
**URGENSI KEBERADAAN KOTA-KOTA PESISIR
TERHADAP KAJIAN SEJARAH MARITIM DI
NUSANTARA: SEBUAH STUDI STRUKTURALISME**

*THE IMPORTANCE OF THE COASTAL CITIES EXISTENCE
TOWARD A STUDY OF MARITIME HISTORY IN THE
ARCHIPELAGO: A STRUCTURALISM STUDY*

Mochammad Nginwanun Likullil Mahamid

Magister Sejarah dan Kebudayaan Islam

Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

Jln. Tarumanegara, Ciputat, Tangerang Selatan, Banten, Indonesia

mochammadnginwanun21@mhs.uinjkt.ac.id

Diterima tanggal 30 Agustus 2022

Disetujui tanggal 29 Juni 2023

ABSTRACT

*This article aims to review the existence of coastal cities based on structuralism theory to understand the urgency of studying maritime history in the archipelago. The archipelago has a vast ocean expanse that allows interaction between individuals in maritime activities, namely shipping, and trade. On the other hand, it also had consequences; the arrival of foreigners to the archipelago significantly impacted maritime conditions, especially in forming coastal city structures and several other supporting elements. The study used the historical method. The stages were heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Of all these things, this article discusses three structuralism ideas by Fernand Braundel and their relations to studying maritime history in the archipelago, including *longue durée*, *conjoncture*, and *evenementiel*.*

Keywords: *coastal cities, maritime, archipelago, and structuralism.*

ABSTRAK

Artikel ini bertujuan mengkaji keberadaan kota-kota pesisir berdasarkan teori strukturalisme guna memahami urgensinya terhadap kajian sejarah maritim di Nusantara. Nusantara memiliki bentang lautan yang luas sehingga memungkinkan terjadinya interaksi antarindividu dalam berbagai aktivitas maritim, yaitu pelayaran dan perdagangan. Di sisi lain, keberadaan kota-kota pesisir tersebut juga memberikan konsekuensi dengan hadirnya orang-orang asing ke Nusantara, yang pada gilirannya turut memberikan dampak signifikan terhadap kondisi kemaritiman, terutama dalam hal pembentukan struktur kota pesisir dan beberapa elemen pendukung lainnya. Metode yang digunakan adalah metode sejarah, yang terdiri atas tahap heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Berangkat dari semua itu, artikel ini membahas tiga gagasan strukturalisme Fernand Braundel yang meliputi *longue durée*

(periodisasi), *conjuncture* (kondisi ekonomi), dan *evenementiel* (keberlangsungan), serta kaitannya dengan kajian sejarah maritim di Nusantara.

Kata kunci: kota pesisir, maritim, Nusantara, dan strukturalisme.

A. PENDAHULUAN

Kota pesisir secara terminologi mengacu pada sebuah wilayah yang mempunyai pelabuhan dan telah berkembang sebagai pusat kegiatan pelayaran maupun perdagangan. Dalam hal ini, pelabuhan memiliki peran signifikan bagi terbentuknya struktur kota pesisir karena memudahkan akses ke wilayah perairan atau lautan. Selain itu, terdapat faktor lain yang ikut memengaruhi terbentuknya kota pesisir, seperti letak geografis, jenis gelombang, dan pasang surut air laut, termasuk jenis makhluk air yang hidup di dalamnya (Kusliansjah dan Ramadhan 2012).

Berdasarkan pemikiran tersebut, kajian sejarah maritim dilakukan untuk mengulas seputar aktivitas pelayaran, perdagangan, dan kondisi alam yang memengaruhinya. Selanjutnya, terdapat berbagai bidang keilmuan yang bisa dijadikan sebagai ilmu bantu untuk mendalami kajian sejarah maritim, di antaranya ekonomi, politik, agama, dan budaya, yang saling berkaitan satu sama lain.

Penulisan artikel ini difokuskan pada kajian sejarah maritim di Nusantara yang selama ini cukup mendapatkan perhatian serius dari kalangan akademisi dan sejarawan. Perhatian tersebut ditandai dengan terbitnya sejumlah karya, salah satunya adalah buku babon sejarah Asia Tenggara berjudul *Sejarah Asia Tenggara: Dari Masa Prasejarah sampai Kontemporer* (2013). Karya

M.C. Ricklefs et al. ini menempatkan negeri kepulauan sebagai narasi awal dalam pembahasan sejarah Asia Tenggara (2013:21-33). Berbeda dengan kajian tersebut, artikel ini menitikberatkan pada pembahasan mengenai sifat atau karakter dari kegiatan pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Adapun pembahasannya dimulai dari masa kerajaan-kerajaan maritim, antara lain Sriwijaya, Majapahit, dan Malaka.

Kajian berikutnya adalah buku karya Hamid berjudul *Sejarah Maritim Indonesia* (2015), yang membahas tentang kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara pada awal abad ke-16. Kedatangan Portugal dan Spanyol terkait dengan ekspedisi maritimnya ke beberapa wilayah Asia Tenggara karena di masa itu keduanya merupakan negara paling maju dalam bidang pelayaran. Setelah itu, giliran Belanda yang berusaha menguasai bidang perdagangan melalui pendirian kongsi dagang bernama VOC (Verenigde Oost-Indische Compagnie) pada 1602. Sampai akhirnya, timbul perselisihan antarnegara Eropa lainnya yang saling memperebutkan berbagai komoditas dagang, seperti rempah-rempah, cengkih, lada, pala, dan bunga pala (fuli). Berangkat dari kajian tersebut, artikel ini ingin melanjutkan penjelasan mengenai sifat atau karakteristik pelayaran dan perdagangan di Nusantara setelah kehadiran negara-negara Eropa, terutama setelah pembubaran VOC. Kongsi dagang ini

tentu saja memiliki sejumlah kebijakan yang dapat memberikan dampak strategis terhadap kemaritiman.

Aktivitas pelayaran dan perdagangan telah diulas sebelumnya oleh Lapien dalam buku *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17* (2008). Ia membahas tentang peran teknologi perkapalan dalam mendukung perkembangan kegiatan pelayaran dan perkapalan di Nusantara, terutama ekspedisi bangsa Eropa mengarungi pulau-pulau yang ada di Nusantara, selama abad ke-16 dan ke-17. Di samping itu, dibahas pula kondisi alam yang turut memengaruhi keberlangsungan dari dua kegiatan tersebut.

Selanjutnya, terdapat artikel jurnal berjudul *Teknologi Perkapalan Nusantara Abad ke-16-18 M* karya Yanuar Al Fiqri (2020). Artikel tersebut mengkaji tentang sarana transportasi laut, berupa perahu dan kapal, berdasarkan bukti-bukti arkeologis yang menguatkan adanya perkembangan teknik konstruksi alat transportasi di perairan Nusantara (Fiqri 2020:7). Adapun artikel ini ingin mendalami perkembangan teknologi perahu dan kapal, termasuk armada yang digunakan dari masa sebelum kedatangan bangsa Eropa di Nusantara hingga setelahnya. Selain itu, artikel ini ingin menjelaskan pula tentang keberadaan kapal-kapal dan pengaruhnya terhadap bidang ekonomi, politik, agama, dan budaya.

