

PERGESERAN PELABUHAN GRESIK DARI BANDAR DAGANG KE PELABUHAN LOKAL TAHUN 1484-1830

FIRMAN ARI HIDAYAT

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: firmanarihidayat@gmail.com

Agus Trilaksana

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Pelabuhan Gresik merupakan pelabuhan klasik yang pernah mengalami kejayaan dan kemunduran. Kejayaan Pelabuhan Gresik dimulai ketika muncul kerajaan lokal di Gresik yaitu kerajaan Giri Kedaton. Sedangkan kemunduran Pelabuhan Gresik mulai terasa ketika memasuki abad XIX diawali dengan kemunduran VOC sehingga wilayah Nusantara dikuasai oleh pemerintah Belanda, pada tahun 1924 pemerintah Belanda mengeluarkan kebijakan tentang pelabuhan umum, dalam kebijakan tersebut pelabuhan Gresik tidak termasuk dalam pelabuhan umum akibat beberapa faktor, sehingga pelabuhan Gresik tidak bisa melakukan kegiatan ekspor dan impor.

Kata kunci : Pelabuhan Gresik, Bandar Dagang, Pelabuhan Lokal

Abstract

Gresik port is a classical port that has experienced the glory and decadence. Gresik Port heyday began when Gresik's local kingdom named Giri Kedaton emerged. While the decadence of Gresik Port began when entering the XIX century, begins with the setbacks of VOC so the archipelago ruled by the Dutch government, in 1924 the Dutch government issued a policy on public ports, in the policy of the port Gresik Port is not included in the common port, so the port of Gresik could not do export and import activities.

Keywords: The Port of Gresik, City of Commerce, Local Ports

PENDAHULUAN

Jaringan lalu lintas di negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan memiliki peran penting sebagai penghubung antara jalan maritim dengan jalan darat. Pada zaman dahulu, ketika komunikasi dengan daerah pedalaman lebih banyak memanfaatkan sungai, maka lokasi pelabuhan lebih menguntungkan jika berada di muara sungai¹. Melalui jalur sungai ini masyarakat

pedalaman dapat mengangkut hasil pertanian dan perkebunan ke pantai tanpa memerlukan banyak biaya yang dikeluarkan. Di sisi lain sungai juga dapat menyebabkan semakin mendangkalnya pelabuhan, karena endapan tanah yang dibawa dari daerah pegunungan.

Pelabuhan harus mempunyai daya tarik yang besar bagi kapal-kapal dari luar, misalnya pasar yang ramai tempat hasil hutan dari pedalaman diperdagangkan dan tempat bahan makanan dan air minum disediakan untuk

¹ Mustaqim, 2006. *Gresik Dalam Panggung Sejarah Indonesia*. Gresik :Dinas P dan K. Hlm. 23

konsumsi kapal². Terdapat hubungan yang erat antara besarnya perdagangan dengan jumlah kunjungan kapal yang singgah di suatu pelabuhan, penghalang-penghalang seperti batu karang harus mampu diatasi dengan mengiriskan perahu-perahu kecil ke daerah pelabuhan hal tersebut dilakukan untuk menarik para pedagang dengan tujuan mendapatkan banyak keuntungan dari perdagangan setempat.

Pelabuhan Gresik merupakan pelabuhan yang tumbuh sekitar pertengahan abad XIV M dan mengalami perkembangan yang cepat sehingga mampu menjadi pelabuhan dagang terbesar dan terbaik di Jawa pada dasawarsa kedua abad XVI M³. Perkembangan yang cukup pesat membuat pelabuhan Gresik mampu bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan yang terlebih dulu muncul. Seperti halnya pelabuhan Tuban, pelabuhan Tuban sendiri mengalami kemunduran dikarenakan adanya pendangkalan, adanya bea cukai yang sangat tinggi, dan Tuban menggunakan cara kekerasan untuk memaksa kapal asing berlabuh di sana⁴.

