PELABUHAN BANGKALAN DALAM PERDAGANGAN ABAD XV-XVI

Akhmad Saleh Suaidi

Jurusan Pendidikan Sejarah,Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Surabaya
E-mail: Aconk_anggara@yahoo.com

Suparwoto

Jurusan Pendidikan Sejarah,Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Hubungan perdagangan antara Pelabuhan Bangkalan dan Gresik abad XV-XVI memiliki karakteristik yang layak untuk diteliti. Keruntuhan Kerajaan Majapahit (1478 M) dan berdirinya Kasultanan Demak, di bawak Raden Patah merupakan masa peralihan yang juga berdampak pada tata kelola Pelabuhan di pesisir pantai utara Jawa dan Selat Madura. Penguasa Pelabuhan Bangkalan dan Gresik abad XV-XVI yaitu Giri Kedaton yang diberi otonomi khusus oleh Kasultanan Demak dibawah Raden Patah hingga bergeser ke Pangeran Madura menjelang kekuasaan Kerajaan Mataram Islam dibawah Panembahan Senopati, perubahan besar terhadap sistem pelolahan pelabuhan menjadikan kemunduran kehidupan maritim di Jawa memasuki akhir abad XVI .

Kata kunci: pelabuhan, perdagangan, bangkalan

Abstract

Trade relations between the Port Bangkalan and Gresik XV-XVI centuries have characteristics appropriate for the study. Collapse of the Majapahit Empire (1478 M) and the establishment of the Sultanate of Demak, Raden Patah in bawak a transition that also have an impact on governance harbor on the north coast of Java and Madura Strait. Port Authority Bangkalan and Gresik XV-XVI centuries, namely Giri Kedaton given by the special autonomy under Raden Patah of Demak Sultanate to shift power towards the Prince of Madura Islamic Mataram Kingdom under Panembahan Senopati, major changes to the system made the setbacks life pelolahan maritime port in Java into final XVI century.

Keywords: port, trade, Bangkalan

PENDAHULUAN

Wilayah Bangkalan-Madura dalam jalur perdagangan di Nusantara pada abad XV-XVI memiliki andil yang besar. Pulau Madura terletak di timur laut Pulau Jawa, kurang lebih 7º sebelah selatan dari garis khatulistiwa di antara 112º dan 114º bujur timur[1]. Pulau ini dipisahkan dari Jawa oleh Selat Madura, yang menghubungkan Laut Jawa dengan Laut Bali. Moncongnya di Barat Laut, karena bentuknya disebut *corong*, agak dangkal dan lebarnya tidak lebih dari beberapa mil laut. Sejak zaman dahulu kala,corongnya merupakan suatu daerah pelabuhan penting. Schrieke menyebut Pulau Madura sebagai pintu masuk pelayaran ke Nusantara timur atau Maluku[2].

Di Jawa, di muara sungai Lamongan dan Brantas, terletak kota perdagangan tua Gresik dan Surabaya. Antara tahun 1400-1600 M, kedua kota pantai ini dengan Tuban yang letaknya lebih ke barat, merupakan pusat

[1] Huub de Jonge. 2001. *Madura Dalam Empat Zaman*, Yogyakarta: LKiS, hal: 3

[2] Bijdrage Tot de Kennis van den Islamiseering van Java Utrech.P.den Boer, 1916 (Proefchrift, Rijksuniver Teit Leiden), hal: 18-20

perdagangan Jawa Timur dengan daerah seberang laut yaitu Madura[3]. Pesatnya lalu lintas perdagangan yang ada di Jawa Timur turut mendukung berkembangnya Pelabuhan Bangkalan (Madura). Penyebutan nama Madura dipengaruhi sebuah nama di wilayah India *Mathura*[4]. Bisa dikatakan bahwa lalu-lintas perdagangan yang ada di selat Madura, khususnya pesisir Bangkalan sudah terkenal sejak masa Majapahit.

Pulau Madura terbagi menjadi dua bagian yaitu Madura Barat yang terdiri dari Arosbaya (kelak bernama Bangkalan) dan Sampang dengan Madura Timur terutama Sumenep dan Pamekasan. Dalam bidang perdagangan, Madura Barat jauh lebih berkembang seiring pesatnya perdagangan di Selat Madura. Posisi Bangkalan yang berhadapan dengan Gresik dan Surabaya menjadi pintu gerbang para pelaut dalam kapasitas perdagangan dan hubungan sosial-politik.

Pelabuhan Arosbaya[5] (Bangkalan), Bangkalan turut mensuplai kebutuhan ekspor komoditi perdagangan berupa garam, terasi dan rempah-rempah, sarang burung walet, menuju India, Cina, Persia, Semenanjung Arab dan beberapa bagian wilayah Asia Tenggara. Di pelabuhan Arosbaya (Bangkalan), Jaratan (Gresik), Hujunggaluh (Surabaya) dan Tuban, berlabuh ratusan kapal dengan daya muat 20-200 ton. Perdagangan dari hasil komoditi lokal untuk memenuhi kebutuhan ekspor yang ada di Selat Madura, berhubungan erat dengan kerja sama yang ada dari pelabuhan besar Jawa Timur, yakni Gresik, Surabaya, Tuban, termasuk Bangkalan. Dari pelabuhan ini pada paroh kedua abad ke-15, penyebaran agama Islam dimulai.

Munculnya Bangkalan dalam sejarah Indonesia tidak lepas dari peranannya sebagai sebuah kota dagang (*syahbandar*) dan mulai berkembang pada pertengahan abad ke-15, seiring dengan penyebaran agama Islam dimulai di Jawa dan Madura. Dalam sumber kronik Cina, Gresik terkenal dengan sebutan *Ta'e-tsun*, sebuah dusun di tepi pantai dan kaki bukit, kemudian berubah menjadi *Tse-tsun* yang berarti perkampungan baru (*new village*)[6]. *Tse-tsun* (Gresik) kemudian berkembang menjadi kota dagang yang sangat penting pada abad ke-15.

Sejarah perkembangan hubungan wilayah Pelabuhan Bangkalan, Madura dan Gresik merupakan salah satu bagian yang penting dalam sejarah maritim di Nusantara. Pada masa akhir kerajaan Majapahit (sekitar abad ke-15 M), sejalan dengan awal berdirinya kerajaan Islam di Jawa Timur, tetap memiliki hubungan politik antar wilayah masih ada. Hubungan antar wilayah yang dalam pusaran perdagangan berkaitan erat dengan posisi pelabuhan pantai utara Jawa (pantura) dan Selat Madura.

Di sebelah timur Surabaya, Selat Madura menjadi lebih dalam. Antara Madura dan pantai di Jawa jarak selat itu bervariasi antara 30 sampai 40 mil laut[7]. Sebelum jalur rempah-rempah itu berpindah ke utara, kapal-kapal dari dan ke Jawa berlayar melalui selat ini ke Laut Banda. Namun antara Madura dengan pantai seberang di Jawa terdapat pelayaran perahu yang ramai, walaupun pelayaran ini tidak seluas seperti sebelum perang.

Keberadaan Situs Giri Kedaton atau Giri Gajah (Kerajaan Giri) di bawah Sunan Giri pada abad ke-16 M juga menjadi tolak ukur munculnya kerajaan Islam di Jawa Timur. Sebelumnya pada tahun 1440 M Situs Ampel Denta atau Masjid Sunan Ampel didirikan atas perintah Raja BrawijayaV tertulis dalam Babad Tanah Jawi[8]. Gresik sebagai pusat perdagangan berhubungan dengan pemerintahan yang sedang berkuasa. Sunan Giri dengan kebesaran Giri Kedaton menjadi penguasa wilayah pantai utara Jawa Timur. Kebesaran Gresik sebagai kota dagang nantinya, tidak terlepas dari kebesaran masa sebelumnya yaitu status Gresik pada masa Majapahit[9]. Pelabuhan Gresik pada masa Giri Kedaton, berhubungan erat dengan panembahan Sidayu di bawah kekuasaan Kanjeng Sepuh Sidayu[10]. Hal ini menjadi menarik untuk pengembangan rekonstruksi sejarah hubungan pelabuhan Gresik, dengan pelabuhan terdekat yaitu Bangkalan-Madura pada masa Islam hingga akhir abad ke-16 M.