Tak hanya itu, ulasan mengenai kajian kemaritiman berdasarkan lingkup bidang di atas telah memberikan wawasan baru terkait konsep pembangunan laut pada masa

kini. Hal ini terlihat pada artikel yang ditulis Sulistiyono dengan judul *Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah* (2016). Rujukannya adalah kasus-kasus di Nusantara, terutama negara Indonesia, dengan keberadaan pulau-pulaunya yang merupakan bagian dari kekayaan laut (Sulistiyono 2016:82-102).

Di sisi lain, kemajuan teknologi perkapalan juga memberikan manfaat begitu besar bagi masyarakat, khususnya yang tinggal di pesisir, sebab dari situlah mereka dapat melakukan aktivitas yang sifatnya komersial. Selain itu, keberadaan kota-kota pesisir semakin bertumbuh berkat adanya interaksi sesama pedagang dari beragam latar belakang, baik suku, etnik, agama, maupun budaya (Sulistiyono 2016). Dengan demikian, seharusnya Indonesia mampu memanfaatkan segala kelebihan tersebut di masa yang akan datang.

Maka dari itu, penulisan artikel ini juga diarahkan untuk melanjutkan kajian dari Zuhdi *Budaya Bahari sebagai Modal Membangun Negara Maritim Indonesia* (2020). Artikel tersebut menguraikan tentang usaha keras yang perlu dilakukan bangsa Indonesia agar menjadi negara maritim. Salah satunya adalah dengan memanfaatkan budaya maritim sebagai modal utama. Penanaman intelektual bangsa untuk melahirkan kekuatan baru pun penting dilakukan, terutama melalui analisis sejarah sebagai pijakan, sekaligus untuk menerawang masa depan Indonesia dari pengalaman masa lalunya (Zuhdi 2020:140-141).

Adapun struktur dari artikel ini adalah sebagai berikut. *Pertama*, pembahasan tentang perubahan sifat atau karakteristik pelayaran dan perdagangan di Nusantara pada masa sebelum dan sesudah VOC, dilanjutkan dengan keterlibatan VOC dalam pertumbuhan kota-kota pesisir Nusantara sampai abad ke-19. *Kedua*, penjelasan mengenai perkembangan teknologi perkapalan di kota-kota pesisir Nusantara, serta pengaruhnya terhadap aspek/bidang ekonomi, politik, agama, dan budaya kemaritimannya, baik dalam skala lokal maupun internasional. *Ketiga*, yang merupakan inti dari artikel ini, yaitu uraian tentang sejumlah temuan terkait keberadaan kota-kota pesisir yang dikaji berdasarkan teori strukturalisme. Tujuannya adalah untuk memahami urgensinya terhadap kajian sejarah maritim di Nusantara karena wilayah Nusantara sejak masa lampau hingga sekarang memiliki bentang lautan yang luas sehingga interaksi antarindividu dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan sangat mungkin terjadi (Ulaen 2017:54).

B. METODE

Artikel ini ditulis menggunakan metode sejarah. Tahapannya terdiri atas heuristik (pengumpulan sumber), kritik sumber, interpretasi (analisis fakta sejarah), dan historiografi (penulisan sejarah) (Abdurrahman 2011:104-117).

Langkah pertama adalah pengumpulan sumber, yakni buku-buku baik dalam bentuk cetak maupun digital, yang diperoleh dari Perpustakaan Fakultas Adab dan Humaniora UIN Jakarta, Perpustakaan

Nasional Republik Indonesia, dan Library Genesis (*libgen.is*). Selain itu, terdapat pula sumber lain, seperti artikel jurnal, bagian tulisan dari bunga rampai, laporan hasil penelitian, dan makalah seminar, yang diperoleh dari hasil pencarian di internet.

Penelitian ini juga berbasis sumber sekunder karena fokus utama yang ingin dikaji ialah pendapat dari para akademisi atau sejarawan terkait peristiwa maritim pada kota-kota pesisir di berbagai daerah. Pendapat-pendapat tersebut diperoleh dari karya-karya mereka yang telah diterbitkan. Seperti yang dikatakan oleh Madjid (2021), perlu dilakukan pemilihan sumber yang memenuhi syarat kredibilitas untuk dijadikan rujukan dalam penulisan sejarah. Judul buku dan artikel jurnal yang terpilih telah disebutkan pada bagian pendahuluan artikel ini. Karya-karya lain yang sesuai dengan tema artikel ini, antara lain tulisan Bellwood dan Kamil (2000), Tjandrasasmita (2000), Rabani (2010), Azra (2013), Agustin (2016), Sadewa (2016), dan Wahid (2016).

Langkah berikutnya adalah melakukan analisis terhadap sumber-sumber terpilih menggunakan teori strukturalisme (*structuralism theory*) yang dicetuskan oleh Fernand Braudel, seorang sejarawan asal Prancis yang berpengaruh di dunia. Salah satu karyanya mengulas tentang keberadaan Laut Mediterania yang terletak di antara tiga benua, yakni Eropa bagian selatan, Afrika bagian utara, dan Asia bagian barat (Braudel 1972:23-24).

Karya Braudel yang juga menjadi acuan penelitian ini adalah trilogi *Civilization and Capitalism 15th-18th*

Century, yang terdiri atas: 1) *The Structures of Everyday Life*, 2) *The Wheels of Commerce*, dan 3) *The Perspective of the World*. Poin utama dari karya-karya tersebut ialah laut merupakan awal dari semua peradaban dunia karena fungsinya yang dapat mempersatukan pulau-pulau di sekelilingnya (Braudel 1992:334-402).

Pada tahap selanjutnya, penulis mencoba untuk menemukan dan mengulas tiga gagasan strukturalisme Braundel, yakni *longue durée* (periodisasi), *conjoncture* (kondisi ekonomi), dan *evenementiel* (kelanjutan), yang terdapat pada karya-karya yang dijadikan sumber/referensi artikel ini. Hasil temuan dan ulasan tersebut digunakan sebagai acuan dalam mengerjakan langkah terakhir, yaitu penulisan sejarah. Tulisan berisi uraian tentang perubahan karakter pelayaran dan perdagangan di Nusantara, perkembangan teknologi perkapalan sebagai penggerak ekonomi, serta pengaruhnya terhadap pertumbuhan kota-kota pesisir dalam kajian sejarah maritim.

C. HASIL DAN BAHASAN

1. Perubahan Karakteristik Pelayaran dan Perdagangan di Nusantara

Nusantara merupakan istilah yang digunakan pertama kali oleh Kerajaan Majapahit, yang kala itu diperintah Hayam Wuruk dan Mahapatih Gajah Mada sekitar abad ke-14, dalam Sumpah Palapa. Nusantara sendiri diambil dari bahasa Sansekerta, yang terdiri atas dua kata, yaitu nusa yang artinya ‘pulau’ dan antara yang berarti ‘luar’. Istilah tersebut kemudian

ditujukan untuk pulau-pulau di luar Jawa atau di luar pusat pemerintahan Majapahit. Dengan demikian, apabila mengacu pada istilah tersebut, maka wilayah Nusantara terdiri atas seluruh wilayah Indonesia saat ini, ditambah sebagian Semenanjung Malaya dan Pulau Borneo, yang meliputi Kalimantan (Indonesia), Sabah (Malaysia), dan Brunei (Syafiera 2016:722).