Kondisi tanah di sekitar pantai Gresik yang sebagian besar adalah batu-batuan membuat minimnya proses pendangkalan, selain itu kondisi masyarakat yang bermacam-macam baik secara etnis maupun ekonomis, serta kemajuan perdagangan lokal, regional, internasional, dan dinamika politik di Jawa khususnya pasca kemunduran kerajaan Majapahit, kemudian keadaan Gresik yang mengalami masa peralihan dari budaya agraris yang bercirikan Hindu menuju budaya maritim yang bercirikan Islam. Hal-hal tersebut yang membedakan dengan pelabuhan-pelabuhan lain, sehingga membuat pelabuhan Gresik bisa bersaing sampai sekitar abad XVIII M dan menunjukkan eksistensinya sebagai bandar dagang baik dalam skala lokal, regional, maupun internasional⁵.

Dalam perkembangannya pelabuhan Gresik juga mengalami masa kemunduran sebagai Bandar dagang. Memasuki awal abad ke-XVII, hal tersebut terjadi dikarenakan adanya ekspansi yang dilakukan oleh Sultan Agung, yang dilakukan untuk

menghancurkan pusat-pusat kekuasaan kecil di sepanjang pantai Utara Jawa karena khawatir atas aktivitas perdagangan yang dianggap mengancam mataram yang berpusat di pedalaman. Ekspansi Sultan Agung memiliki pengaruh yang sangat besar atas mundurnya kegiatan perdagangan di pelabuhan Gresik.

Purnawan Basundoro dalam karyanya yang berjudul "*Industrialisasi, Perkembangan Kota, dan Respon Masyarakat: Studi Kasus Kota Gresik*". Bahwa pelabuhan Gresik memasuki abad ke-XIX mengalami proses kemunduran, tepatnya pada tahun 1825, ketika pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan peraturan tentang pelabuhan umum (pelabuhan ekspor-impor) dan dalam peraturan tersebut pelabuhan Gresik tidak termasuk pelabuhan umum, sehingga kapal-kapal besar terutama kapal-kapal asing tidak diperkenankan bongkar muat di Gresik⁶. Setelah ditutupnya pelabuhan Gresik oleh pemerintah kolonial Belanda membuat perdagangan antar pulau surut dan menghentikan kegiatan ekspor dan impor.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis berpedoman pada metode penelitian sejarah yang terdiri dari, (1) Penelusuran sumber (heuristik). Pada tahap ini, penulis mengumpulkan sumber-sumber yang terkait dengan pelabuhan Gresik, baik berupa sumber primer maupun sekunder; (2) Kritik sumber, yaitu penulis melakukan uji validitas sumber-sumber yang telah diperoleh dalam rangkaian upaya penulisan sejarah atau yang lazim disebut dengan *historical criticism*. Peneliti hanya melakukan kritik intern untuk mencari kebenaran isi dari sumber yang telah diperoleh pada sumber primer maupun sumber sekunder. Kritik intern inti kegiatannya adalah pembahasan isi sumber.⁵ Data-data dari sumber-sumber primer yang telah dilakukan kritik dapat dipercaya sebagai fakta sejarah; (3) Interpretasi, mencari saling hubung antar berbagai fakta secara koheren. Fakta-fakta yang tersusun berdasarkan prinsip koherensi merupakan fakta sejarah yang ditemukan kemudian disusun secara kronologis sehingga menghasilkan rekonstruksi suatu peristiwa sejarah; (4) Tahapan akhir dari penelitian ini berupa historiografi, yakni menulis laporan akhir yang berjudul *Pergeseran Pelabuhan Gresik dari Bandar Dagang ke Pelabuhan Lokal tahun 1484-1830*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

⁶ Op.cit. Hlm. 9

² Djoened Marwati. 2008, *Sejarah Nasional Indonesia III*, Jakarta : Balai Pustaka. Hlm. 142

³ Cortessau, Armando. 1941. *The Suma Oriental of Tome Pires (1515) ; An Account of the East from Red Sea to Japan, Written in Malacca and India*, London : Hakluyt Society. Hlm. 192