Kepercayaan sejarawan kepada geografi sebagai ilmu bantu dapat bermanfaat bagi peneliti sejarah, karena ilmu sejarah harus memperhatikan unsur ruang selain waktu[11]. Ditinjau dari segi geografis, Gresik selain sebagai kota dagang juga sebagai pintu gerbang menuju pedalaman atau pusat pemerintahan, begitu juga dengan Pelabuhan Bangkalan-Madura.

---

[3] Huub de Jonge. *loc. cit.,*

[4] Slamet Muljana. 2012. *Sriwijaya,* Yogyakarta: LKiS, hal: 86

[5] Pelabuhan Aros Baya merupakan pelabuhan Bangkalan kuno dan berkembang ke barat hingga ke wilayah Socah Bangkalan.

[6] Suwandi. 2003. *Perkembangan Kota Gresik Sebagai Kota Dagang Pada Abad XV-XVIII*, Surabaya: Unesa University Press, hal: 3-5

[7] Slamet Muljana. 201. *Runtunya Kerajaan Hindu Jawa dan Timbulnya Negara-Negara Islam di Nusantara*, Yogyakarta: LKiS, hal: 86

[8] Habib Moestopo. 2001. *Kebudayaan Islam Di Jawa Timur,* Yogyakarta: Jendela Grafika, hal: 54

[9] Berdasarkan prasasti Karang Bogem 1387 saka menyatakan Gresik sebagai desa *perdikan* atau desa otonom tanpa pajak.

[10] Aminuddin Kasdi. 1987. *Kepurbakalaan Sunan Giri*, IKIP Surabaya & IAIN Sunan Ampel, hal: 23

[11] Daldjoeni. 1983. *Geografi Kesejarahan I*, Bandung: Alumni, hal: 6-7

Pada Masa Islam, memasuki abad ke-15, pelabuhan Bangkalan tidak lagi terikat dengan Madura Timur yaitu Kraton Sumenep, yang diawali oleh Arya Wiraraja (1270 S)[12]. Pelabuhan Bangkalan berdiri sendiri di bawah kekuasaan Panembahan Lemah Duwur, Pangeran Pragalbo yang meninggal pada tahun 1531 M, dan digantikan oleh putranya, Pangeran Pratanu (1531-1592 M). Hubungan yang kondusif antara Pelabuhan Bangkalan dan Gresik didukung oleh keterdekatan geografis dan kepentingan ekonomi. Tidak pernah tercatat dalam sejarah maritim bahwa telah terjadi perang antara Bangkalan dan Gresik. Pesatnya perdagangan pada masa itu tidak menutup kemungkinan adanya kesepakatan atau konsensus yang tertulis dalam sumber sejarah, baik dalam sejarah lokal, berita Cina maupun Sejarah Melayu.

Laporan pelayaran Tome Pires (1513-1515 M) ke nusantara pada abad menyatakan bahwa Gresik adalah pelabuhan terbesar dan terbaik di Jawa. terdapat Situs Leran, makam Siti Fatimah binti Maimun (1082 M) yang memmberikan bukti adanya komunitas Islam di wilayah kerajaan Hindu, lebih banyak sejarawan menganalisis sebagai pedagang. Dalam Babad Gresik memberitakan bahwa pada tahun Jawa 1334 atau 1412 M, di Gresik hidup seorang saudagar wanita yang sangat kaya Nyai Ageng Pinatih, dia memperoleh ijin raja untuk berdagang dan menetap di Gresik[13].

Perkembangan Pelabuhan Gresik pada masa Islam memiliki tata kelola pelabuhan yang bisa memberikan jaminan keamanan bagi pada saudagar dari manca negara. Pelabuhan Bangkalan Madura menjadi pelabuhan kelas 2 atau berada di bawah koordinasi Pelabuhan Gresik. Wilayah Bangkalan bisa membantu pemenuhan suplay komoditias dagang yang dicari oleh saudagar manca negara. Ragam komoditas dagang Gresik dan Bangkalan yang sama yaitu garam, dan sarang burung walet. Hal inilah yang menjadi aspek pendukung utama hubungan perdagangan diantara keduanya.

Sejauh mana hubungan Pelabuhan Bangkalan Madura dengan Gresik Pada masa Islam (abad XV-XVI), menjadi bahasan yang menarik untuk digali lebih dalam. Sejarah Pelabuhan Bangkalan (Madura) akan direkonstruksi kembali dalam perspektif ekonomi, politik dan sosial-budaya.

.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan sejarah yang berjudul Pelabuhan Bangkalan Dalam Perdagangan abad XV-XVI ini berpedoman pada metode penulisan sejarah yang meliputi heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Sumber utama yang diperoleh dalam penelitian ini meliputi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kondisi Geografis, Sosial dan Ekonomi Masyarakat Bangkalan Madura

Pulau Madura terletak di timur laut Pulau Jawa, kurang lebih 7º sebelah selatan dari garis khatulistiwa, di antara 112º dan 114º bujur timur. Pulau ini dipisahkan dari Pulau Jawa oleh Selat Madura, yang menghubungkan Laut Jawa dengan Laut Bali. Wilayah Arosbaya dan Socah[14] merupakan daerah pelabuhan penting. Di seberang Pelabuhan Bangkalan berhadapan dengan muara Sungai Lamong (Sungai Bengawan Solo) dan Brantas, pada muara sungai tersebut terdapat kota perdagangan tua Gresik dan Surabaya[15].

Pelabuhan Bangkalan memiliki kontur pantai yang sama dengan Gresik dan Surabaya yaitu dataran rendah. Terdapat dataran tinggi atau Bukit di wilayah pedalaman, tepatnya di Desa Kokop, Konang, Galis dan Geger. Wilayah pedalaman tersebut berbentuk pegunungan kapur seperti wilayah Alas Panceng atau Desa Surowiti, Gresik. Bagian terbesar dari wilayah Bangkalan berbentuk bukit cadas yang tinggi dan punggung-punggung kapur. Sebagian besar Bangkalan terbentuk formasi batu sudut tersier, yang di beberapa tempat di sepanjang pantai terdapat endapan aluvial. Sebelah selatan terdapat tanah liat bercampur kapur yang disela-sela tanah mengandung gips. Di bagian utara terbentuk tanah liat bercampur kapur dan endapan vulkanik tua.

Iklim di Madura bercirikan dua musim, *musim barat* atau musim penghujan selama bulan Oktober sampai dengan bulan April, dan *musim timur* atau musim kemarau yang terjadi pada paruh bulan berikutnya. Untuk daerah pedalaman yang tinggi letaknya terdapat enam bulan hujan secara terus-menerus. Di dataran rendah, musim hujan berlangsung tidak lebih lama dari tiga dan empat bulan. Sedangkan di sepanjang pantai utara dan di daerah paling selatan hanya hujan pada bulan-bulan pertama awal tahun. Selama musim hujan, hujan itu turun rata-rata enam belas hari sebulan. Jumlah hujan pada setiap bulan rata-rata tidak lebih dari 200mm. Selama musim pancaroba kadang-kadang hujan turun, tetapi tidak pernah lebih dari 100mm setiap bulan. Hujan di musim kemarau khususnya di lereng-lereng dan dataran-dataran yang rendah merupakan suatu pengecualian. Suhu di

[12] Slamet Muljana. *Tafsir Negara Kertagama*. Yogyakarta: LKiS, hal: 111

[13] Suwandi, 2003, *Ibid, hal: 5*

[14] Arosbaya dan Socah merupakan desa di pesisir Bangkalan yang menjadi pelabuhan penting di Selat Madura sejak zaman Majapahit

[15] Huub de Jonge. 2001. *Madura Dalam Empat Zaman*. Yogyakarta: LKiS, hal: 6

daerah itu selalu tetap tinggi. Suhu di musim barat rata-rata 28ºC dan di bulan-bulan kemarau rata-rata 35ºC[16].