Berdasarkan letak geografisnya, Nusantara memiliki lautan luas yang membentang antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan (Syafiera 2016). Maka dari itu, sejak masa kerajaan Nusantara, sudah ada sebutan “wilayah bahari”. Nusantara wajar disebut demikian karena sejak dulu telah menampilkan sifat pelayaran dan perdagangannya sebagai dua aktivitas utama yang dilakukan setiap kerajaan yang letaknya terpencar di pulau-pulau Nusantara. Dari aktivitas pelayaran dan perdagangan tersebut terjalin komunikasi dan lalu lintas antarpulau di Nusantara. Selain itu, tentu saja masyarakatnya saat itu telah mengembangkan suatu jaringan maritim yang didukung dengan navigasi atau penunjuk arah, serta teknologi kapal yang terus berkembang dari masa ke masa (Lapian 2008:1).

Dalam studi lainnya, Lapian mengemukakan bahwa kegiatan pelayaran dipandang sebagai sarana untuk membangun interaksi antarmasyarakat pada suatu wilayah dengan wilayah lain (1997). Oleh karenanya, dibutuhkan alat transportasi, seperti kapal dan perahu, agar proses tersebut bisa berlangsung. Pada masa sebelum diperkenalkan alat navigasi

modern, para pelaut tradisional mengandalkan kemampuan dan pengalamannya dalam mengarungi lautan. Mereka memanfaatkan alam sekitarnya sebagai penunjuk arah, misalnya dengan mengamati letak matahari terbit ataupun tanda-tanda alam lainnya di laut. Di samping itu, seperti yang dikatakan Reid (1999), kondisi angin juga turut memengaruhi aktivitas pelayaran, khususnya di Asia Tenggara atau Nusantara. Istilah yang dipakai adalah angin muson, yakni angin yang bertiup atau berembus pada periode tertentu dan terus berubah-ubah setiap bulan dalam satu tahun (Hamid 2015:12-14).

Perubahan arah angin kemudian berpengaruh terhadap aktivitas lainnya, seperti perdagangan, yang merupakan hal paling pokok dalam menjalin hubungan antarwilayah. Selain itu, tercipta pula arus pertukaran barang atau komoditas dari berbagai penjuru wilayah penghasil komoditas. Komoditas tersebut ialah beras, jagung, rempah-rempah, kain, kayu cendana, kopi, dan masih banyak lagi (Nur 2016:319-320).

Keberadaan pelabuhan sangatlah penting dalam mendukung aktivitas perdagangan karena meningkatkan keterjangkauan wilayah untuk banyak orang. Di samping itu, pelabuhan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Misalnya, kegiatan ekspor dan impor barang yang sebagian besar dikirim lewat jalur laut akan semakin lancar dengan adanya pelabuhan (Sadewa 2016:53).

Berdasarkan penjelasan tersebut, wilayah Asia Tenggara, khususnya Indonesia, mempunyai potensi untuk

menjadi negara maritim yang besar. Menurut Mahan (dalam Sulistiyono 2016:104), ada enam syarat utama yang harus dimiliki suatu wilayah agar bisa menjadi negara maritim, yaitu:

- a) posisi geografis,
- b) karakteristik daratan dan lautan,
- c) luas wilayah,
- d) jumlah penduduk,
- e) karakter masyarakat, dan
- f) karakter pemerintahan.

Dari enam syarat yang dimaksud, tinggal syarat kelima dan keenam yang belum dimiliki Indonesia.

Meskipun demikian, seperti diketahui bahwa Indonesia mendapat julukan negara kepulauan terluas di dunia. Wilayahnya membentang di perairan tropis, antara Samudera Hindia dan Pasifik, serta dari Semenanjung Malaya hingga Australia. Belum lagi, Indonesia adalah penghasil komoditas yang beraneka macam sehingga menarik perhatian banyak negara asing untuk masuk ke wilayah perairan Indonesia dengan berbagai keperluan, salah satunya adalah berdagang (Sulistiyono 2016:83-104).

Setelah bangsa Eropa datang pertama kali ke Nusantara pada awal abad ke-16, perubahan pun mulai terjadi. Ketika Portugal berhasil menguasai Malaka pada 1511, diterapkanlah berbagai kebijakan terkait perdagangan. Salah satunya pajak yang memberatkan para pedagang, di samping adanya pembagian jatah ekspor dan impor yang tidak adil bagi kelompok pedagang tertentu (Syafiera 2016:723). Tidak berbeda jauh, ketika Belanda datang ke Nusantara, dan selanjutnya mendirikan kongsi dagang VOC (Verenigde Oost-

Indische Compagnie) pada 1602, lalu diterapkan sistem monopoli perdagangan rempah-rempah dan beberapa komoditas lainnya, seperti cengkih, lada, pala, dan bunga pala (fuli) di Kepulauan Maluku (Ternate). Rempah-rempah dan berbagai komoditas itu disetorkan ke Batavia dan dikapalkan menuju Eropa sebanyak 17 kali perjalanan. Keuntungan yang diraih dari aktivitas tersebut adalah sebesar 14-17 kali lipat dari harga aslinya (Reid 1990:11-12).

Kemenangan VOC dalam persaingan rempah-rempah yang menjadi urat nadi perekonomian dan perdagangan Nusantara, turut memberikan warisan di bidang kemaritiman. Warisan tersebut adalah sebuah rute perdagangan yang bermula dari pelabuhan sebagai titik utama. Selanjutnya, dari titik utama tersebut tumbuhlah kota-kota pesisir di Nusantara yang berfungsi dengan baik untuk menarik aktivitas pelayaran dan perdagangan sampai abad ke-19 (Mulya 2014:6).

Kota-kota pesisir yang berkembang di Nusantara pada masa selanjutnya, kebanyakan merupakan pelabuhan bebas yang ditetapkan Belanda sejak 1850-an. Pelabuhan bebas di Nusantara bagian barat, yakni Cirebon, Demak, Jepara, Tuban, Surabaya, dan Gresik (Reid 2015:76), sedangkan yang berada di Nusantara bagian timur, seperti Ternate, Makassar, Kema, Manado, Kaili, Banda, dan Ambon (Hasim 2019:152-153). Tujuan Belanda menetapkan pelabuhan bebas adalah agar masyarakat Asia Tenggara hanya memusatkan kegiatan perdagangan di pelabuhan-pelabuhan

tersebut serta mencegah terjalannya kerja sama dagang dengan bangsa lain.

2. Perkembangan Teknologi Perkapalan di Kota-kota Pesisir Nusantara

Kapal dan perahu merupakan alat transportasi laut yang memiliki peranan penting untuk mendukung keberlangsungan aktivitas pelayaran dan perdagangan, khususnya di perairan Nusantara. Alat transportasi tersebut sudah ada sejak abad ke-20 SM, berupa perahu bercadik (memiliki penyangga), sebagai alat migrasi yang digunakan orang-orang Austronesia masuk ke wilayah Nusantara. Perahu bercadik lalu berkembang menjadi perahu lesung papan yang dilengkapi dengan layar, sebelum akhirnya muncul kapal seperti yang digunakan para Orang Laut untuk berlayar ke berbagai wilayah Asia Tenggara hingga Pasifik (Fiqri 2020:5-6).