⁴ Widodo dukut imam, Dkk. 2004. *Grissee Tempo Doelo*, pemerintah kabupaten Gresik. Hlm. 192

⁵ Suwandi. 1997. *Perkembangan Kota Gresik Sebagai Kota Dagang pada Abad XV-XVIII: Kajian Sejarah Lokal Berdasarkan Wawasan Sosial Ekonomi*, Surabaya: Unesa University Press. Hlm.72

Pada tahapan kritik, penulis menemukan fakta-fakta sejarah yang berhubungan dengan faktor-faktor kemunduran Pelabuhan Gresik:

a. Pendangkalan Pantai

Sebagai salah satu pelabuhan Bandar dagang di Jawa, Pelabuhan Gresik menjadi sentra pelayaran domestik dan pelayaran internasional, sebab pada sekitar abad XV sampai XIX transportasi laut merupakan pilihan utama dalam kegiatan ekspor dan impor. Oleh sebab itu area disekitar pelabuhan harus aman dan tenang terhadap berbagai gangguan seperti gelombang, selain itu kedalaman suatu pelabuhan harus mampu memenuhi semua jenis ukuran kapal yang akan masuk atau akan keluar pelabuhan secara aman dan nyaman. Kedalaman pelabuhan yang jauh lebih besar dari pada daerah perairan disekitarnya memungkinkan terjadinya sebuah proses pendangkalan atau sedimentasi, yang disebabkan oleh material yang berpindah akibat dari proses alamiah seperti terbawa oleh arus sepanjang pantai maupun arus yang diakibatkan oleh pasang surut, sumber material tersebut berasal dari dasar laut serta dari muara sungai disekitarnya.

Kondisi Pelabuhan Gresik yang pantainya relative dangkal yang menunjukkan karakteristik pantai-pantai Jawa, tetapi struktur tanah pantai yang berbatu membuat minimnya proses pendangkalan, dari karakteristik diatas Pelabuhan Gresik mampu menjadi Bandar Dagang yang cukup lama.

Hadirnya dua muara sungai besar yang mengapit kota, yaitu Sungai Bengawan Solo dan muara anak Sungai Brantas memberikan dampak positif dan dampak negatif bagi perkembangan Pelabuhan Gresik

Dampak positif yang diberikan dengan adanya dua muara sungai di wilayah Gresik adalah sebagai penghubung Gresik dengan daerah-daerah pedalaman, muara sungai Bengawan Solo mampu menghubungkan Gresik dengan wilayah Solo yang merupakan daerah pedalaman Jawa Tengah. Sedangkan muara anak Sungai Brantas menghubungkan daerah-daerah pedalaman Jawa Timur, khususnya Trowulan yang merupakan pusat dari kerajaan Majapahit⁷. Dari karakteristik alamiah tersebut merupakan sebuah keuntungan bagi berkembangnya suatu kota pelabuhan bahkan suatu pusat kekuasaan.

Adanya dua sungai yang berkelok-kelok dari pedalaman hingga bermuara di sebelah barat yaitu sungai Bengawan Solo dan timur yaitu muara anak Sungai Brantas merupakan lalu lintas alamiah aliran perdagangan di kota Gresik. Hasil pertanian daerah pedalaman, terutama beras, merupakan komoditi yang

dapat ditukarkan dengan komoditi lain yang tidak bisa diproduksi daerah pedalaman, seperti keramik, emas, cengkeh dan pala.

