
**POSISI STRATEGIS *HINTERLAND* DALAM AKTIVITAS EKONOMI DI
PELABUHAN TERNATE MALUKU
PADA ABAD XIX**

Deva A. Ayuba¹, Ruth S. Umbase², Hetreda Terry³
Jurusan Pendidikan Sejarah FIS Universitas Negeri Manado
Email: devaayuba@gmail.com, ruthumbase@unima.ac.id,
hetredaterry@unima.ac.id

Article History

Received : 2021-06-09 Accepted : 2021-06-15 Published : 2021-06-30

Abstrak-Penelitian ini bertujuan: Menganalisis aktivitas ekonomi di Maluku yang dipusatkan di pelabuhan Ternate pada abad XIX dan mendeskripsikan posisi daerah-daerah penyanggah di Maluku dalam aktivitas ekonomi di pelabuhan Ternate abad XIX. Penelitian ini membicarakan aspek kelautan sebagai konsep sejarah tentang pulau yang terpisah-pisah. Pendekatan yang digunakan adalah “pendekatan sistemik” dengan metode penelitian sejarah dari Marc Bloch yaitu : (1) observasi historis, (2) melakukan kritik sejarah atau pengujian data, (3) melakukan generalisasi (4) melakukan pencarian sebab-akibat dari masalah yang diteliti. Hasil penelitian ini yaitu aktivitas ekonomi di Maluku dipusatkan di pelabuhan Ternate pada abad XIX dapat dipahami dari beberapa faktor, di antaranya adalah faktor geografis, yang mendukung pelabuhan Ternate sebagai pusat aktivitas perekonomian masa itu serta Posisi daerah-daerah *hinterland* dalam aktivitas ekonomi abad XIX di pelabuhan Ternate yaitu; produktivitas daerah-daerah *hinterland* dalam menghasilkan komoditi ekspor berupa rempah-rempah dan barang kebutuhan lain. Dalam hal ini aktivitas perekonomian yang dipusatkan di pelabuhan Ternate sangat ditentukan oleh produktivitas daerah-daerah *hinterland*, sebaliknya daerah-daerah *hinterland* membutuhkan barang impor. Halmahera. Walaupun bersifat insidental (sementara) merupakan konstelasi dan fluktuasi ekonomi makro.

Kata kunci: *Hinterland, Ekonomi, Pelabuhan, Ternate, Abad XIX*

HINTERLAND'S STRATEGIC POSITION IN ECONOMIC ACTIVITIES IN TERNATE PORT, MALUKU IN THE XIX CENTURY

Deva A. Ayuba¹, Ruth S. Umbase², Hetreda Terry³
Jurusan Pendidikan Sejarah FIS Universitas Negeri Manado
Email: devaayuba@gmail.com, ruthumbase@unima.ac.id,
hetredaterry@unima.ac.id

Abstract-This study aims to: (1) analyze economic activity in Maluku which was centered in the port of Ternate in the nineteenth century. (2) Describe the position of buffer zones in Maluku in economic activity at the port of Ternate in the XIX century. This study discusses the marine aspect as a historical concept of separate islands. Therefore, the approach and research method used is a “systemic approach” which sees the entire water area as a unifier that integrates thousands of separated islands into one. While the research method used is the historical research method from Marc Bloch, namely: First, historical observation, second, conducting historical criticism or data testing, third, generalizing, or categorizing data according to the approach and theory used in this research and fourth is the last stage, namely conducted a causal search of the problem under study to find a change that occurred in the relationship between the hinterland areas in Maluku and the port of Ternate. The results of this study are (1) economic activity in Maluku was centered in the port of Ternate in the nineteenth century, it can be understood from several factors, including geographical factors, which supported the port of Ternate as the center of economic activity at that time. (2) The position of hinterland areas in the nineteenth century economic activity in the port of Ternate, namely; productivity of hinterland areas in producing export commodities in the form of spices and other necessities. In this case, economic activity centered at the port of Ternate is largely determined by the productivity of the hinterland areas, on the other hand, the hinterland areas require imported goods. Halmahera. Even though it is incidental (temporary) it is a constellation and macroeconomic fluctuation.