Perjalanan menggunakan perahu dan kapal yang sudah berlangsung sejak lama dapat dibuktikan dengan telah adanya hubungan antara Kepulauan Nusantara dengan beberapa wilayah yang saling berdekatan sejak masa prasejarah, di antaranya dengan wilayah Australasia yang mencakup Australia dan Papua Nugini; Cina dan Taiwan; serta negeri-negeri Asia Tenggara daratan, khususnya Thailand dan Vietnam (Bellwood dan Kamil 2000:3).

Berkenaan dengan adanya perkembangan teknologi perkapalan di Nusantara, orang-orang Melayu ketika melakukan perdagangan di Malaka pada abad ke-18, telah menggunakan berbagai jenis kapal dagang untuk berlayar, antara lain perahu, sampan,

gurab, sagur, dan pair, dengan kapasitas muatan sekitar 100-200 ton dan ditambah 40-100 orang penumpang di setiap kapal. Jenis armadanya sendiri ada yang bernama nama kakap, lancap, penjabab, dan baluk (khusus armada perang). Keberadaan kapal-kapal dagang Melayu, selain mempertemukan pedagang lokal di wilayah Nusantara, juga pernah digunakan untuk berlayar hingga ke wilayah Cina dan India, khususnya ke Gujarat, Koromandel, Tanasserim, Benggala, Pegu, dan Sri Lanka (Hamid 2015:103-104).

Sementara itu, di Mandar (Sulawesi) terdapat empat jenis perahu yang dipakai oleh para pelaut di sana untuk berlayar dari Selat Makassar ke berbagai wilayah. Menurut Hamid (2021:87-102), terdapat beberapa jenis perahu beserta rute-rutenya, sebagai berikut.

- a) Perahu padewakang untuk tujuan ke Palari.
- b) Perahu pakur ke Sandeq.
- c) Perahu lete atau lambo ke arah pesisir utara Jawa dan Madura.
- d) Perahu baqgo merupakan hasil pengembangan dari perahu padewakang pada abad ke-20.

Selain beberapa jenis perahu lokal yang telah disebutkan di atas, terdapat pula kapal jenis jung, yang digunakan oleh orang-orang Eropa untuk berlayar ke perairan Nusantara pada abad ke-16. Tentu saja jung berukuran jauh lebih besar ketimbang kapal-kapal lokal. Kapal jenis ini memiliki kargo berkapasitas muatan 1.000 ton, terdiri atas beberapa lapis papan lambung dan layar (Fiqri 2020:8).

Adapun penjelasan mengenai keberadaan jung banyak dijumpai dalam catatan-catatan penjelajah Eropa pada abad ke-16, termasuk catatan penjelajah Portugal ketika melakukan penyerbuan terhadap Malaka. Di saat itu, armada Portugal pernah menjumpai jung berukuran besar. Meski demikian, keberadaan jung juga memiliki arti penting dalam perkembangan perdagangan di Nusantara sampai abad ke-18 karena digunakan untuk mengangkut produk-produk dagang yang berasal dari wilayah Nusantara bagian timur, Jawa, dan Sumatra untuk dikirim ke berbagai kota dagang, terutama Malaka (Fiqri 2020:8).

Sejak saat itulah, berbagai jenis perahu dan kapal Nusantara mulai dibuat untuk menunjang kegiatan pelayaran dan perdagangan, yakni kapal-kapal yang terbuat dari batang kayu berkualitas baik. Dalam proses pembuatannya, batang kayu dikeruk menggunakan alat tradisional, seperti kapak. Setelah itu, batang kayu dilengkungkan dengan bantuan api dan air supaya dasar perahunya bisa berbentuk datar dan lebar. Tahap terakhir adalah pendirian tiang sebanyak dua atau lebih untuk pemasangan layarnya karena laju kapal tradisional sangat bergantung pada kekuatan angin (Lapian 2008:18-19).

Tentunya, proses pembuatan perahu itu membutuhkan kerja keras dan keuletan. Oleh karena itu, orang-orang yang ditunjuk untuk membuat kapal adalah mereka yang sudah mempunyai pengalaman selama bertahun-tahun. Sama seperti ketika membangun rumah, balai, ataupun jembatan, pekerjaan membuat kapal

biasanya diiringi dengan doa dan sesajen yang mengawali setiap tahapan dalam pembuatan kapal, atau bisa juga disesuaikan dengan adat kebiasaan setempat (Lapian 2008:20).

Kadang kala, tipe layar kapal atau perahu bergantung pada arah angin, serta keadaan cuaca dan musim pada jalur-jalur tertentu yang hendak dilewatinya. Maka dari itu, terdapat berbagai tipe layar yang digunakan pada perahu Nusantara sejak abad ke-16, misalnya layar tipe *tilted-rectangular* yang sering dipakai para pelaut yang berlayar di Kepulauan Nusantara. Selain itu, ada pula tipe latin untuk perahu dengan rute perjalanan dari Selat Malaka ke Samudra Hindia atau arah sebaliknya (Fiqri 2020:18). Tipe layar yang disebut *tanjaq* digunakan oleh sebagian besar pelaut Mandar. Posisi layar diletakkan sejajar dengan perahu apabila angin bertiup dari arah haluan (depan), atau dalam istilah Mandar disebut *туру* dan *sa'bang*. Namun, jika angin bertiup dari arah buritan (belakang), atau yang disebut *bi'lu* dan *makkarakaji*, maka layar perahu dimekarkan secara melintang (Fiqri 2020:18; Hamid 2021:81).

Sejak itu pula, mulai dikenal beberapa konsep atau istilah dalam rute pelayaran yang berangkat dari arah Mandar ke berbagai wilayah di Nusantara, dan sebaliknya. Istilah-istilah tersebut sekaligus untuk menentukan jenis kapal dan tipe layar yang digunakan, seperti yang diungkapkan oleh Iqmal (2016:151) di bawah ini.

a) Patumasik, rute pelayaran Mandar-Singapura.

- b) Passa'la, rute pelayaran Mandar-Malaysia-Singapura.
- c) Pappadang, rute pelayaran Mandar-Padang.
- d) Pa'jawa, rute pelayaran Mandar-Jawa.
- e) Pabborencu, rute pelayaran Mandar-Kalimantan.
- f) Passalaparang, rute pelayaran Mandar-Lombok.
- g) Pattimor, rute pelayaran Mandar-Kupang.
- h) Paambung, rute pelayaran Mandar-Ambon.
- i) Pattaranate, rute pelayaran Mandar-Ternate.

Pada intinya, keberadaan kapal maupun perahu sangatlah dibutuhkan untuk mendukung keberlangsungan ekonomi, terutama di beberapa kesultanan Islam Nusantara. Salah satunya adalah di Kesultanan Banten yang diperintah Sultan Ageng Tirtayasa (1651-1683). Saat itu pelabuhan Banten menjadi pusat perdagangan internasional di Nusantara, sekaligus mewakili kekuatan dagang dari kerajaan-kerajaan Melayu-Indonesia. Adapun para pedagang yang ikut berniaga di Banten berasal dari Inggris, Denmark, Persia, India, Cina, Indocina, Jepang, dan Filipina (Azra 2013:284-285).