Dampak negatif dari adanya dua sungai yang mengapit Gresik adalah adanya proses pendangkalan atau sedimentasi di Pelabuhan Gresik, meskipun karakteristik tanah di sekitar pelabuhan berbatu proses pendangkalan atau sedimentasi tidak bisa dihindari karena proses tersebut terjadi secara alami. Karakteristik tanah yang berbatu hanya mendukung dalam proses minimnya sedimentasi, karena pantainya semakin banyak mengalami penimbunan lumpur⁸. Sehingga kapal yang seharusnya bisa bongkar muat secara mudah dan mampu mendekat ke daratan, kini harus memerlukan bantuan kapal-kapal kecil dalam proses bongkar muat, hal tersebut membutuhkan dana dan waktu yang cukup banyak, yang membuat kapal-kapal asing enggan singgah di pelabuhan Gresik.

b. Rendahnya Daya Dukung Ekonomi Wilayah di Sekitar Gresik

Perubahan komoditi dagang yang terjadi ketika memasuki abad XIX yang disebabkan melemahnya ekspor membuat pemerintah Kolonial Belanda melakukan kebijakan baru yaitu dengan mencoba jenis-jenis tanaman baru yang laku di pasaran⁹ seperti tebu, kopi, dan teh. Usaha yang dilakukan pemerintah Kolonial adalah dengan membuka tanah-tanah yang cocok untuk ditanami komoditi-komoditi tersebut.

Surabaya, Mojokerto, dan wilayah sekitarnya dipilih untuk menanam komoditi ekspor (tebu, kopi, teh) karena wilayah serta kondisi tanahnya mendukung, sehingga pada tahun 1830 melalui sistem tanam paksa wilayah Surabaya, Mojokerto dijadikan sebagai wilayah perkebunan tebu oleh pemerintah Kolonial Belanda, dengan membuka lahan dan membangun pabrik gula menjadikan Surabaya sebagai wilayah yang mengalami proses dinamis dalam perkembangan ekonomi, perkembangan tersebut disebabkan adanya dukungan dari berkembangnya sarana transportasi dan berkembangnya Pelabuhan Surabaya.

Perubahan komoditi dagang secara langsung berdampak bagi perkembangan Pelabuhan Gresik karena komoditi yang dijual bukan lagi komoditi yang laku dipasar, barang-barang yang dijual seperti air tawar, beras dan garam yang dihasilkan oleh wilayah-wilayah pedalaman disekitar Gresik. Secara geografis wilayah pedalaman Gresik tidak bisa dijadikan wilayah

⁷ Tim Penyusun Sejarah Gresik, 1991. *Kota Gresik Sebuah Perspektif dan Hari Jadi*, Gresik : Pemerintah Daerah Tingkat II Gresik. Hlm. 54

⁸ Nasution. 2006, *Ekonomi Surabaya pada Masa Kolonial (1830-1930)*, Surabaya: Intelektual. Hlm. 33

⁹ *Ibid.* Hlm. 47

perkebunan seperti wilayah Surabaya dan Mojokerto, sebab daerah-daerah sekitar Gresik yang umumnya tanahnya berkapur yang menjulang di tengah deretan pantai yang luas, sehingga secara umum tanahnya tidak subur¹⁰. Banyaknya gunung-gunung kapur dan tanah tandus sehingga tidak mendukung lahirnya masyarakat agraris. tanah-tanah tersebut hanya melahirkan petani-petani ladang yang hidup dari bercocok tanam tanaman kering. Model pertanian padi yang membutuhkan cangkupan air yang banyak jelas tidak mendukung, sehingga penerapan system tanam paksa di wilayah Gresik tidak menguntungkan pemerintah Belanda, karena secara ekologis wilayah Gresik sangat tidak menguntungkan. Pada umumnya areal pertanian dan perkebunan di wilayah Gresik tidak memiliki jaringan irigasi yang baik, dari luas tanah pertanian di Gresik sebesar 64.718 ha yang bisa diairi hanya sekitar 1.941 ha¹¹.