Keywords:*Hinterland, Economy, Port, Ternate, XIX Century*

Pendahuluan

Sejak zaman kuno, lokasi kepulauan Nusantara merupakan tempat persilangan jaringan lalulintas laut yang menghubungkan benua Timur dan benua Barat. Navigasi dengan teknologi kapal layar pada awalnya menempuh jalur dengan menyusuri pantai, namun dengan dikenalnya ilmu bintang, serta sistem angin yang berlaku di lautan Cina pada umumnya dan lautan Nusantara khususnya, maka pelayaran samudera dapat dilakukan (Sartono, 1992). Sistem angin di kepulauan Nusantara yang dikenal sebagai musim-musim memberikan kemungkinan pengembangan jalur pelayaran Barat-Timur berlangsung timbal balik secara teratur dan memiliki pola yang tetap. Musim Barat dan musim Timur sangat menentukan jalur pelayaran di Nusantara (Sartono, 1992).

Jalur-jalur pelayaran seperti tersebut, telah terbentuk sejak lama di Indonesia yakni sebelum masuknya para pedagang asing dari India, Cina Arab bahkan Eropa. Jalur pelayaran itu kemudian dikenal dengan pelayaran antar pulau di Nusantara. Hubungan tersebut terjadi melalui kegiatan pelayaran dan perdagangan antar penduduk dari berbagai pulau di Indonesia. Pelayaran dan perdagangan antar penduduk dari pulau-pulau di Indonesia, bukan saja mengakibatkan aktivitas ini berkembang dengan pesat tetapi juga mampu meningkatkan integrasi antar suku bangsa di Nusantara. Suatu proses integrasi yang telah berlangsung sejak abad XVII itu, kemudian mengalami kemunduran dengan adanya kekuasaan kolonial Portugis, Spanyol dan Belanda di

Indonesia. Hal ini sebagaimana dikemukakan Anthony Reid, bahwa banyak pusat perdagangan utama dalam pelayaran-niaga Asia Tenggara dihancurkan secara fisik atau diduduki oleh kekuasaan yang bermusuhan dalam abad XVI dan XVII. Banyak dari kekalahan penting disebabkan oleh orang Eropa, baik mereka sendiri-sendiri ataupun bersama-sama dengan kekuatan-kekuatan Asia (Anthoni, 1999).

Pola hubungan laut pada masa kini di perairan Maluku dapat dikatakan merupakan perkembangan lanjut dari pola yang dibentuk VOC sejak pertengahan abad ke-17. Data sejarah yang umum digunakan untuk mempelajari sejarah Maluku, yang terutama berasal dari Arsip VOC (abad ke-17 dan 18) maupun dari masa Hindia Belanda (pada abad ke-19 dan awal abad ke-20), tidak banyak memberi kejelasan mengenai pola hubungan laut dan sistem bandar niaga di masa sebelumnya pertengahan abad ke-17. Data dari abad ke-17 tersebut secara samar-samar saja mengisyaratkan adanya suatu pola bandar niaga dari masa sebelum pertengahan abad ke-17, tetapi tidak bisa digunakan untuk mendapatkan suatu gambaran yang menyeluruh.

Rijali menjabat sebagai imam Tanah Hitu (salah satu dan dua jazirah yang membentuk pulau Ambon) berasal dari salah satu dari empat keluarga utama (perdana) di Hitu, dan merupakan turunan ketiga dan empat keluarga itu merupakan cikal-bakal yang membentuk kekuasaan di Hitu dalam abad ke-15. Hikayat Tanah Hitu yang ditulis dalam pembuangan di Makasar pada pokoknya membentangkan kisah sejarah Hitu

melawan Portugis dan Belanda sejak pertengahan abad ke-16 hingga pertengahan abad ke-17.