Komposisi tanah dan curah hujan yang tidak sama, membuat Madura kurang memiliki tanah subur. Hanya di dataran aluvial dan di tanah liat bercampur kapur di dataran tinggi, di mana ada cukup curah hujan, persawahan yang permanen atau sementara dimungkinkan. Seperti di wilayah Kecamatan Bangkalan, Arosbaya, Socah, Kamal, Burneh, Sepuluh dan Tanjung Bumi, Blega, Modung, dan Kwanyar. Sedangkan untuk wilayah Kecamatan Tanah Merah, Tragah, Labang, Galis, Geger, Kokop, Konang lebih banyak di dominasi pegunungan kapur[17].

Sebagian besar tanah yang diolah terdiri dari tegalan yang terutama menghasilkan jagung dan singkong. Selama musim hujan saja lahan-lahan kering ini bisa ditanami. Sedangkan wilayah selatan, lahan-lahan yang sama sekali tidak subur, digunakan untuk pembuatan garam. Sudah sejak zaman kerajaan Hindu-Budha, Madura merupakan produsen garam yang penting di dunia. Di Bangkalan tidak memiliki sungai-sungai yang besar. Sungai yang terpenting ialah Sungai Bangkalan dan Sungai Blega. Menurut Huub de Jonge, Sungai tersebut tidak bisa digunakan untuk pelayaran hingga kepedalaman, namun Sungai Blega yang memiliki hulu di wilayah Modung yang berbatasan dengan Sreseh, Sampang, memiliki memungkinkan adanya kapal jung ukuran kecil-sedang menuju Blega. Hal ini didasari oleh kegiatan ekonomi yang berpusat di Blega, yaitu Pasar Blega yang terletak di sebelah barat timur Sungai Blega[18].

Hampir semua mata air sungai bersumber dari dataran sentral yang terdiri dari campuran tanah liat dan kapur yang gundul. Kemudian sungai-sungai mengalir melalui jurang-jurang sempit di punggung-punggung kapur yang rendah sampai tiba di dataran pantai aluvial. Banyak air terbuang dengan cuma-cuma kelaut. Selama *musim timur*, sungai-sungai yang kecil menjadi kering. Dalam periode ini kebutuhan air minum penduduk desa tergantung pada sumber mata air yang digalidi palung-palung sungai.

Kabupaten Bangkalan tidak memiliki banyak hutan, kira-kira sepuluh sampai tiga belas persen saja. Kebutuhan ekonomi keluarga yang tidak sebanding dengan pesatnya pertambahan penduduk telah membuat areal hutan Bangkalan menjadi sangat berkurang. Pada satu sisi, lahan pertanian juga turut berkurang sedangkan kebutuhan pangan sangat bergantung pada lahan pertanian dan perladangan. Pada fase ini urbanisasi dari Bangkalan menuju seberang Pulau Jawa telah terjadi berangsur-angsur sejak awal abad ke-15.

Kebutuhan akan kayu, selain untuk pendukung kebutuhan hidup dan ternak, kayu juga menjadi kebutuhan alat bangunan untuk perumahan dan perahu atau kapal sebagai pendukung utama aktifitas nelayan dan perdagangan lintas pulau. Kayu dalam skala perdagangan berfungsi sebagai bahan pendukung utama pengolahan barang-barang untuk diekspor seperti, ikan asin, ikan pindang, gula siwalan, dan arang dalam jumlah besar. Pohon Jati (*Tectona grandis*) merupakan jenis pohon yang paling penting, di samping itu juga terdapat kayu Nyamplong (*Calophyllum inophyllum*), Cemara (*Casuarina*), Kesambi (*Schleichera oleosa*), dan Pereng (*Bambusa*). Di banyak tempat di sepanjang pantai terdapat pohon-pohon bakau. Mencari dan mengumpulkan kayu bakar sudah menjadi kesibukan yang memakan waktu. Seperti halnya mencari air minum dan rumput bagi ternak menjadi sedemikian sulit, sehingga upaya untuk mendapatkan lebih banyak menimbulkan konflik[19].

2. Keberadaan dan Peranan Pelabuhan Bangkalan Terhadap Masyarakat

Masyarakat Bangkalan tidak jauh beda dengan masyarakat Madura pada umumnya, yaitu masyarakat agraris-maritim. Secara topografi wilayah Bangkalan memiliki tiga jenis desa, yaitu (1) desa pegunungan kapur, (2) desa dataran rendah, dan (3) desa pantai[20]. Dari tipologi tersebut membentuk sifat dan hubungan warga dalam masyarakat desa yang bervariasi. Masyarakat desa wilayah Bangkalan terbagi dalam masyarakat petani, pedagang, buruh tak bertanah, dan nelayan. Dalam setiap pelabuhan masyarakat nelayan juga terbagi dalam startifikasi sosial yaitu pemilik kapal dan buruh nelayan, di sekitar pelabuhan juga terdapat kuli angkut pelabuhan.

Kriteria desa yang ada di Bangkalan berhubungan dengan ikatan teritorial sehingga membentuk spesifikasi usaha. Desa pegunungan kapur akan membentuk industri kapur, desa dataran rendah menghasilkan kebutuhan pangan dan kebutuhan rumah tangga, serta desa nelayan memberikan hasil laut dan mendukung transportasi perdagangan (ekspor-impor)[21]. Pemukiman Masyarakat di Bangkalan mirip dengan *Rentnerstadt* yaitu suatu tempat di mana kemungkinan-kemungkinan ekonomi untuk para

[16] *Ibid*, hal: 8

[17] Kondisi geografis ini tidak begitu banyak perubahan hingga sekarang, dari hasil penelitian Van der Kamp mengenai pembuatan garam di Madura, tahun 1894.

[18] Analisis geo-historis Sungai Blega, Pasar Blega dan Pangeran Panglepor Blega bisa meluruskan analisis Huub de Jonge mengenai peranan Sungai Blega

[19] Huub de Jonge, *Op.cit*, hal: 11

[20] Soediono M.P Tjondronegoro, 2008, *Ranah Kajian Sosiologi Pedesaan* , (Bogor: IPB Press), hal: 35

[21] *Loc.cit*

pedagang dan para tukang pada tingkat pertama, ditentukan oleh penghasilan pajak dari *Rentners* (rentenir), yaitu raja, bangsawan, dan para pejabat istana[22].

Penguasa Bangkalan (Raja Bangkalan) memiliki posisi yang kuat dalam penentuan kehidupan ekonomi, terlebih pelabuhan-pelabuhan yang ada di sepanjang pantai Bangkalan. Menurut Hageman Panembahan Lemah Dhuwur (1531-1592 M) memegang kekuasaan penuh Pulau Madura hingga perempat ketiga abad ke-16[23]. Pajak yang didapat dari semua aktifitas perekonomian dan perdagangan sebagai hubungan *patron-clien* penguasa dan pamong desa.

Pada abad ke-15 wilayah Madura tetap sebagai wilayah *perdikan* atau *swatantra* yang lebih modern disebut otonom[24]. Desa (*sima*) dalam artian pengelompokan pekarangan yang merupakan kesatuan geografis kurang berimbang di Bangkalan Madura. Penduduk desa setiap harinya bergantung dengan pasar dan pelabuhan. Perpindahan penduduk dari desa ke pusat pemerintahan di Kraton Bangkalan tidak begitu berarti, mengingat migrasi ke Jawa tercatat dalam setiap kebutuhan perang, dan penguasaan wilayah pesisir Jawa Timur. Hal ini menjadi hipotesis oleh De Graaf yang menyatakan bahwa *"sebagian besar daerah pesisir Jawa semula dikuasai Madura yang tetap dapat mempertahankan kemerdekaannya".* Hipotesis ini didukung oleh daerah-daerah kekuasaan Pajang yang tidak mencantumkan Madura sebagai wilayah kekuasaannya[25].

