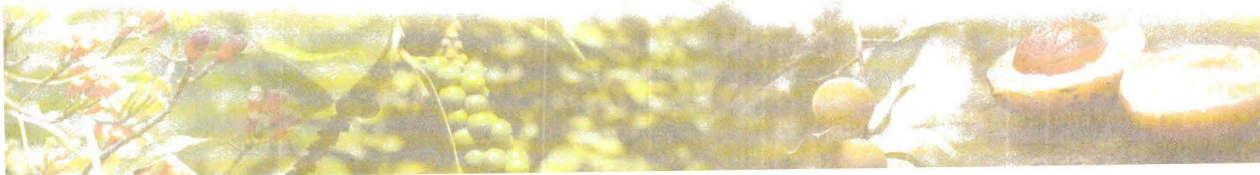




- Ilyas M. 1978. "The Spices of India-II" dalam *Economic Botany*, Vol. 32, No. 3 (Jul. - Sep., 1978), pp. 238-263.
- Ilyas M. 1980. "Spices in India: III" dalam *Economic Botany*, Vol. 34, No. 3 (Jul. - Sep., 1980), pp. 236-259.
- Jacobs, Els M., *Merchant in Asia: The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century*, Leiden: CNWS Publications, 2006.
- Jacobs, Hubert. 1985. "Ambon as a Portuguese and Catholic Town, 1576-1605" dalam *Neue Zeitschrift für Missionwissenschaft*. Immensee: Verein zur Förderung der Missionswissenschaft.
- Joseph, K.T. 2008. "Agricultural History of Peninsular Malaysia: Contributions from Indonesia" dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 81, No. 1 (294) (June 2008), pp. 7-18.
- Kanumoyoso, Bondan, *Beyond The City Wall: Society and Economic Development in the Ommelanden of Batavia, 1684-1740*, Disertasi yang tidak diterbitkan: Leiden University, 2011.
- Kelsey, Harry. 1986. "Finding the Way Home: Spanish Exploration of the Round-Trip Route across the Pacific Ocean" dalam *Western Historical Quarterly*, Vol. 17, No. 2 (Apr., 1986), pp. 145-164
- Knaap, Gerrit J. 1991. "A City of Migrants: Kota Ambon at the End of the Seventeenth Century" dalam *Indonesia*, No. 51. New York: Cornell Southeast Asia Program.
- Knaap, Gerrit, *Kruidnagelen en Christenen: De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Bevoking van Ambon, 1656-1696*, Leiden, KITLV, 2004.
- Knaap, Gerrit. 2003. "Headhunting, Carnage and Armed Peace in Amboina, 1500-1700" dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 46, No. 2, *Aspects of Warfare in Premodern Southeast Asia* (2003), pp. 165-192
- Knaap, Gerrit. 2006. "All about Money: Maritime Trade in Makassar and West Java, around 1775" dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 49, No. 4, *Maritime Diasporas in the Indian Ocean and East and Southeast Asia (960-1775)* (2006), pp. 482-508
- Laarhoven, Ruurdje & Elisabeth Pino Wittermans. 1985. "From Blockade to Trade: Early Dutch Relations with Manila, 1600-1750" dalam *Philippine Studies*, Vol. 33, No. 4 (Fourth Quarter 1985), pp. 485-504.