Sejak sistem Tanam Paksa, Pelabuhan Gresik mengalami kemunduran sebab dukungan komoditas yang dihasilkan oleh wilayah pedalaman sudah tidak laku diperdagangan internasional, wilayah pedalaman dari Pelabuhan Gresik yang tidak mampu menghasilkan komoditi dagang yang laku saat itu seperti tebu, kopi, dan gula akhirnya harus digeser oleh Pelabuhan Surabaya yang mampu menghasilkan komoditi ekspor bagi pemerintah kolonial Belanda dan wilayah disekitar Surabaya seperti Mojokerto dan sekitarnya mampu mencukupi kebutuhan ekspor.

c. Berkembangnya Pelabuhan Surabaya

Sekitar abad ke-XV sampai abad ke-XVIII kebesaran Pelabuhan Gresik mampu menyaingi Pelabuhan Surabaya, tetapi setelah VOC mengalami kebangkrutan dan pemerintahan di Indonesia dipegang oleh Pemerintah Kolonial Belanda akhirnya Pelabuhan Surabaya mampu mengalahkan kebesaran Pelabuhan Gresik.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan berkembangnya Pelabuhan Surabaya sehingga mampu menggeser Pelabuhan Gresik pada abad XIX seperti faktor politik dan ekonomi.

Faktor politik, sejak VOC mengalami kebangkrutan pada tahun 1799, maka pada tahun 1800 Pemerintah Belanda langsung mengambil alih kekuasaan sampai tahun 1808, walaupun keadaan politik terkendali,

namun hanya perubahan sedikit dalam bidang ekonomi¹². Pada awal pengambilan kekuasaan Pemerintah Belanda masih mempraktekkan cara-cara yang dilakukan oleh VOC. Tahun 1808 akibat dari ditaklukkannya Belanda oleh Prancis dalam perang Napoleon, menyebabkan perubahan penguasa atas wilayah Surabaya. Deandels oleh Pemerintah Belanda Perancis dikirim ke Hindia Belanda sebagai Gubernur Jendral. Kebijakan politik dan ekonomi yang diambil Deandels diantaranya menghapus secara sepihak dan mengurangi kekuasaan para bupati, tetapi usaha tersebut mengalami kegagalan akibat masih kuatnya ikatan feodal masyarakat Jawa, kebijakan selanjutnya yang diterapkan Deandels dalam menanggulangi kekosongan kas Negara Deandels memilih jalan pintas dengan menjual tanah-tanah yang ada di Surabaya kepada swasta sebagai hak milik¹³.

Tahun 1811 Inggris berhasil menguasai Jawa dan menunjuk Raffles sebagai Gubernur Jendral, usaha-usaha yang dilakukan Raffles terbilang cukup mirip dengan usaha-usaha yang dilakukan Deandels, seperti menjadikan para kepala pribumi sebagai pegawai biasa. Pada tahun 1816 setelah adanya perjanjian penyerahan kembali antara Inggris dan Belanda sehingga Indonesia kembali dikuasai oleh Belanda, tanggung jawab Gubernur Jendral diserahkan kepada Van der Capellen, banyak usaha yang ditempuh oleh Van der Capellen untuk memberikan keuntungan kepada Belanda, tetapi usahanya mengalami kegagalan.

Faktor ekonomi, kebijakan ekonomi yang diterapkan oleh Pemerintah Belanda mendukung bagi perkembangan Pelabuhan Surabaya, yaitu sistem ekonomi Tanam Paksa yang diperkenalkan oleh Gubernur Jendral Van den Bosch, dimana masyarakat Indonesia diharuskan untuk menanam tanaman ekspor seperti gula dan kopi. sistem ekonomi yang dipilih oleh Van den Bosch ini sangat mendukung bagi perkembangan Pelabuhan Surabaya, sebab daerah Jawa yang cocok untuk ditanami tanaman ekspor seperti Gula dan Tebu adalah daerah Karesidenan Surabaya seperti kabupaten Surabaya dan Kabupaten Mojokerto. Di wilayah kabupaten Gresik pernah dicoba ditanami tanaman lada tetapi selalu gagal, pada tahun 1845 tanaman lada juga ditanami di daerah Sidayu juga mengalami kegagalan akibat struktur tanah yang tidak mendukung.