Pemukiman di Bangkalan Madura tidak jauh beda dengan wilayah Sumenep dan Pamekasan. Perumahan petani yang berkelompok menjadi satu disebut *tanean lanjang*, yang berarti pekarangan panjang. Hal ini masih bisa dijumpai di wilayah pedalaman Desa Burneh, Tragah, dan Labang. Perumahan petani ini didirikan secara berdampingan dengan arah yang sejajar dengan panjangnya pulau. Setiap keluarga besar memiliki sebuah pekarangan. *Tanean lanjang* mungkin sekali merupakan bentuk pemunkiman yang tertua di Pulau Madura.

Masyarakat tepi pantai lebih berorientasi pada perdagangan, di mana tempat yang berdekatan dengan pelabuhan yang juga menjadi pasar menjadi lahan startegis dan penting. Pemukiman nelayan Bangkalan Madura tidak jauh berbeda dengan pemukiman nelayan di pesisir utara Jawa. Pelabuhan Bangkalan yang menjadi wilayah persimpangan bagi pedagang dari Melayu menuju Maluku, menjadi kesatuan hidup masyarakat maritim Jawa Timur. Pedagang Jawa, Madura dan Melayu yang membawa rempah-rempah Maluku ke pelabuhan-pelabuhan penting di pesisir utara Jawa, sampai ke Aceh dan Malaka[26].

Pemukiman di sepanjang pantai Pelabuhan Bangkalan terutama Arosbaya, Socah dan Kamal sebagai tempat penyeberangan, juga membentuk pemukiman yang terdiri dari:

1. Kaum buruh pelabuhan yang menawarkan jasa angkut-muat barang.
2. Jasa pemandu pelayaran bagi pelaut yang baru pertama kali melintasi di Selat Madura, juga menjadi keahlian masyarakat pesisir Bangkalan Madura.
3. Pedagang, dari pedagang kecil dan menengah serta pedagang kaya dari komunitas lokal. Sedangkan yang berstatus pedagang besar atau *juragan* adalah mereka yang menjadi penguasa Bangkalan.
4. Tukang pembuat kapal yang berhubungan dengan galangan kapal sebagai kebutuhan terpenting sarana transportasi.

Pelabuhan menjadi corak pemukiman yang heterogen dengan perkembangan fungsi dan fasilitas pendukungnya. Diferensiasi yang tidak menjadikan konflik karena dalam komunitas pedagang dan masyarakat pelabuhan lebih terbuka dan mudah menerima orang asing. Orang asing dalam hal ini adalah pedagang non-pribumi yang menjadi mitra perniagaan di Pelabuhan Bangkalan. Etos kerja yang kuat dan tangguh[27] menjadi modal masyarakat Bangkalan yang tidak begitu mengandalkan pertanian. Sistem agraris yang ada di Bangkalan tidak begitu menguntungkan, karena kondisi tanah yang kurang subur.

Komunitas pedagang Cina dan Arab lebih banyak mendominasi di setiap pelabuhan. Kampung pedagang Cina peranakan lebih terkenal dengan *Pecinan* dan kampung pedagang keturanan Arab lebih dikenal dengan *Kauman*. Dua kampung pedagang ini baik Pecinan maupun Kauman terdapat di setiap pelabuhan di pesisir utara Pulau Jawa. Diferensiasi golongan masyarakat di era kemunduran Majapahit (pasca 1478 M), terdiri atas tiga golongan yaitu:

[22] Huub de Jonge, *Ibid*, hal:11

[23] H.J.De Graaf, 1987, *Awal Kebangkitan Mataram*, (Jakarta: Grafiti Press), hal: 57-58

[24] Sejak zaman Singosari-Majapahit setiap terjadi seksesi atau peperangan, Madura menjadi tempat pelarian, yaitu peperangan antara Raden Wijaya dengan Jayakatwang 1293.

[25] *Ibid*,

[26] Adnan Amal M. 2010. *Kepulauan Rempah-Rempah*. Jakarta: KPG, hal: 8

[27] Prajurit Bangkalan tercatat dalam sejarah sangat tangguh dan kuat dalam membuka medan. Pembukaan Hutan Tarik 1214 S atau 1292 M, atas perintah Raden Wijaya di bawah pimpinan Arya Wiraraja.

1. Orang-orang Islam yang datang dari Barat dan mendapatkan mata pencaharian di ibukota
2. Orang-orang Tionghoa telah banyak memeluk agama Islam
3. Rakyat selebihnya menyembah berhala, dan tinggal bersama anjing mereka[28].

Komunitas pedagang yang ada di Pelabuhan Bangkalan Gresik memiliki mobilitas tinggi. Mobilitas yang tinggi merupakan bagian dari etos kerja pelabuhan dan perniagaan, di mana keuntungan menjadi tujuan utamanya. Mobilitas niaga menjadikan pedagang-pedagang dan masyarakat pelabuhan menjadi semakin terlatih menhadapi persaingan, dan konflik[29]. Kota dagang di pantai utara Jawa, menjadi perhatian utama sejak runtuhnya Majapahit (1478 M). Konsep 'kota dagang' atau 'negara kota'[30] di Selat Madura tidak jauh beda dengan kota dagang yang ada di Selat Malaka, yaitu Perlak dan Samudera Pasai, yang sudah ada sejak abad XIII. Penguasa atau raja mengatur jalannya perdagangan dan lalu lintas pelabuhan dengan bantuan pekerja-pekerja yang sudah terlatih dibidangnya.

Pelabuhan harus mempunyai daya tarik bagi pedagang dari luar, misalnya pasar yang ramai di mana hasil hutan dari pedalaman diperdagangkan dan di mana bahan makanan dan air minum disediakan untuk konsumsi di kapal. Ada korelasi erat antara besarnya volume perdagangan (termasuk persediaan bahan makanan) dan frekwensi kunjungan serta jumlah kapal yang singgah di suatu pelabuhan[31]. Konsepsi perdagangan sebagai tolak ukur pencapaian kemakmuran kerajaan menjadi dasar pemikiran. Pada abad ke-15 menurut berita Ma-Huan, yang menceritakan kedatangannya dari Palembang menuju Kota Surabaya (Hujunggaluh):

> *".....sangat makmur dan kaya. Tanahnya amat subur, seperti kata pepatah 'hamburlah padi untuk satu musim, hasilnya menjadi beras untuk tiga musim', demikian keadaan di negeri ini"*[32]

Ramainya pelabuhan Surabaya dalam skala pemenuhan kebutuhan jasa pelabuhan menjadikan peranan Pelabuhan Bangkalan Madura beserta masyarakat Pesisir Bangkalan (terlebih daerah Arosbaya, Socah, Kamal, hingga Labang) turut andil dalam mengawal perdagangan yang ada pada awal abad ke-15. Hubungan antara Pelabuhan Bangkalan dengan Pelabuhan Surabaya juga menjadi cermin geografis dengan Pelabuhan Gresik.

Keberadaan Gresik dalam sejarah Indonesia tidak lepas dari peranannya sebagai sebuah kota dagang (*Syahbandar*), yang mulai berkembang pada pertengahan abad ke-14. Posisi Pelabuhan Gresik menjadi bagian dari jalur perdagangan yang banyak didatangi oleh pedagang dari Persia, Arab, Gujarat (India), Cina, dan Eropa menuju ke Maluku atau nusantara bagian timur (termasuk Ternate dan Tidore). Pada masa akhir zaman Majapahit, perdagangan rempah-rempah di tingkat internasional terus mengalami peningkatan. Peningkatan itu disebabkan oleh permintaan yang terus bertambah besar, sejalan dengan pertumbuhan ekonomi wilayah Eropa pasca abad pertengahan. Pemakaian rempah-rempah telah sangat meluas, baik untuk obat-obatan maupun untuk kepentingan sehari-hari. Meningkatnya perdagangan rempah-rempah secara geografis telah menempatkan kota Tuban dan Gresik di Pantai Utara Jawa berada dalam jalur perdagangan Internasional[33].