Selain itu, pada aspek keagamaan, adanya perahu dan kapal juga memberikan manfaat dalam proses islamisasi atau penyebaran ajaran Islam. Kegiatan pelayaran para pedagang muslim melalui Selat Malaka hingga pesisir utara Pulau Jawa menimbulkan interaksi antarsesama orang muslim yang umumnya terjadi di kota-kota pesisir, seperti Aceh, Malaka,

Cirebon, Indramayu, Demak, Tuban, dan Gresik. Ada pula pedagang asing dari Arab, Persia, dan Gujarat (India) yang ikut serta dalam menyampaikan dakwah Islam kepada masyarakat yang tinggal di Nusantara (Tjandrasasmita 2000:21).

Memasuki abad ke-19, kapal dirancang lebih modern, yakni dengan memakai tenaga mesin untuk berlayar, yang dikenal dengan istilah kapal api atau kapal uap. Hal itu membuat perubahan drastis dalam tatanan kehidupan masyarakat di berbagai belahan dunia, termasuk wilayah Nusantara. Mereka menjadi semakin konsumtif terhadap barang industri, salah satunya dalam memenuhi kebutuhan persenjataan militer yang justru menimbulkan konflik yang brutal di antara negara-negara besar Eropa. Perang pun kemudian terjadi, antara lain Perang Napoleon (Belanda-Prancis) yang berakhir pada 1811, Perang Kemerdekaan Yunani (1821-1829), Perang Inggris-Amerika pada 1812, Perang Afganistan, dan berbagai perang unifikasi Jerman-Italia (Ricklefs et al. 2013:261-262). Sementara itu, di Nusantara sendiri juga pernah terjadi beberapa perang besar yang melibatkan rakyat pribumi. Peperangan itu dilakukan bangsa penjajah dari Belanda maupun Inggris, seperti Perang Padri (1803-1838), Perang Jawa atau Perang Diponegoro (1825-1830), Perang Aceh-Belanda (1873-1915), dan Perang Inggris-Burma (1885), yang mewarnai dinamika politik dan kekuasaan di wilayah kemaritiman Nusantara (Ricklefs et al. 2013:262).

Upaya untuk menghindari konflik antarnegara mendorong pembuatan

kebijakan khusus yang mengatur pelayaran dan perdagangan. Hal ini juga sebagai konsekuensi dari perkembangan teknologi perkapalan. Pemerintah Hindia Belanda kemudian menerapkan izin untuk dapat keluar masuk wilayah kelautan/perairan Indonesia dengan pemberlakuan paspor berlayar (*zeebrief*). Izin atau paspor berlayar tersebut diberlakukan untuk kapal-kapal pribumi maupun kapal-kapal asing yang datang ke Indonesia, serta perahu layar pribumi yang akan melakukan pelayaran dan perdagangan internasional. Namun, izin atau paspor berlayar tidak berlaku untuk pelayaran dalam negeri, yakni pelayaran yang dilakukan orang-orang pribumi ke sejumlah pulau di dalam negeri (Rabani 2010:10-11).

Perkembangan teknologi perkapalan memiliki nilai khusus bagi masyarakat Nusantara, yakni pada kemajuan budaya baharinya, yang dimulai dari terciptanya kegiatan tukar menukar barang hingga terjadi perjumpaan budaya dari berbagai wilayah di Nusantara dan negara-negara luar. Selain itu, eksistensi dari kemajuan budaya dapat terlihat pula dari keberadaan pelabuhan di kota-kota pesisir yang semakin tumbuh dengan berbagai aktivitas perdagangannya (Sulistiyono 2016:105).

Pertumbuhan tersebut juga didukung dengan keterampilan masyarakat Nusantara dalam pembuatan perahu ataupun kapal, terutama yang tinggal di pesisir, misalnya orang Jawa, Melayu, Bugis, Banjar, Madura, Ternate, dan Papua, yang menjaga tradisi pembuatan kapal. Mereka membuat kapal modern tetapi tetap

mempertahankan nuansa khas kedaerahan dan hanya dikembangkan masyarakat setempat. Mereka pun tidak serta merta menggusur keberadaan perahu tradisional yang sudah dianggap sebagai ikon peradaban maritim Nusantara (Wahid 2016:17).

3. Urgensi Keberadaan Kota-kota Pesisir terhadap Kajian Sejarah Maritim

Kota pesisir yang berpotensi ekonomi dan menjadi pusat pemerintahan karena berfungsi sebagai penunjang perdagangan, secara umum telah mengalami perkembangan. Perkembangannya sangat bergantung pada peran kelautan sebagai sarana penghubung antarwilayah. Kawasan kota pesisir dapat dikelompokkan menurut kriteria lingkungannya, seperti berikut.

- a) Lingkungan pusat kota (administrasi pemerintahan).
- b) Lingkungan permukiman kota (tempat tinggal).
- c) Lingkungan industri (kegiatan perdagangan).
- d) Lingkungan produksi (penanaman komoditas, pembuatan barang).
- e) Lingkungan konservasi pesisir (rawa, muara sungai, tambak).

Berdasarkan kriteria tersebut, kota pesisir merupakan daerah terbangun yang menempati kawasan pesisir dan memiliki keterhubungan dengan wilayah perairan dan daratan. Maka dari itu, kota pesisir layak dijadikan pusat kegiatan fungsional khusus, yaitu untuk perdagangan dan pertahanan (Kusliansjah dan Ramadhan 2012:21-22).

Kemunculan kota-kota pesisir di Nusantara dipengaruhi oleh adanya peningkatan dalam aktivitas perdagangan di lautan Nusantara, terutama sejak kemunculan kesultanan-kesultanan Islam pada abad ke-13 dan ke-14. Letak kesultanan-kesultanan Islam tersebut sebagian besar berada di wilayah pesisir. Tujuan dibentuknya kota pesisir adalah untuk memberikan kemudahan bagi para pedagang melakukan interaksi secara terbuka dengan masyarakat sekitar dan supaya mereka mudah menyesuaikan diri dengan kebudayaan yang ada. Pada abad ke-17, pertumbuhan kota-kota pesisir menunjukkan peningkatan signifikan. Salah satunya terlihat pada tata ruang kotanya yang memiliki keraton, rumah ibadah, perkampungan, dan pasar. Semua itu merupakan warisan dari Pemerintah Hindia Belanda di bidang arsitektur (Agustin 2016:103).

Tidak dimungkiri, kehadiran VOC dan Pemerintah Hindia Belanda telah memberikan dampak strategis terhadap bidang kemaritiman, di antaranya rute perdagangan yang berisi titik-titik pelabuhan sebagai jaringnya. Dari sekian banyak titik itu, muncul kota-kota pesisir sebagai pangkalnya. Beberapa kota besar yang ada sekarang ini merupakan hasil pengembangan dari kota pesisir, misalnya Jakarta, Surabaya, dan Makassar (Mulya 2014:6).