- Lape, Peter Vanderford, *Contact and Conflict in the Banda Islands, Eastern Indonesia 11th-17th Centuries*, Brown University: Disertasi yang tidak dipublikasikan, 2000.
- Lewis, Dianne. 1970. "The growth of the country trade to the straits of Malacca, 1760-1777" dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 43, No. 2 (218) (1970), pp. 114-130
- Loewe, Michael. 1971. "Spices and Silk: Aspects of World Trade in the First Seven Centuries of the Christian Era" dalam *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 2 (1971), pp. 166-179.
- Lombard, Denys. 1990. "Le 7e Colloque des Etudes malaises et indonesiennes en Europe" dalam *Archipel* 39. Paris: Association Archipel.
- Loth, Vincent. C. 1995. "Armed Incidents and Unpaid Bills: Anglo-Dutch Rivalry in the Banda Islands in the Seventeenth Century" dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 29, No. 4 (Oct., 1995), pp. 70-74.
- Maverick, Lewis A. 1941. "Pierre Poivre: Eighteenth Century Explorer of Southeast Asia" dalam *Pacific Historical Review*, Vol. 10, No. 2 (Jun., 1941), pp. 165-177.
- McRoberts, Robert. 1991. "A study in growth: an economic history of Melaka 1400-1510" dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 64, No. 2 (261)(1991), pp. 47-78.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. 1969. "The Private Papers of Artus Gijssels as Source for the History of East Asia", dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 10, No. 3, *International Trade and Politics in Southeast Asia 1500-1800* (Dec., 1969), pp. 540-559.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. 1964. "European Influence in Southeast Asia 1500-1630: A Reply" dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 5, No. 2, *Papers on Early South-East Asian History* (Sep., 1964), pp. 184-197.
- Mills, Karen and John Fowler. (1979). "Indonesia: The Fabled Isles of Spice" dalam *African Arts*, Vol. 12, No. 4 (Aug., 1979), pp. 84-85.
- Nowell, Charles E. 1936. "The Loaisa Expedition and the Ownership of the Moluccas" dalam *Pacific Historical Review*, Vol. 5, No. 4 (Dec., 1936), pp. 325-336.
- Ohorella, G.A. (Ed.). 1997. *Ternate sebagai Bandar di Jalur Sutra: Kumpulan Makalah Diskusi*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- O'Rourke, Kevin H. and Jeffrey G. Williamson. 2009. "Did Vasco da Gama Matter for European Markets?" dalam *The Economic History Review, New Series*, Vol. 62, No. 3 (Aug., 2009), pp. 655-684.





- Parry, John W. 1955. "The Story of Spices" dalam *Economic Botany*, Vol. 9, No. 2 (Apr. - Jun., 1955), pp. 190-207.
- Pearson, M.N. "Spain and Spanish Trade in Southeast Asia" dalam *Journal of Asian History*, Vol. 2, No. 2 (1968), pp. 109-129
- Pelras, Christian. 1998. "La conspiration des Makassar à Ayuthia en 1686: ses dessous, son échec, son leader malchanceux: Temoignages europeens et asiatiques" dalam *L'horizon nousantarien: Mélanges en homage à Denys Lombard, Volume I, Archipel 56*. Paris: Association Archipel.
- Ptak, Roderich. 1993. "China and the Trade in Cloves, Circa 960-1435", dalam *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 113, No. 1 (Jan. - Mar., 1993), pp.1-13
- Putney, J.H. 1926. "Wayside Jottings in the East Indies" dalam *The Journal of Education*, Vol. 103, No. 25 (2585) (June 24, 1926), pp. 697-698
- Ravindran, P.N. (editor), *Black Pepper: Piper Nigrum*, Amsterdam: Harwood Academic Publisher, 2006.
- Reid, Anthony. 1990. "An 'Age of Commerce' in Southeast Asian History" dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 24, No. 1 (Feb.1990) , pp. 1-30
- Shepherd, Jack. 1940. "Netherlands India's "Neglected" Island", dalam *Far Eastern Surveys*, Vol. 9, No. 15 (Jul. 17, 1940), pp. 171-177
- Stone, B.G. "The Spice Trade" dalam *Journal of the Royal Society of Arts*, Vol. 112, No. 5097 (AUGUST 1964), pp. 703-713
- Su Fang Ng. 2012. "Dutch Wars, Global Trade, and the Heroic Poem: Dryden's *Annus mirabilis* (1666) and Amin's *Sya'ir perang Mengkasar* (1670)" dalam *Modern Philology*, Vol. 109, No. 3 (February 2012), pp. 352-384.
- Teensma, B.N. 1989. "An Unknown Portuguese Text on Sumatra From 1582" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, Deel 145, 2/3de Afl.* (1989), pp. 308-323.
- Thomas, Lijo dan Rajeev P., "Black Pepper", Kerala: Indian Institute of Spices Research, 2015.
- Vigarié, A. C. "France and the Great Maritime Discoveries - Opportunities for a New Ocean Geopolicy" dalam *GeoJournal*, Vol. 26, No. 4, *Quincentenary of the Discovery of the Americas* (April1992), pp. 477
- Vigneras, L.A. 1962. "The Cartographer Diogo Ribeiro" dalam *Imago Mundi*, Vol. 16 (1962), pp. 76-83.
- Villiers, John. 1981. "Trade and Society in the Banda Islands in the Sixteenth Century" dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 15, No. 4 . pp. 723-750.