Secara geografis Pelabuhan Gresik yang dimaksud ialah daerah lokasi Pelabuhan Gresik sekarang atau lebih ke selatan sedikit, sekitar Desa Karang Kiring, yang terletak di sebelah utara muara Sungai Lamong. Berdasarkan hasil penelitian hari jadi Kota Gresik, menyatakan bahwa Pelabuhan gresik pada abad-abad yang lampau selalu mengalami pergeseran. Pada abad ke-15 terdapat berita bahwa Pelabuhan Gresik dan Pelabuhan Jaratan merupakan *'Pelabuhan Kembar'* yang terletak berhadapan di muara sungai, maka dapat diperkirakan bahwa Pelabuhan Gresik adalah pelabuhan yang terletak di sekitar Desa Karang Kiring yang sekarang berhadapan dengan Sungai "Solo Lawas" (sebuah nama yang diberikan untuk cabang Bengawan Solo yang bermuara di Mengare-Gresik)[34].

Pada masa Majapahit mulai ada penguasa Pelabuhan Gresik, yang secara politis berarti penguasa daerah Gresik, yaitu Maulana Malik Ibrahim (1419 M), kemudian Nyai Ageng Pinatih, keduanya diangkat oleh raja Majapahit. Sebelumnya Gresik juga terkenal sebagai perkampungan pedagang asing, Situs Leran atau batu nisan kubur Fatimah binti Maimun (1082 M)[35]. Meskipun belum memasuki masa Islamisasi di Jawa, Pedagang Muslim diberi izin untuk menetap di Gresik.

---

[28] R.Pitono. 1981. *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia 2.* Yogyakarta: Kanisius, hal: 78

[29] Jacob Sumardjo, 2002, *Arkeologi Budaya Indonesia; Pelacakan Hermeneutis-Historis terhadap Artefak-Artefak Kebudayaan Indonesia*. Yogyakarta: Qalam, hal:59

[30] *Ibid*

[31] Marwati Djoened Poesponegoro & Nugroho Notosusanto, 1993, *Sejarah Nasional Indonesia III*, (Jakarta: Balai Pustaka), hal: 153-154

[32] *Ibid*,

[33] Suwandi, 2003, *Perkembangan Kota Gresik Sebagai Kota Dagang Pada Abad XV-XVIII*, (Surabaya: Unesa University Press), hal: 4

[34] *Ibid.*, hal: 23

[35] Marwati Djoened Poesponegoro., *Ibid*, hal: 4

Pelabuhan Gresik sekitar abad XV-XVI berkembang sebagai pusat kehidupan sosial, budaya, ekonomi, keagamaan dan politik. Secara geografis Gresik memiliki dataran rendah (*hinterland*) yang luas dan subur, kaya akan komoditi perdagangan serta dilewati aliran Sungai Bengawan Solo, sebagai sarana perdagangan menuju pedalaman Jawa (Mataram Kuno). Situs Mojopuro Wetan (tak berangka tahun), Kecamatan Bungah, Gresik, merupakan bukti pendukung ramainya perdagangan di Pelabuhan Gresik. Situs ini merupakan peninggalan Masa Hindu-Budha, yang meninggalkan Arca Dwarapala berukuran besar (356 cm). Situs ini satu-satunya situs Budha yang ada di Gresik. Berdasarkan hasil penelitian, Situs ini selain berfungsi sebagai tempat peribadatan juga berfungsi sebagai gapura atau pintu masuk bagi para pedagang manca negara menuju pedalaman[36]. Sesuai dengan asas keseimbangan, di mana pelabuhan besar akan memerlukan fasilitas ibadah yang besar pula.

Posisi Surabaya pada abad XIII masih sebagai Pelabuhan kelas-2 atau tempat penyeberangan saja. Memasuki kebangkitan Islam atau terbentuknya komunitas muslim oleh Sunan Ampel (Raden Rahmat) atau Bong Swi Hoo pada pertengahan abad XV (1443-1450 M) hingga awal abad ke-16, Pelabuhan Gresik tetap sebagai pusat perdagangan dan jalur maritim internasional. Ma-Huan (1416 M) memberitakan bahwa negeri Jawa mempunyai empat kota tanpa dinding sebelum mencapai Kota Majapahit di pedalaman. Kapal-kapal dagang asing harus melewati Tuban, Gresik (*Tse-tsun*), Surabaya, baru setelah menyusuri sungai sampai ke Majapahit[37]. Berita dari catatan musyafir Portugis, Tome Pires (1512 M) yang berjudul *Suma Oriental* memberitahukan bahwa Gresik adalah pelabuhan dagang terbesar dan terbaik di Jawa[38]. Begitu juga Alfonso d'Albuquerque (1514 M) yang mengunjungi Maluku yang mendengar kekayaan rempah-rempah di tanah Maluku. Pada masa itu Pedagang Jawa, dalam satu kesatuan komunitas pedagang Jawa di dalamnya termasuk pedagang Gresik dan Bangkalan Madura, telah terkanal.

Masyarakat petani, baik pertanian beras dan kebutuhan pangan maupun petani tambak, juga memerlukan pasar untuk menjual hasil usahanya yang memiliki kelebihan. Pola perdagangan akan terbentuk saat terdapat kedua belah pihak yang saling membutuhkan, yaitu pedagang lokal Gresik dan pedagang tamu (mancanegara). Komoditi terkenal Gresik pada saat itu garam dan terasi belacan dan gula aren yang sudah terkenal sejak abad ke-14 berdasarkan Prasati Karang Bogem (1387 M). Dari prasasti ini Gresik ditetapkan sebagai daerah *perdikan* atau bebas pajak oleh pemerintah Majapahit. Segala aktifitas politik dan ekonomi dipimpin oleh seorang Patih Tambak[39]. *Patih Tambak* berhak mengatur segala macam kehidupan ekonomi yang dihasilkan dan perniagaan di Pelabuhan Gresik.

Seiring ramainya perdagangan Pada abad ke-15 memerlukan kekuatan pendukung untuk mengamankan dan menyokong Pelabuhan Gresik. Keruntuhan Majapahit Pasca Pemerintahan Kertabhumi (1474-1478 M) sebagai raja ke-13, Majapahit berada di bawah kekuasaan Demak[40] sebagai tanda berdirinya Kasultanan Islam di Jawa. Majapahit di bawah Kasultanan Demak memasuki masa *post periode* atau hanya sebagai kerajaan bawahan. Pada masa ini Pelabuhan Demak, Jepara, Tuban, Sidayu, Gresik, Surabaya dan Bangkalan menjadi pusat kegiatan ekonomi dan politik.

Pelabuhan Gresik yang berhadapan dengan Pelabuhan Bangkalan berada di bawah otonomi khusus Penguasa Giri. Pelabuhan yang berhadapan di Selat Madura ini menjadi pintu masuk pedagang asing yang mau melewati Selat Madura menuju timur Pulau Jawa untuk mencari rempah-rempah, melewati Selat Bali. Sistem perniagaan dan pajak menjadi penyokong fasilitas pelabuhan yaitu persediaan air tawar dan galangan kapal, sebagai bekal utama pelayaran.

Pelabuhan Gresik yang juga memiliki wilayah Pelabuhan Sidayu dalam bidang perniagaan di pimpin oleh *Patih Tambak*, tidak jauh beda dengan Pelabuhan Bangkalan yang menjadi satu kesatuan pintu masuk Selat Madura atas pelayaran dari dan menuju Maluku, Ternate-Tidore.