Keluarga Rijali, yaitu yang dikenal sebagai keluarga Nusatapi, sejak semula memainkan peranan yang paling penting dalam dunia niaga ("baniaga"). Bahkan kakek Rijali, yaitu Jamilu Perdana Nusatapi, oleh Portugis diberi gelar Kapitan Hitu yang diwariskannya kepada anaknya dan kemudian cucunya. Gelar lain dari Jamilu yang tidak diwariskan adalah Don Jamilu. Dalam Hikayat Tanah Hitu berkali-kali diungkapkan bahwa Jamilu maupun turunannya berlayar ke Jawa untuk mengadakan hubungan dagang terutama dengan Jepara. Berdasarkan keterangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa sekalipun Hikayat Tanah Hitu menekankan sejarah politik, tetapi keterangan-keterangan yang terdapat didalamnya jelas mengisyaratkan pola bandar niaga di sekitar Hitu. Hitu bahkan terbentuk untuk kepentingan "baniaga". Sebab itu "hikayat" ini dapat membantu kita merekonstruksi pola bandar niaga di sekitar Hitu sebelum pertengahan abad ke-17. Hitu sesungguhnya merupakan salah satu dari pusat sistem bandar niaga di Maluku. Jangkauannya adalah terbatas pada wilayah yang sekarang dinamakan "Kabupaten Maluku Tengah". Dua sistem bandar niaga lainnya di Maluku adalah Maluku Utara dan Maluku Tenggara. Sayangnya mengenai kedua wilayah niaga tersebut tidak terdapat keterangan yang memadai seperti halnya Hikayat Tanah Hitu. Sebab itu pembicaraan di sini akan memusatkan pada pola bandar niaga di Maluku Tengah, sedangkan dua lainnya akan

disinggung dengan mengacu pada pola Maluku Tengah tersebut.

Maluku Utara, yang dilihat adalah empat bandar niaga utama yaitu Jailolo, Bacan, Tidore dan Ternate. Keempat bandar niaga itu masing-masing terkait dengan sejumlah bandar lainnya di wilayah Maluku Utara. Tidore misalnya, menjadi pusat dari bandar-bandar kecil di sebelah timur yaitu Halmahera Timur, kepulauan Raja Ampat dan pesisir Irian Barat; Ternate menjangkau ke Barat yaitu kepulauan Banggai, pesisir Sulawesi Timur bahkan ke Sulawesi Utara. Jailolo mencakup pesisir Barat Halmahera hingga abad ke-17 (dicaplok oleh Ternate). Sedangkan Bacan, walaupun sebelumnya mungkin lebih penting, dalam masa ini hanya mencakup pulau Bacan saja.

Demikian pula kepulauan Banda yang juga muncul sejak abad ke-14. Berbagai pulau di gugusan ini terutama menghasilkan pala. Di wilayah ini tidak sempat muncul sistem kekuasaan yang luas seperti di Maluku Utara (kerajaan), dan sistem pemerintahannya mirip dengan di Hitu (Genealogi). Sekalipun hampir setiap pulau di gugusan ini menghasilkan pala dalam jumlah yang besar, namun bandar niaga selama di pulau Banda muncul sebagai pelabuhan utama. Hal ini nampaknya disebabkan para penguasanya berhasil mengadakan hubungan tetap dengan pulau Jawa.

Tulisan ini bertujuan memberikan gambaran mengenai peranan daerah-daerah *hinterland* dari pelabuhan Ternate terhadap aktivitas ekspor-impor melalui pelabuhan Ternate pada masa kolonial Belanda. Sejauh-jauh kapal berlayar, sekali kelak ia masuk pelabuhan. Tetapi

pelabuhan yang satu berbeda dengan pelabuhan yang lain. Ramai tidaknya pelabuhan, sangat ditentukan oleh beberapa faktor diantaranya yang paling penting adalah “faktor ekologi”. Pelabuhan bukan asal saja tempat berlabuh, tetapi dimana kapal dapat berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin dan arus yang kuat (Tjadrasasmita, 1975). Tempat yang paling baik untuk pelabuhan adalah pada sebuah aliran sungai yang agak jauh ke dalam. Tetapi dalam hal ini yang menjadi kendala adalah lebar sungai dapat menghambat perkembangan suatu pelabuhan.

Dalam jaringan lalulintas di sebuah negeri kepulauan seperti Indonesia, fungsi pelabuhan adalah sebagai penghubung antara jalan maritim dan jalan darat. Pada zaman dahulu ketika komunikasi dengan daerah lebih banyak menggunakan sungai, maka lokasi pelabuhan memiliki banyak keuntungan. Melalui sungai penduduk pedalaman dapat mengangkut hasil sawah dan kebunnya ke pantai tanpa memerlukan tenaga banyak (Lapian, 2008).