- Villiers, John. 1986. "Manila and Maluku: Trade and Warfare in the Eastern Archipelago 1580 - 1640" dalam *Philippine Studies*, Vol. 34, No. 2 (Second Quarter 1986), pp. 146-161.
- Vogel, Claus. 1987. "An old letter from Surat written by German Jesuit Heinrich Roth (1620—1668)" dalam *Annals of the Bhandarkar Oriental Research Institute*, Vol. 68, No. 1/4, *Ramakrishna Gopal Bhandarkar 150 th birth-anniversary volume* (1987), pp.609-619.
- Vos, Paula De. 2006. "The Science of Spices: Empiricism and Economic Botany in the Early Spanish Empire" dalam *Journal of World History*, Vol. 17, No. 4 (Dec., 2006), pp. 399-427.
- Watkins, W.J.H. 1924. "Notes on the Trade in spices, gums, and aromatic, with a map to illustrate the trade 1584" dalam *The Geographical Teacher*, Vol. 12, No. 5 (SUMMER, 1924), pp. 392-395.
- Wrig, H. R. C. 1958. "The Moluccan Spice Monopoly, 1770-1824" dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 31, No. 4 (184), *The Moluccan Spice Monopoly, 1770-1824* (1958), pp. i-iv, 1-127.
- Zanden, J.L. van, *The Rise and Decline of Holland's Economy: Merchant Capitalism and the Labor Market*, Manchester: Manchester University Press, 1993.





# TENTANG PENULIS

**Prof. Dr. Djoko Marihandono**, adalah Guru Besar Sejarah dan pengajar Program Studi Perancis, Departemen Sejarah FIB-UI. Selain mengajar di FIB, ia aktif meneliti. Beberapa hasil penelitian yang telah dibukukan antara lain: Sultan Hamengku Buwono II: Pembela Tradisi dan kekuasaan Jawa (didanai oleh DRPM UI); Sejarah Perlawanan Masyarakat Simalungun Terhadap Kolonialisme: Perlawanan Sang Nahualu (didanai Pemda Simalungun). Buku lain yang segera akan terbit: Pembangunan Jalan Raya Daendels (didanai oleh Hibah Bersaing DIKTI); Penelitian lain yang sedang dilakukan antara lain: Jawa di bawah Napoleon Bonaparte (ongoing research, didanai oleh DRPM UI); Selain meneliti, ia juga aktif menulis artikel di berbagai jurnal ilmiah nasional maupun internasional, dan menyajikan makalah di berbagai seminar di dalam maupun luar negeri. Selain mengajar dan meneliti, ia juga aktif membimbing mahasiswa S1, S2, dan S3.