Pada abad ke-17, VOC menjadikan pelabuhan Batavia (sekarang Jakarta) sebagai titik pusat dari perdagangan maritim di Kepulauan Nusantara bagian barat, sedangkan untuk bagian timur diwakili pelabuhan Surabaya dan

Makassar. Perubahan terjadi ketika VOC dibubarkan pada akhir abad ke-18, yang diikuti dengan pergantian kekuasaan dari VOC ke pemerintah Hindia Belanda. Salah satu konsekuensi dari pergantian kekuasaan tersebut adalah perubahan orientasi kebijakan Pemerintah Hindia Belanda yang cenderung lebih memprioritaskan sektor agraris dibandingkan maritim. Akan tetapi, hal itu tidak berlangsung lama. Pemerintah Hindia Belanda kemudian mengembalikan pelabuhan Batavia ke fungsi semula dengan tujuan ingin membagi kembali sejumlah titik perdagangan di Pulau Jawa dan Madura serta pulau-pulau di luar Jawa, agar nantinya muncul jaringan perdagangan baru, yang berpeluang menghadirkan kota-kota pesisir lainnya (Mulya 2014:7).

Implementasi kebijakan tersebut dapat terlihat hasilnya pada beberapa contoh kasus. Misalnya, pesisir utara Madura yang merupakan gabungan dari kawasan Laut Jawa dan Selat Madura telah menjadi bagian dari jalur pelayaran dan perdagangan di laut Nusantara, tepatnya di wilayah antara Kepulauan Malaka hingga Maluku. Situasi tersebut kemudian menumbuhkan kota-kota pesisir di sekitar Selat Madura, seperti Surabaya, Gresik, Bangkalan, Pamekasan, Sumenep, Pasuruan, Probolinggo, Besuki (Situbondo), dan Panarukan. Contoh spesifik dapat dilihat di wilayah Sumenep yang telah menjadi kota pesisir sejak abad ke-18. Berdasarkan temuan mengenai tata ruang kota saat ini, di wilayah tersebut terdapat Masjid Jamik Sumenep, keraton, dan Pesarean Agung Asta Tinggi yang menjadi

tempat peristirahatan terakhir para raja Sumenep beserta anggota keluarganya (Agustin 2016:101-102).

Kasus lain adalah Cirebon yang telah menjadi kota pesisir dan bandar ternama sejak abad ke-14. Cirebon pernah mempunyai posisi penting dalam jalur sutra laut yang membentang dari Cina hingga Eropa, serta telah memunculkan pelabuhan-pelabuhan baru sebagai pusat perdagangan. Selain itu, kedatangan kapal-kapal asing ke Pelabuhan Muara Jati atau Pelabuhan Cirebon semakin mempertegas keberadaan Cirebon dalam jalur perdagangan internasional. Bahkan, hingga masa sekarang ini, keberadaan Cirebon sebagai kota pelabuhan tetap dipertahankan, dengan dukungan sistem pemerintahan yang baik dan pengadaan jalan-jalan darat (Kusliansjah dan Ramadhan 2012:63). Dengan statusnya sebagai kota pesisir, Cirebon kini benar-benar memanfaatkan laut untuk mengembangkan kawasan pesisirnya yang terdiri atas pantai, sungai, dan danau, yang dikenal dengan konsep *new waterfront city*. Pengembangan kawasan pesisir tersebut menjadikan Cirebon sebagai kota bahari yang memiliki jati diri, terlebih dengan adanya mata rantai sejarah maritim berkat perjumpaan dengan para pedagang luar wilayah, baik dari masyarakat lokal maupun internasional (Kusliansjah dan Ramadhan 2012:64).

Lebih lanjut, apabila mengkaji dari sisi sejarah maritim Nusantara, wilayah pesisir utara Jawa, atau biasa disebut dengan Pantura Jawa, telah memegang peranan penting dalam jaringan perdagangan yang tidak hanya

berlangsung di kawasan Nusantara, tetapi juga internasional (Sulistiyono 2017:1). Kondisi ini bermula ketika Pelabuhan Banten berhasil dikuasai Kesultanan Demak pada 1523. Beberapa tahun kemudian, tepatnya pada 1530, Banten berhasil menguasai Pelabuhan Sunda Kelapa lagi, lalu mengganti namanya menjadi Jayakarta. Pada 1619, wilayah tersebut jatuh ke tangan VOC dan namanya diubah kembali menjadi Batavia. Namun, hal itu tidak mematahkan posisi Banten sebagai produsen rempah-rempah dan lada terbesar di Nusantara yang banyak menghadirkan para konsumen atau pedagang dari luar Pulau Jawa. Secara tidak langsung, aktivitas perdagangan memberi peluang terhadap perkembangan pelabuhan maupun kota pesisir di Pantura Jawa yang terbentang hingga Surabaya. Faktor lainnya, seperti kondisi keamanan, membuat para pedagang asing memilih singgah ke beberapa kota di Pantura Jawa (Sulistiyono 2017:4-5).

Contoh kasus di luar Pulau Jawa dan Madura ditunjukkan oleh tiga kota pesisir yang seluruhnya berada di Pulau Sulawesi bagian tenggara, yakni Buton, Kendari, dan Raha. Penetapan kota-kota pesisir tersebut didasari keputusan Pemerintah Hindia Belanda Nomor 49 tertanggal 27 April 1969 yang terdapat dalam *Staatsblad van Nederlandsch-Indie*. Berbeda dengan di Jawa, kebanyakan kota pesisir di Sulawesi melakukan aktivitas pelayaran melalui sungai-sungai ketimbang lautan. Meski demikian, pelabuhan tetap menjadi pilihan utama untuk kepentingan perdagangan (Rabani 2010:52).

Kota Buton memiliki empat wilayah pelabuhan atau diistilahkan sebagai *barata*, yang dijadikan sebagai pusat kekuasaan ketika Buton menjadi salah satu kesultanan yang bercirikan Islam pada abad ke-16. Wilayah pelabuhan tersebut adalah Muna, Tiworo, Kalingsusu, dan Kaledupa. Keberadaan wilayah *barata* mempunyai fungsi, antara lain sebagai bagian dari sistem pertahanan dan keamanan Kesultanan Buton, yang melindungi masyarakat dari berbagai gangguan eksternal. Setelah itu, wilayah *barata* berkembang menjadi sarana perdagangan untuk memperkenalkan produk daerah setempat ke pasar internasional (Rabani 2010:53-57).

Kota pesisir berikutnya di Pulau Sulawesi adalah Kendari. Kota Kendari ditemukan pertama kali oleh seorang pelaut utusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda, bernama Jacques Nicholas Vosmaer. Informasi ini didasari catatan perjalanannya ke Nusantara, berjudul *Korte Beschrijving van het zuid oostelijk schiereiland van Celebes* (1831). Sejak itu, Kota Kendari telah dijadikan sebagai pusat aktivitas dagang dan militer (Rabani 2010:60).

Memasuki abad ke-20, berbagai sarana penunjang aktivitas perdagangan terus dibangun di Kendari, antara lain pelabuhan, kantor cukai ekspor dan impor, serta asrama militer. Tak lama kemudian, Kendari diramaikan oleh para pedagang dari Bugis dan Makassar yang mendiami daerah pesisir, ditambah lagi dengan kehadiran orang Bajo yang bermukim di atas permukaan air di Teluk Kendari (Rabani 2010:64-65).