3. Pelabuhan Bangkalan Abad XV-XVI

a. Komoditi Lokal Perdagangan Bangkalan

Musyafir Arab Ibnu Battuta dalam perjalannya pada tahun 1325-1354 M ke Mongol, mengisahkan kunjungannya ke Sumatera, kemudian ia melakukan perjalannya selama 21 hari ke *Qaqula* atau Canggu di *Mul Jawa* atau Pulau Jawa:

> *"Di Mul Jawa dia mendapati kamper, cengkih dan gaharu lebih banyak dari pada di Samudera. Selepas dari Qaqula, ia diterima dengan baik*

[36] Djoko Widijanto. 2007. *Situs Mojopuro Wetan, Suatu Tinjauan Geo-Historis.* (Penelitian Skripsi S-1 Pendidikan Sejarah Unesa), hal: 35

[37] Dennys Lombard. 2008. *Nusa Jawa Silang Budaya*. Jakarta: LP3ES, hal: 34

[38] M.C.Ricklefs. 1991. *Sejarah Indonesia Modern 1500-1900*, Yogyakarta: UGM Press, hal: 2-3

[39] Tim Dosen Sejarah Unesa. 1995. *Sumber-Sumber Sejarah di Gresik Abad XI-XVII: Pembacaan dan Penafsirannya*. Surabaya: Unipress, hal: 1-2

[40] Slamet Muljana. 2012. *Runtuhnya Kerajaan Hindu-Jawa dan Timbulnya Negar-Negara Islam di Nusantara.* Yogyakarta: LKiS, hal: 33

oleh Sultan yang belum beragama Islam, sebagaimana Samudera Sultan menyapanya dengan salam yang biasa diucapkan oleh orang muslim meski tidak mengetahui artinya, ia melanjutkan perjalanannya ke Mongol di era Dinasti Yuan"[41]

Dalam catatan Ibn Batuta selama berkunjung ke Pulau Jawa menyatakan bahwa sistem dan komiditi perdagangan telah diatur secara baik. Penggunaan salam kepada lintas agama, penguasa Pelabuhan sebelum zaman Islam dengan salam Islam menandakan pola pluralisme dalam sistem perdagagan di Jawa. Akulturasi budaya yang ada juga mempermudah pola Islamisasi yang terjadi pada abad XV-XVI.

Berikut ini adalah Komoditi perdagangan yang ada di Pelabuhan Bangkalan dalam arus lalu-lintas perdagangan selama abad XV-XVI. Pelabuhan Bangkalan menjadi penyokong Pelabuhan Gresik, selebihnya juga menjadi penyokong Pelabuhan Surabaya. Berikut komoditi perdagangan yang ada di Pelabuhan Bangkalan abad XV-XVI:

1. Komoditi Garam, tambak-tambak di daerah Gresik, Pati, dan Juwana di Jawa telah memproduksi garam bermutu baik[42], Begitu juga dengan Madura[43]. Posisi Bangkalan dalam perdagangan garam yaitu menyediakan kebutuhan garam atas permitaan dari para pedagang manca negara yang berlabuh di Sidayu, Gresik, dan Bangkalan sendiri. Para pedagang lokal menyediakan dan memperdagangkan garam pada setiap pedagang yang singgah. Garam Bangkalan juga tergolong kualitas bagus, mengingat industri garam di Bangkalan masih dipertahankan hingga saat ini.
2. Teripang, pengawetan hasil laut yang bisa dimakan layaknya kerupuk atau makanan camilan. Pengolahan teripang di Madura dalam skala menengah masih dipertahankan hingga sekarang.
3. Kain batik Madura, kain merupakan komoditi kelas menengah, pada abad XV-XVI, masyarakat bawah tidak dalam berpakaian tidak menggunakan kain batik. Penggunaan batik juga menjadi tolak ukur status sosial. Batik Madura biasanya digunakan untuk persembahan kepada tamu utusan raja-raja.
4. Gula aren, merupakan pemanis makanan dan minuman dengan yang diolah secara tradisional sejak zaman kuno. Gula aren berasal dari sari pati pohon aren yang memiliki rasa manis, aren juga tanaman tropis yang jugatumbuh Pulau Madura.
5. Sarang burung walet, Makanan kuno Cina sudah memiliki menu utama sarang burung walet, selain mewah juga berkasiat untuk kesehatan. Sarang burung walet menjadi komoditi mahal di kota pelabuhan sepanjang pantai utara Jawa Timur dan Pulau Madura.

Selain komoditi lokal Bangkalan tersebut di atas, juga terdapat komoditi perdagangan khas nusantara yaitu rempah-remapah F.D.K.Bosch[44] dalam analisanya menggambarkan situasi pada masa pra-VOC sebagai berikut:

...Soalnya harus ditinjau dalam rangka lebih luas dari gerak-gerik perdagangan yang pada masa meningkatnya perdagangan rempah-rempah, tidak hanya menghubungkan pulau-pulau Nusantara satu sama lain, tetapi juga mengaitkan, atau sedang mengaitkan, pulau-pulau itu dengan pelabuhan-pelabuhan India dan melalui yang terakhir itu dengan daerah Pantai Laut Tengah.

Komoditi lokal tersebut di atas telah menjadi komoditi manca negara. Pesatnya perdagangan di Selat Madura abad XV-XVI, semakin yang banyak disinggahi oleh pedagang asing. Bangsa Portugis dan Spanyol yang mengawali ekspedisinya mengakui kekayaan tersebut.

Penguasa Bangkalan atau Panembahan Lemah Dhuwur, pernah terlibat pada Peristiwa Japan (1578 M), atau Pertemuan raja-raja di Jawa Timur yang dipimpin oleh Pangeran Surabaya dalam menghadapi ekspansi politik Panembahan Senopati hingga puncak kekuasaan Mataram Islam. Pengakuan berdirinya kekuasaan Mataram Islam oleh raja-raja di Jawa Timur termasuk Panembahan Lemah Dhuwur, Bangkalan, tidak diikuti dengan penguasaan tata kelola perdagangan di Selat Madura.

Pengganti Senopati, Sultan Agung (1613-1645 M) saat menerima utusan VOC, Rijckloff van Goens, *"dirinya bukan seorang pedagang seperti Sultan Banten"*[45]. Sumber dari zaman terdekat tersebut bisa menjadi bahan analisa bahwa pelabuhan-pelabuhan besar di Jawa Timur diberikan otonomi sepenuhnya oleh Kasultanan Mataram Islam di bawah Sultan Agung. Tingkat profesionalisme pengolahan Pelabuhan menjadi takaran maju dan tidaknya

[41] H.A.R. Gibb, 1983, *Ibn Battuta Travels in Asia and Africa 1325-1354*, (london: Draf Publishers LTD), hal: 276

[42] Irawan Djoko Nugroho. 2010. *Majapahit Peradaban Maritim*. Jakarta: Suluh Nuswantara Bakti, hal: 229

[43] Madura hingga saat ini terkenal dengan sebutan "Pulau Garam", secara faktual industri garam yang ada di Madura hingga saat ini masih ada, dan berkembang pesat.

[44] Irawan Djoko Nugroho, *Op.cit*, hal: 53

[45] H.M.Vlekke, 2008, *Nusantara Sejarah Indonesia* (terjemahan: Samsudin Berlian, Jakarta: KPG), hal: 117

sistem perdagangan yang ada. Pelabuhan Bangkalan di bawah Panembahan Lemah Dhuwur dan Penguasa Gresik telah bekerja sama dalam pengelolahan perdagangan di Selat Madura.