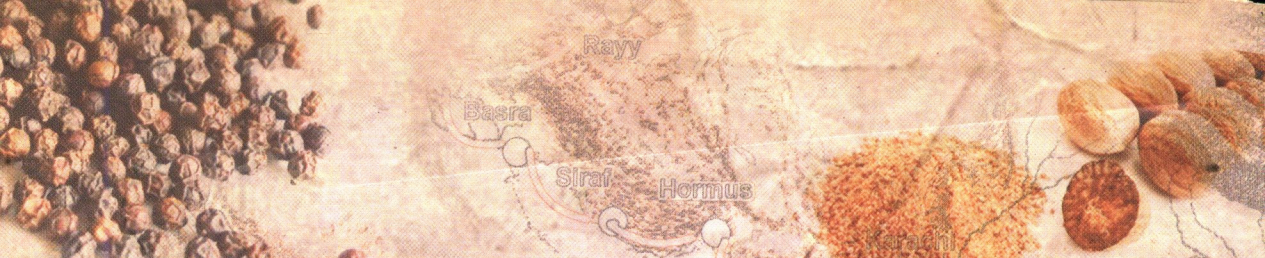




**Dr. Bondan Kanumoyoso**, lahir di Madiun, 11 November 1972 ini merupakan dosen pengajar aktif di Jurusan Sejarah, Universitas Indonesia. Menempuh pendidikan S1 dan S2 bidang sejarah di Universitas Indonesia, kemudian beliau melanjutkan studi S3 di *Leiden University*, Belanda dengan peminatan sejarah di bidang Asian, African and American Studies. Berbagai penelitian dan publikasi ilmiah telah dilakukannya, seperti *Eurasia in the Modern Period: Towards a New World History* dengan *Tokyo University* di tahun 2010, *The Merging of Diversity: Identity Formation in Early Eighteenth Century Ommelanden of Batavia* tahun 2012. Beliau juga kerap ditunjuk sebagai narasumber dan pembicara di berbagai seminar kesejarahan, seperti seminar *Sosok dan Perjuangan Tokoh Sumpah Pemuda Prof. Mr. Koentjoro Poerbopranoto (2013)* serta seminar *Non-state Actors in the Transition Period in Monsoon Asia, 1760-1840 (2011)*.







Perjuangan Indonesia sebagai Negara Kepulauan (archipelagic state) mencapai puncaknya dengan Deklarasi Juanda tahun 1957. Perjuangan Indonesia sebagai negara kepulauan itu, pada akhirnya diakui lewat Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea) 1982, bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang menerapkan prinsip-prinsip negara kepulauan. Atas dasar ini sudah tepat kiranya jika saat ini pembangunan bangsa Indonesia mulai kembali bertumpu pada kemaritiman, bukan sebaliknya pembangunan yang selama ini menjauh dari "laut". Tentu saja tidak mudah mengembalikan kesadaran masyarakat Indonesia kembali ke laut. Sudah berabad-abad lamanya sejak kolonialisasi bangsa Eropa, masyarakat yang hidup di nusantara secara sengaja dan sistematis digiring ke dalam masyarakat yang hanya hidup di darat. Dijauhkan ingatan kolektifnya sebagai bangsa pelaut dan kejayaan kemaritiman.

Jika saat ini ada upaya mendekatkan kembali bangsa Indonesia terhadap kemaritimannya patut diapresiasi dan penting untuk mendukungnya. Bagaimanapun juga kesadaran akan kemaritiman bangsa Indonesia sudah saatnya dihadirkan melalui berbagai aktivitas dan pembangunan bangsa Indonesia. Oleh karena itu kami menyambut gembira adanya upaya mengungkap dinamika kemaritiman bangsa Indonesia melalui perspektif sejarah dengan melakukan penulisan buku tentang jalur rempah.

Penulisan buku jalur rempah dalam dinamika kemaritiman nusantara pada dasarnya untuk memberikan perspektif, bahwa bangsa kita harus bisa belajar dan mengambil hikmah dari peristiwa sejarah tentang rempah-rempah di nusantara dan perannya dalam masyarakat dunia. Berbicara jalur rempah di kepulauan Indonesia bukan sekedar membahas hasil dan kegunaan tanaman rempah dalam kehidupan manusia, namun juga mengungkap kontribusi rempah dalam interaksi antar suku-suku bangsa di nusantara dan dunia.

Demikian harapan kami, semoga dengan terbitnya buku sejarah jalur rempah akan menjadi salah satu bahan media informasi dan menambah wawasan kemaritiman Indonesia.