Hal serupa juga terjadi di Raha atau Muna sebagai salah satu kota pesisir di Pulau Sulawesi, yang terbentuk berkat adanya arus perdagangan dan pelayaran. Kota Raha memiliki berbagai macam komoditas atau produk dagang, misalnya kayu jati, kapuk, tembakau, kelapa, dan karet, yang dipasarkan di Buton, Makassar, dan Jawa. Selain itu, terdapat pula hasil tangkap ikan yang diekspor ke Maluku dan Makassar (Rabani 2010:68-69).

Masih di Pulau Sulawesi, terdapat Mandar sebagai salah satu kota maritim di Sulawesi bagian barat, yang memiliki dua pelabuhan “kembar”, yaitu Pambauwang dan Majene. Keduanya saling melengkapi dalam hal pelayaran dan perdagangan, hingga sempat mengalami masa kejayaannya pada 1900-1940. Karena secara geografis letaknya sangat berdekatan dengan Selat Makassar, kedua pelabuhan itu menjadi pelabuhan yang sibuk di Pulau Sulawesi. Mereka memiliki jaringan pelayaran menuju ke Jawa, Kalimantan, dan Sumatra (Hamid 2021:107-123).

Hanya saja, aktivitas di kedua pelabuhan tersebut dibedakan oleh musim. Pelayaran mereka masih bergantung pada kondisi angin. Di saat angin musim timur, pada Mei-September, aktivitas pelaut dan pedagang di Pelabuhan Pambauwang berlangsung padat. Sebaliknya, aktivitas yang padat di Pelabuhan Majene justru terjadi ketika angin musim barat, pada Desember-Maret (Hamid 2021:160-162).

Aktivitas pelayaran dan perdagangan, baik di Pambauwang maupun Majene, tidak hanya melibatkan pedagang lokal dari Makassar, Bugis,

dan Mandar, melainkan juga dari mancanegara, seperti Arab dan Cina. Menurut Hamid (2021:167-238), Komoditas yang diperjualbelikan di sana terbagi menjadi empat macam, sebagai berikut.

- a) Hasil perkebunan, antara lain kelapa, kopra (daging kelapa), kopi, pala, dan fuli (bunga pala).
- b) Hasil perikanan, seperti teripang, ikan kering, lola, dan garam.
- c) Hasil pertanian, yaitu padi/beras, jagung, ketela, dan pisang.
- d) Hasil kerajinan tangan, yang berasal dari rotan, kulit ular, kulit buaya, kayu damar, dan kapok.

Namun, di tengah kegemilangan tersebut, terdapat sejumlah pihak yang berusaha mengambil celah untuk bisa mengambil alih kekuasaan, terutama pada bidang pelayaran. Misalnya, yang dilakukan perusahaan pelayaran milik Belanda, bernama KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) yang masuk ke Kota Mandar pada 1924 karena ingin menjadi pesaing bagi masyarakat lokal dalam hal teknologi perkapalan. Akan tetapi, kedua pelabuhan “kembar” di sana mampu menetralkan keadaan berkat ketahanan yang cukup kuat. Di awal masa revolusi nasional, salah satu pelabuhan di Mandar harus mengalah, yang ditandai dengan kemunduran aktivitas Pelabuhan Pambauwang sejak 1957. Hal ini terjadi karena kemunculan beberapa organisasi atau gerakan baru pascakemerdekaan, yang kedatangannya justru mengganggu stabilitas pelayaran di Selat Makassar, seperti TNI (1947-1950), DI/TII (1953-1965), Permesta (1957-1961), dan Konfrontasi Indonesia terhadap

Malaysia (1963-1966) (Hamid 2021:147-304).

Seperti yang diungkapkan Braudel, bahwa keberadaan laut merupakan awal dari semua peradaban dunia karena laut dapat mempersatukan pulau-pulau di sekelilingnya. Namun, yang perlu digarisbawahi adalah setiap daerah memiliki *longue durée* (periodisasi) keemasan masing-masing, yang bergantung pada kemampuan dalam memanfaatkan teknologi dan sumber energi secara memadai (1992b:21-22).

Selain itu, aktivitas maritim di Nusantara sangat erat kaitannya dengan perdagangan yang berlangsung di wilayah perairan. Aktivitas tersebut kemudian menumbuhkan jaringan antarsesama pedagang dari berbagai pulau, baik dari dalam maupun luar negeri. Hal tersebut membuktikan bahwa aktivitas maritim memberikan dampak terhadap *conjuncture* (kondisi ekonomi), khususnya masyarakat Nusantara (Braudel, 1992c:589).

D. SIMPULAN

Temuan-temuan yang disajikan dalam artikel ini merupakan penguatan atas teori strukturalisme yang dikemukakan Fernand Braudel melalui tiga gagasannya, yaitu *longue durée* (periodisasi), *conjuncture* (kondisi ekonomi), dan *evenementiel* (keberlangsungan). Adapun bentuk-bentuk penerapan dari teori tersebut memperlihatkan bahwa dalam kajian sejarah maritim terdapat beragam peristiwa yang saling berkaitan antara satu dengan lainnya. Hal tersebut dapat ditemukan pada kota-kota pesisir di Nusantara, yang diawali dengan

perubahan karakteristik yang terjadi pada peristiwa maritim, yakni kegiatan pelayaran dan perdagangan, setelah kedatangan VOC pada abad ke-17. Kedatangan VOC mendorong pertumbuhan kota-kota pesisir karena diterapkannya kebijakan pembangunan jalur perdagangan yang menghubungkan antarpelabuhan sebagai titik utama.

Perubahan tersebut diikuti dengan perkembangan teknologi perkapalan di berbagai kota pesisir untuk meningkatkan kualitas jaringan pelayaran dan perdagangan, yang memberikan nilai berarti bagi masyarakat Nusantara. Dengan berkembangnya teknologi perkapalan, hubungan dagang kian meningkat untuk keberlangsungan ekonomi, baik dalam skala lokal maupun internasional. Selain itu, perkembangan teknologi perkapalan juga membuka peluang bagi pedagang muslim untuk melakukan kegiatan islamisasi di Nusantara dan berdampak pada kemajuan budaya maritim dengan semakin banyaknya kota-kota pesisir yang mengisi aktivitas perdagangan sampai abad ke-19.

Keberadaan kota-kota pesisir telah membuktikan peranannya dalam membangun jaringan perdagangan, tidak hanya di kawasan Nusantara melainkan juga internasional. Contohnya, di Cirebon, laut bisa berfungsi untuk mempersatukan pulau-pulau maupun kota-kota di sekitarnya.

Kajian tentang kota-kota pesisir yang kaya akan nilai kesejarahan dan kemaritiman, diharapkan dapat diserap dan dimaknai kembali oleh generasi muda saat ini. Selama ini, kegiatan yang bersifat komersial, misalnya perdagangan dan pelayaran, dapat

teralisasi dengan hadirnya kota-kota pesisir. Namun yang tidak kalah penting adalah memperkuat identitas Nusantara, khususnya bangsa Indonesia, supaya catatan buruk di masa lampau tidak terulang kembali di masa mendatang. Di masa lalu, konflik atau peperangan antarnegara maritim dipicu perilaku konsumtif masyarakat terhadap barang industri dan ketidakbijakan dalam memanfaatkan kemajuan teknologi.