Pertanian yang kurang subur dan etos kerja yang tinggi penduduk Bangkalan menjadikan pasar (pelabuhan) sebagai tujuan migrasi. Pelabuhan Bangkalan bukan hanya ditempati oleh penduduk asli setempat saja, namun pedagang Cina dan Arab serta pedagang lokal yang berkepentingan dengan perniagaan di pasar manca negara.

b. Perkembangan Pelabuhan Bangkalan

Asal mula nama "Bangkalan" belum belum begitu jelas, sampai saat ini prasasti yang menyebut nama "Bangkalan" pada masa Sebelum periode Kerajaan Islam. Ada beberapa temuan sebagai berikut:

Pertama, Periode Sebelum Kerajaan Islam, Dalam Prasasti Trowulan (1358 M); Keping V, menyebutkan sumber tentang nama-nama pelabuhan yang ada di Jawa, sebagai berikut:

> Keping V Bagian depan
>
> *Nusa, Temon, Parajengan, Wunglu, Rabutri, banyu Mredu, Bocor, Tambak, pujut, Mireng, Demak, Kelung, Pegedangan, Mabuwur Godong, Rumasan, Canggu, Randu Gowok, Wahas, Nagara, Sarba, Beringin, Tijuh, Lagada, Pamotan, Tulangan, Panumbangan, Jeruk, Kembang Seri, desa pinggir sungai tempat penyeberangan, yaitu berturut-turut: Manda-Tada, Gesang, Bungkul, dan Surabaya, Selanjutnya prasasti ini tentang desanten, Wringin Wok, Brajapura, Sambo, Djerebeng, Pabulangan, Balawi, Lumayu, Ketapang, Pagaran, Kamudi, Pridjik, Parung, Pasirwuran, Kedal, Bangkal, Widang, Pakebonan, Lowara, Duri, Rasji Rewun, Tegalan, Dalangara.*
>
> Keping V, bagian belakang
>
> *Sumbang, Malo, Ngijo, Kawangan, Sudah Kikitu, Balun, Marebo, Turan, Jipang, Ngawi, Wangkalan, Penuh, Wulang, Barang, Pakatelan, Wareng, Ambon, Kembu dan Welayu. Sekalian desa di pinggir kali tempat penyeberangan, di seluruh mandala Pulau Jawa itu, dan ringkasan desa yang telah ada sebelum prasasti perintah raja dengan tanda-lencana Rajasagara itu, tetaplah seterusnya boleh menyeberangkan orang di seluruh mandala Pulau Jawa, pertama-tama Panji Margabaya, Ki Ajarab Ragi, tetapi dengan ketentuan bahwa mereka semuanya mempunyai hak swatantra, dengan tidak boleh dicampuri oleh orang-orang lain. Tempat-tempat itu tidak boleh dimasuki oleh mereka yang menerima perintah dari katrini pegawai yang beriga, yaitu pangkur tawan, dan tirip serta selanjutnya berbagai nayaka, percaya, pingai (yang berpakaian putih), akurug (yang berpakaian tameng), awajuh (yang berselubung baju zirah), wadihaji, semua kepercayaan, serta dimulai dengan yang bekerja sama dengan semua macam pemungut cukai raja, wulu-wulu parawulu.*

Dalam Prasasti Trawulan Keping V, bagian belakang, terdapat nama *Wangkalan* setelah *Ngawi*, apabila nama-nama desa yang disebut tersebut oleh *Mpu Prapanca* tidak ditulis secara berurutan, maka *Wangkalan* sama dengan *Bangkalan*, karena dalam bahasa sansekerta ejaan 'b' sama dengan 'w', seperti kata *banua* dengan *wanua*. Semua pelabuhan yang disebutkan dalam Prasasti Trawulan V, memiliki status bebas pajak (*swatantra*).

Dalam hal ini kita menggunakan teori ilmiah, bahwa seorang individu dalam hal ini *Mpu Prapanca* sebagai penulis *Negarakertagama*, menghafalkan semua daerah Majapahit yang tidak sempat disinggahi dengan urut. Nama-nama pelabuhan yang dicantumkan juga tidak diberi keterangan berdasarkan urutan geografis atau status pelabuhan.

Kedua, nama "Bangkalan" yang berasal dari sebutan berdasarkan lokasional kepulauan. Dalam sumber yang didapat selama penelitian di BPCP Trowulan[46], terdapat sebuah tulisan tentang Madura yang menyatakan bahwa "Bangkalan" berasal dari dua kata "bang" atau "kang" dan "kilen" atau "kulon". Penyebutan ini berdasarkan *Serat Ranggalawe*, Pupuh XX, 10: *Ya ta wonten sutaning bupati, kang dedunung neng Tanjung pernahe, Madhura kang siseh kilen,... Artinya:* Arya Wiraraja mempunyai putra yang tinggal di Tanjung yakni di Madura bagian barat

Kata "bang" atau "kang" menunjukkan wilayah pesisir atau pelabuhan, yang menegaskan adanya pemukiman. Sedangkan "kilen" atau "kulon" berarti barat. Hal ini sesuai dengan Tulisan Huub de Jonge, yang membagi penyebutan Madura secara geografis yaitu Madura Barat dan Madura Timur.

4. Peranan Penting Pelabuhan Bangkalan dalam Jalur Perdagangan

Secara umum perdagangan yang ada pada abad XV sesuai dengan sumber *Hikayat Banjar*, dan *Hikayat Raja-Raja Pasai* dan *Sejarah Melayu* mencatat perkembangan perdagangan di Jawa dan Madura. Kedua naskah ini menceritakan dengan jelas bahwa Madura, termasuk Bangkalan memiliki andil besar dalam memperlancar arus

[46] Tulisan ini merupakan hasil penelitian era 80-an yang sampulnya rusak dan tidak diketahui tahun serta penilisnya.

lalu-lintas perdagangan di nusantara dan dunia. Dalam Hikayat Banjar 2.2 menuliskan:

> *Banyak orang berniaga, seperti Cina, Melayu, orang Johor, orang Aceh, Orang Melaka, orang Minangkabau, orang Patani, orang Makassar, orang Bugis orang Sumbawa, orang Bali, orang Jawa, orang Bentan, orang Palembang, orang Jambi, orang Tuban, orang Madura itu, orang Walanda, orang Kaling, ada yang setengahnya itu berdiam sekali, orang-orang dagang itu. Banyaklah yang tiada tersebut*[47].

Dalam Hikayat Banjar menceritakan tentang pengunjung-pengunjung asing yang datang ke Kalimantan Selatan, sumber tersebut menyebutkan:

> *. . . Negara Dipa itu bertambah-tambah makmur, suka ramai. Banyak orang-orang yang berniaga, seperti Cina, Melayu, orang Johor, orang Aceh, orang Malaka, orang Minangkabau, orang Petani, orang Makasar, orang Bugis, orang Sumbawa, orang Bali, Orang Jawa, orang Banten, orang Palembang, orang Jambi, orang Tuban, orang Madura, orang Makau, orang Kaling. Ada yang setengahnya itu berdiam sekali, orang dagang-dagang itu. Banyaklah yang tiada tersebut*[48].

Pelabuhan-pelabuhan di nusantara yang telah disebut dalan naskah tersebut telah menjadi tujuan utama pedagang di seluruh dunia. Bahasa ini tidak menjadikan hiperbola atau melebih-lebihkan mengingat perdagangan melalui jalur darat belum berkembang pesat. *Hikayat Raja-Raja Pasai* mencatat perdagangan dari Arab ke Pasai, *Hikayat Hang Tuah* menuliskan perniagaan dari Malaka sebagai tempat bertemunya pedagang nusantara hingga ke Mesir dan Istambul. Menurut Duarte Baorsa perdagangan tersebut lebih banyak melibatkan Jawa. Pedagang Jawa lebih bersifat global yaitu Bangkalan, Madura.

Dalam Sejarah Melayu, XIV: 122 menyebutkan bahwa pedagang Jawa sebagai penguasa laut,

> *Maka titah batara pada Sultan Mansor Syah, "Suroh apa tuan Bija Sura memakai chara Jawa". Maka pakaian chara Jawa pun di-bawa keluar. Maka titah Sultan, "memakailah Tun Bija Sura".*

Cara Jawa dalam hubungan perdagangan telah dikenal dan menjadi tolak ukur penghormatan. Pada sisi politik, penggunaan cara Jawa dalam sektor hubungan lintas penguasa atau utusan menjadi dasar bahwa Jawa menguasai perdagangan di nusantara. Penguasaan yang dimaksud termasuk cermin dari tata kelola pelabuhan yang baik dan menguntungkan pendagang yang singgah. Cara Jawa yang dimaksud dalam *Sejarah Melayu* juga menjadi kebanggaan bersama dari masyarakat pelabuhan di Jawa. Pelabuhan Bangkalan beserta tata kelolanya tentunya juga tidak jauh beda. Dalam semua kajian sejarah, kajian komparatif antar teks selalu digunakan untuk memperkuat posisi dan peranan Pelabuhan Bangkalan.