Daerah *hinterland* dalam tulisan ini adalah daerah-daerah yang terletak di sekitar pelabuhan termasuk di dalamnya kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota dan daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Di samping itu, yang termasuk daerah *hinterland* adalah pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar pelabuhan utama. Interleasi antara *hinterland* dan pelabuhan ini bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat yang mempunyai berbagai fasilitas untuk memasarkan produk-

produk *hinterland* keluar daerah atau keluar negeri atau sebaliknya juga sebagai tempat untuk mengimpor produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke *hinterland* melalui jalur pelayaran. Oleh karena itu, selain diartikan sebagai pedalaman, *hinterland* juga diartikan sebagai penyangga yang merupakan produsen dan konsumen-konsumen ekspor-impor (Lapian, 2008).

Dalam konteks tulisan ini, pelabuhan Ternate merupakan pelabuhan utama yang berfungsi sebagai pintu gerbang keluar masuknya komoditi ekspor dan impor baik dengan daerah-daerah *hinterland* seperti Tidore, Bacan dan Jailolo yang memiliki fungsi sebagai daerah penyangga sekaligus merupakan daerah produsen komoditi yang sangat rampai di pasaran sejak abad XV hingga abad XX yakni rempah-rempah. Secara fisik pelabuhan Ternate terletak di pesisir timur pulau Ternate berhadapan langsung dengan daerah *hinterland*. Posisi inilah yang mempermudah jangkauan daerah-daerah *hinterland* yang melakukan hubungan dagang dengan pelabuhan Ternate (Amal, 2001).

Adapun alasan pentingnya topik ini diteliti yakni hubungan timbal balik antara pelabuhan Ternate dengan daerah-daerah penyanggah di Maluku dalam aktifitas ekonomi pada abad XIX. Hal tersebut sangat jelas terjadi karena dalam proses kegiatan ekonomi masyarakat memerlukan tempat yang dijadikan sebagai pusat pemasaran hasil-hasil komoditas yang dipanen pada waktu itu. Di pihak lain, Ternate sebagai pusat perdagangan ketika itu membutuhkan komoditas perdagangan untuk dipasarkan. Dari kondisi tersebut

tercipta kegiatan ekonomi antara daerah-daerah penyanggah di Maluku dengan pelabuhan Ternate yang saling membutuhkan.

Metode Penelitian

Berisi penelitian ini, membicarakan aspek kelautan sebagai konsep sejarah tentang pulau yang terpisah-pisah. Berkaitan dengan itu, A. B. Lopian (1992) mengemukakan bahwa sejarah Nusantara bukanlah sejarah yang membicarakan masa lampau pulau demi pulau, akan tetapi meliputi seluruh wilayah kepulauan sebagaimana diungkapkan secara tegas oleh pengertian sejarah Tanah Air (Lopian, 1992). Untuk menjangkau seluruh kepulauan di Nusantara, tentunya dibutuhkan peralatan dalam kegiatan pelayaran, seperti perahu, sampan dan kapal serta pelabuhan sebagai tempat bertemunya para pedagang dari berbagai pulau di nusantara. Jenis-jenis angkutan laut ini mencerminkan kekayaan alat angkut yang digunakan untuk mengadakan hubungan antarpulau. Dengan kata lain, aneka suku bangsa di kepulauan Nusantara telah mengembangkan kemampuan melaut yang berbeda tingkatannya, mulai dari kegiatan penangkapan ikan di tepi pantai, sampai pelayaran yang menjangkau seluruh wilayah asia Tenggara.

Bertolak dari kerangka berpikir tersebut, analisis peranan daerah-daerah *Hinterland* di Maluku dalam kaitan dengan aktivitas ekonomi di pelabuhan Ternate, ditempatkan dalam kerangka pendekatan *Sejarah Maritim Indonesia* yakni “pendekatan sistemik” yang melihat seluruh wilayah perairan sebagai pemersatu yang

mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah menjadi satu (Dasfordate, 2002). Tetapi di dalam perkembangannya, tingkat integrasi bisa berbeda-beda baik secara geografis, politis, ekonomi, sosial maupun secara *cultural*. Pada tahap awal, kegiatan hanya terbatas pada satu wilayah teluk kecil atau selat sempit tempat di mana masyarakat lokal seperti menyambung hidupnya sebagai nelayan, akan tetapi dengan berkembangnya teknologi perkapalan, maka wilayah kegiatannya bias meluas sampai ke perairan yang lebih jauh. Dengan demikian, maka pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan “sistemik” yang melihat wilayah perairan Indonesia sebagai kesatuan dari berbagai macam satuan bahari maka proses integrasi dapat dipahami berdasarkan sejarah masing-masing sistem yang semakin berkembang (Lopian).