E. REKOMENDASI

Penulis berharap agar hasil kajian ini bisa dilanjutkan oleh peneliti-peneliti berikutnya. Beberapa ide penelitian yang direkomendasikan adalah sebagai berikut.

1. Studi kasus pada salah satu kota pesisir di Nusantara sebagai fokus kajian, dengan pembahasan mengenai karakteristiknya, alat transportasi yang digunakan, dan komoditas dagang yang diperjualbelikan.
2. Penjelasan mengenai bentuk-bentuk pemanfaatan kota pesisir yang sudah dilakukan pada masa sekarang, dalam usaha memperkuat identitas bangsa, terutama melalui semangat dan peran dari generasi muda.

F. UCAPAN TERIMA KASIH

Tulisan ini pada mulanya merupakan tugas Ujian Tengah Semester (UTS) mata kuliah *Maritime History*, Program Magister Sejarah dan Kebudayaan Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, tahun akademik 2022/2023, yang selanjutnya dikembangkan menjadi artikel jurnal. Oleh karenanya, ucapan terima

kasih disampaikan kepada Dr. Parlindungan Siregar, M.Ag. dan Dr. Imas Emalia, M.Hum. atas segala ilmu yang diberikan selama mengajar mata kuliah tersebut. Selain itu, ucapan terima kasih ditujukan pula kepada staf pelayanan di Perpustakaan Fakultas Adab dan Humaniora UIN Jakarta dan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, yang telah berkenan membantu dalam penelusuran buku-buku yang dibutuhkan untuk sumber penulisan.

DAFTAR SUMBER

- Abdurrahman, Dudung. 2011. *Metodologi Penelitian Sejarah Islam*. Yogyakarta: Ombak.
- Agustin, Nurul Hidayati. 2016. "Gurihnya Garam Wanginya Tembakau: Eksistensi Sumenep sebagai Kota Pantai pada Abad XVIII-XIX." Hlm. 101-109, dalam *Bunga Rampai Lawatan Sejarah Regional: Menelusuri Jejak Sejarah Maritim di Pantai Utara Jawa Tengah*, disunting oleh Darto Harnoko. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Azra, Azyumardi. 2013. *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII dan XVIII: Akar Pembaruan Islam Indonesia*. Edisi Perennial. Jakarta: Kencana.
- Bellwood, Peter, dan T. W. Kamil. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia*. Edisi Revisi. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

- Braudel, Fernand. 1972. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Volume I. California: University of California Press.
- . 1992a. *Civilization and Capitalism 15th-18th Century, Volume I: The Structures of Everyday Life*. California: University of California Press.
- . 1992b. *Civilization and Capitalism 15th-18th Century, Volume II: The Wheels of Commerce*. California: University of California Press.
- . 1992c. *Civilization and Capitalism 15th-18th Century, Volume III: The Perspective of the World*. California: University of California Press.
- Fiqri, Yanuar Al. 2020. “Teknologi Perkapalan Nusantara Abad ke-16-18 M.” *Sejarah dan Budaya: Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya* 14(1):1-21.
- Hamid, Abd. Rahman. 2015. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- . 2021. *Jaringan Maritim Mandar: Studi tentang Pelabuhan “Kembar” Pambauwang dan Majene di Selat Makassar 1900-1980*. Yogyakarta: Ombak.
- Hasim, Rustam. 2019. “Dari Monopoli hingga Pelabuhan Bebas: Aktivitas Perdagangan di Karesidenan Ternate 1854-1930.” *Sasdaya: Gadjah Mada Journal of Humanities* 3(2):151-179.
- Iqmal, Nur. 2016. “Kerajaan Balangnipa pada Abad XVI-XVII M.” *Rihlah: Jurnal Sejarah dan Kebudayaan* 4(1):141-154.
- Kusliansjah, Karyadi, dan Adam Ramadhan. 2012. *Struktur Pesisir (Waterfront) Kota Cirebon - Jawa Barat: Studi Kasus Telaah Morfologi Kawasan Pesisir Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kesusenan-Kota Cirebon*. Bandung: Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Universitas Katolik Parahyangan.
- Lapian, Adrian B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.
- Madjid, M. Dien. 2021. *Metode Sejarah: Teori dan Praktik*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Mulya, Lillyana. 2014. “Kebijakan Maritim di Hindia Belanda: Langkah Komersil Pemerintah Kolonial.” *Mozaik: Jurnal Ilmu Humaniora* 7(1):1-18.
- Nur, Nahdia. 2016. “Jaringan Perdagangan dan Integrasi Ekonomi (1900-1938).” *Walasuji: Jurnal Sejarah dan Budaya* 7(2):319-331.
- Rabani, La Ode. 2010. *Kota-kota Pantai di Sulawesi Tenggara: Perubahan dan Kelangsungannya*. Yogyakarta: Ombak.
- Reid, Anthony. 1990. “An ‘Age of Commerce’ in Southeast Asian History.” *Modern Asian Studies* 23(1):1-30.

- _____. 2015. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680, Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Ricklefs, M. C., Bruce Lockhart, Albert Lau, Portia Reyes, dan Maitrii Thwin. 2013. *Sejarah Asia Tenggara: Dari Masa Prasejarah sampai Kontemporer*. Depok: Komunitas Bambu.
- Sadewa, Danang Giri. 2016. "Kejayaan Maritim Pantai Utara Jawa Tengah: Sejarah Pelabuhan." Hlm. 53-62, dalam *Bunga Rampai Lawatan Sejarah Regional: Menelusuri Jejak Sejarah Maritim di Pantai Utara Jawa Tengah*, disunting oleh Darto Harnoko. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2016. "Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah." *Jurnal Lembaran Sejarah* 12(2):81-108.
- _____. 2017. "Peran Pantai Utara Jawa dalam Jaringan Perdagangan Rempah." Makalah, Seminar Nasional Jalur Rempah, dengan tema Rempah Mengubah Dunia, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, Jakarta.
- Syafiera, Aisyah. 2016. "Perdagangan di Nusantara Abad Ke-16." *Avatara: Jurnal Pendidikan Sejarah* 4(3):721-735.
- Tjandrasasmita, Uka. 2000. *Pertumbuhan dan Perkembangan Kota-Kota Muslim di Indonesia dari Abad XIII sampai XVIII Masehi*. Kudus: Menara Kudus.
- Ulaen, Alex John. 2017. "Laut yang Menyatukan: Mengungkap Ruang-Jaringan Laut Nusantara." *Lensa Budaya: Jurnal Ilmiah Ilmu-ilmu Budaya* 12(1):49-59.
- Wahid, Abdul. 2016. "Pusaka Bahari di Indonesia: Definisi dan Ruang Lingkupnya." Hlm. 9-20, dalam *Bunga Rampai Lawatan Sejarah Regional: Menelusuri Jejak Sejarah Maritim di Pantai Utara Jawa Tengah*, disunting oleh Darto Harnoko. Yogyakarta: Balai Pelestari Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Zuhdi, Susanto. 2020. "Budaya Bahari sebagai Modal Membangun Negara Maritim Indonesia." *Jurnal Maritim Indonesia* 8(2): 127-142.