Sumber zaman sebelum Islam abad XI, memberikan dasar penulisan bagusnya tata kelola pelabuhan-pelabuhan di Jawa antara lain:

1. Prasasti Cane yang dikeluarkan Raja Airlangga (1021)
   Prasasti ini menuliskan tetang adanya
   (a) *pejabat pengurus perdagangan*,
   (b) *kepala pandai besi* dan
   (c) *mangunjeng*,
   (d) *pengawas Tuhanambi*,
   (e) *pejabat yang mengurusi orang India Selatan (juru Kling)*,
   (f) *juru hunjman*,
   (g) *pejabat yang mengurusi judi*, dan
   (h) *pejabat yang mengurusi wanita tuna susila*
2. Prasasti Patakan (tidak berangka tahun)
   Menyatakan peraturan tentang adanya tempat atau aturan dagang yang tidak boleh dilewatkan .....*tan kalungana* artinya tidak boleh dilewatkan.
3. Prasasti Turun Hyang A (1036) oleh Raja Airlangga
   Menyatakan tentang adanya
   (a) *daerah yang tidak boleh dimasuki*,
   (b) *petugas yang mengurusi perjudian*
   (c) *petugas yang mengurusi waniata tuna susila*
   (d) *daerah sima atau bebas pajak*
   (e) *kru kapal, yaitu nahkoda kapal dan penari*

Sistem pengelolahan pelabuhan yang bagus menjadi penilaian yang bagus pula. Pelabuhan Bangkalan dan Gresik sudah dikenal oleh pedagang asing sejak abad XI. Pada ranah ini yang menjadi dasar pemikiran bahwa sistem yang bagus akan dipertahankan dan tetap diterapkan. Kemungkinan besar Pelabuhan Bangkalan dan Pelabuhan Gresik masih menerapkan cara lama. Mengenai penyebaran agama dan kebudayaan Islam pada abad XV-XVI tidak merubah sistem tata kelola pelabuhan, karena tidak menjadi indikator perubah.

PENUTUP

1. Kesimpulan

[47] Di sadur dari Irawan Djoko Nugroho, 2011, *Majapahit, Peradaban Maritim*, (Jakarta: Suluh Nuswantara Bakti), hal: 66

[48] Mawati Djoened &Nugroho Notosusanto, 1993,*Serjarah Nasional Indonesia III* (Jakarta: Balai Pustaka), hal: 337.

Hubungan perdagangan antara Pelabuhan Bangkalan dan Gresik yang terjadi pada abad XV-XVI, memberikan beberapa simpulan sebagai berikut:

1. Kondisi geografis Bangkalan yang kurang subur, sehingga membentuk karakter penduduknya untuk menekuni perdagangan di Pelabuhan Bangkalan. Pelabuhan Bangkalan yang dimaksud adalah Pelabuhan Arosbaya. Panembahan Lemah Dhuwur, Pangeran Pratanu (1528-1592 M), Putra Pangeran Pragalbo yang meninggal pada tahun 1528 M, telah mendirikan Kraton Bangkalan atau Madura Barat.
2. Konsepsi hubungan perdagangan antara Pelabuhan Bangkalan dengan Pelabuhan Gresik yaitu, kebutuhan bersama di bidang perdagangan dan saling menunjang fasilitas pelabuhan bagi pedagang asing. Faktor pendukung Pelabuhan Bangkalan dan Gresik yaitu pajak, tenaga kerja dan tempat berjualan atau fasilitas pasar.
3. Masa kemunduran Majapahit (1478 M) hingga berdirinya Pengakuan Kekuasaan Mataram Islam (1601 M) merupakan masa pergantiaan sistem pemerintahan dari zaman Hindu-Budha ke zaman Islam. Giri Kedaton di bawah Sunan Giri memiliki otoritas istimewa dari Jin Bun atau Raden Patah (1478 M) sebagai Raja Demak pertama. Pelabuhan Gresik dan wilayah sekitar terutama Pelabuhan Bangkalan berada di bawah pengawasannya.
4. Pelabuhan Gresik dan Pelabuhan Bangkalan memiliki galangan kapal sebagai fasilitas pendukung utama transportasi perdagangan abad XV-XVI. Tukang dan ahli perkapalan juga dimiliki oleh pelabuhan Bangkalan dan Gresik

2. Saran

Peneliti menyadari masih banyak kiranya pembahasan tentang sejarah pelabuhan Bangkalan dalam perdagangan pada abad XV-XVI, termasuk dari hasil penulisan jurnal ini. Dengan lapang dada peneliti menerima kritik dan saran yang membangun untuk membuka sejarah hubungan perdagangan yang ada pada masa itu, khususnya Pelabuhan Bangkalan.

DAFTAR PUSTAKA

Tajdschrift voor Indische Taal-,Land en Volken-kunde Uitgegeven door het koninklijk Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, (TBG), Vol.XXXVI, tahun 1893

Adnan Amal.M, 2010, *Kepulauan Rempah-Rempah*, (Jakarta: KPG)

Aminuddin Kasdi, 1987, *Kepurbakalaan Sunan Giri* (Surabaya: IKIP Press)

De Graaf, H.J 1987, *Awal Kebangkitan Mataram*, (Jakarta: Grafiti Press)

....., 2002, *Puncak Kekuasaan Mataram; Politik Ekspansi Sultan Agung*, (Jakarta: Grafiti Press)

....., 2004, *Cina Muslim di Jawa Abad XV dan XVI antara Historis dan Mitos* (Yogyakarta: Tiara Wacana)

De Graaf, H.J & Pigeaud, T.H, 2001, *Kerajaan Islam Pertama Di Jawa*, (Jakarta: Grafiti Press)

Daldjoeni, 1983, *Geografi Kesejarahan,* (Bandung: Alumni)

Dennys Lombard, 2001, *Nusa Jawa Silang Budaya 2* (Jakarta: LP3ES)

Edi Sedyawati, 2006, *Budaya Indonesia; Kajian Arkeologi, Seni dan Sejarah*, (Jakarta: Rajawali)

Hassan Sadily, 1957, *Sosiologi Untuk Masjarakat Indonesia* (Jakarta: Pembangunan)

Habib Moestopo, 2001, *Kebudayaan Islam Di Jawa Timur* (Yogyakarta: Jendela)

Heru Sukadri.K, 1996, *Partisipasi Pelabuhan Niaga Hujunggaluh Dalam lintasan Jalur Sutra.* (Pidato pengukuhan Guru Besar IKIP Surabaya)

Marwati Djoened Poesponegoro & Nugroho Notosusanto, 1993, *Sejarah Nasional Indonesia III*, (Jakarta: Balai Pustaka)

M.C.Richlefs, 1991, *Sejarah Indonesia Modern 1500-1900*, (Yogyakarta: UGM Press)

Munandar Sulaeman, 2005, *Ilmu Budaya Dasar; Suatu Pengantar* (Jakarta: Refika Aditama)

Mundarjito, 2001, *Pertimbangan Ekologis*, *Penetapan Situs* (Jakarta: Wredatama Widya Sastra)

H.de Jonge, 2001, *Madura Dalam Empat Zaman*, (Yogyakarta: LKiS)

Irawan Djoko Nugroho, 2011, *Majapahit Peradaban Maritim*, (Jakarta: Suluh Nuswanta Bakti)

Jacob Sumardjo, 2001, *Arkeologi Budaya Indonesia; Pelacakan Hermeneutis-Historis Terhadap Artefak Kebudayaan Indonesia* (Yogyakarta: Qalam)

UNESA Universitas Negeri Surabaya

Tim Dosen Sejarah Unesa, 1995, *Sumber-Sumber Sejarah di Gresik Abad XI-XVII: Pembacaan dan Penafsirannya*, (Surabaya: Unipress)

UNESA
Universitas Negeri Surabaya