PENUTUP

Simpulan

¹² Nasution. 2006, *Ekonomi Surabaya pada Masa Kolonial (1830-1930)*, Surabaya: Intelektual. Hlm. 141

¹³ Ibid. Hlm 26

¹⁰ Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese source*, Jakarta: Bhatara. Hlm. 45

¹¹ Mustaqim S.S. 2007. *Gresik Dalam Lintasan Lima Zaman*. Surabaya: Pustaka Eureka. Hlm 105

Faktor-faktor yang menyebabkan kemunduran Pelabuhan Gresik

- a. Faktor kemunduran Pelabuhan Gresik yang pertama yaitu disebabkan adanya proses pendangkalan yang terjadi di Pelabuhan Gresik, yang di akibatkan adanya penimbunan lumpur yang dibawa oleh sungai Bengawan Solo dan muara Anak Sungai Brantas.
- b. Faktor yang kedua adalah lemahnya daya dukung ekonomi wilayah Gresik, disebabkan pada abad XIX telah terjadi perubahan komoditi dagang yang laku di dunia internasional seperti Gula, kopi, dan teh, sedangkan wilayah Gresik tidak mampu menghasilkan komoditi-komoditi tersebut akibat letak yang tidak strategis dan struktur tanah tidak cocok untuk ditanami tanaman komoditi yang laku pada saat itu. Akibat dari faktor tersebut Pelabuhan Gresik akhirnya ditutup dari perdagangan internasional, sehingga Pelabuhan Gresik menjadi Pelabuhan lokal.
- c. Berkembangnya Pelabuhan Surabaya
Pelabuhan Surabaya berkembang akibat adanya faktor pendukung seperti faktor politik dan faktor ekonomi, perubahan pemerintahan yang terjadi di Indonesia secara tidak langsung berpengaruh terhadap Surabaya serta munculnya sistem ekonomi tanam paksa semakin mendukung berkembangnya Pelabuhan Surabaya.

Saran

Harus diakui hasil penelitian ini masih memiliki banyak kekurangan dan sangat terbatas jangkauannya. Penalaran yang digunakan masih dangkal dengan penafsiran data yang spekulatif. Diharapkan pada kesempatan yang akan datang penelitian yang menyangkut Pelabuhan Gresik dapat dikembangkan lagi dengan konsep penelitian yang lebih baik. Dengan demikian semua aspek yang menyangkut perkembangan Pelabuhan Gresik dari masa ke masa dapat diungkap dengan lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Cortessau, Armando. 1941. *The Suma Oriental of Tome Pires (1515) ; An Account of the East from Red Sea to Japan, Written in Malacca and India*, London : Hakluyt Society.
- Djoened Marwati. 2008, *Sejarah Nasional Indonesia III*, Jakarta : Balai Pustaka.

Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaja Compiled from Chinese source*, Jakarta: Bhatara.

H.J. De Graaf dan Pigeaud. 1984, *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa*, Jakarta: Grafiti Press.

Mustaqim, 2006. *Gresik Dalam Panggung Sejarah Indonesia*. Gresik :Dinas P dan K.

Nasution. 2006, *Ekonomi Surabaya pada Masa Kolonial (1830-1930)*, Surabaya: Intelektual. Hlm. 33

Suwandi. 1997. *Perkembangan Kota Gresik Sebagai Kota Dagang pada Abad XV-XVIII: Kajian Sejarah Lokal Berdasarkan Wawasan Sosial Ekonomi*, Surabaya: Unesa University Press.

Tim Penyusun Sejarah Gresik, 1991. *Kota Gresik Sebuah Perspektif dan Hari Jadi*, Gresik : Pemerintah Daerah Tingkat II Gresik. Hlm. 54

Widodo dukut imam, Dkk. 2004. *Grissee Tempo Doelo*, pemerintah kabupaten Gresik. Hlm. 192

Yamin Mohammad. 1962. *Tata Negara Madjapahit Parwa II*. Djakarta : Prapantja.

Yayasan festival Walisongo. 1999. *Jejak Kanjeng Sunan: Perjuangan Walisongo*, Surabaya: SIC

Zainuddin Oemar. 2010. *Kota Gresik 1896-1916*, Jakarta : ruas.