Selanjutnya bagi sebuah negara kepulauan, daerah inti bukan dilihat dari sebuah pulau, melainkan suatu wilayah maritim yang letaknya terpusat. Jadi dengan pemahaman sejarah melalui studi aneka ragam satuan maritim, maka penjelasan proses integrasi berbagai unit bisa membuka peluang untuk membuat deskripsi dan analisis sejarahnya. Mengenai daerah-daerah *hinterland* di kepulauan Maluku, unit analisis sejarahnya dibatasi pada perairan Maluku yang dapat mempersatukan satu pulau dengan pulau-pulau lainnya terutama dengan pelabuhan Ternate. Untuk menganalisis permasalahan tersebut, akan digunakan pendekatan teori “fungsional” yang merupakan penjabaran dari teori

“sistem” (wahyono dkk, 200). Sistem dalam pengertian di sini adalah sistem yang bersifat terbuka, bukan sistem yang merupakan satu kesatuan yang bersifat tertutup dan memiliki batas-batas yang jelas.

Metode yang digunakan dalam tulisan ini akan mengikuti kaidah-kaidah dan prosedur yang berlaku dalam penelitian sejarah yang terdiri dari empat langkah penelitian sejarah dari Marc Bloch (Bloch, 1988) yang akan diterapkan secara kontinu, yaitu :*Pertama*, observasi historis, yakni melakukan studi awal dalam rangka mengumpulkan data mengenai jaringan pelayaran yang menghubungkan daerah-daerah *hinterlanda* di Maluku dengan pelabuhan Ternate. Tahap *Kedua*, melakukan kritik sejarah atau pengujian data, dengan membandingkan keterangan yang diperoleh tentang posisi daerah-daerah *hinterland* dalam aktivitas ekonomi di pelabuhan Ternate.. Tahap *ketiga*, melakukan generalisasi, atau

Hasil dan Pembahasan

Struktur Geografis Dan Demografi

Maluku utara terletak di propinsi Maluku yang wilayahnya meliputi beberapa pulau, dan sebagian besar ada di pulau Halmahera (bagian lengan utara) dan pulau Morotai (di bagian utaranya)ibu kotanya Ternate, terletak di pulau Ternate (65 kilometer persegi).wilayahnya di utara berbatasan dengan lautan teduh, di timur dengan laut Halmahera, di selatan dengan kabupaten Halmahera tengah dan di barat dengan laut Maluku.

kategorisasi data sesuai pendekatan dan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Tahap *keempat* merupakan tahap terakhir yakni melakukan pencarian sebab-akibat dari masalah yang diteliti untuk menemukan suatu perubahan yang terjadi dalam hubungan antara daerah-daerah *hinterland* di Maluku dngan pelabuhan Ternate (Bloch, 1988).

Prosedur penelitian sejarah tersebut akan digunakan untuk melakukan pendekatan secara tekstual dan kontekstual. Dalam arti bahwa penelitian dilakukan berdasarkan berbagai peninggalan dokumen dari kurun waktu yang bersangkutan dan secara analitis diperbandingkan dengan konteks jaman di mana dokumen tersebut muncul. Dengan demikian gambaran sejarah yang diharapkan adalah bukan hanya rekaman secara deskriptif semata, tetapi penggambaran yang mampu memunculkan unsur dinamika sejarah sesuai dengan konteks jamannya.

Luas daratannya sekitar 23.478,36 km,termasuk pulau-pulau yang ada di sekitarnya, seperti pulau Ternate, Doi, Riau, dan lain-lain keadaan alamnya, kabupaten ini terbentuk dari relief-relief besar, dengan palung-palung laut dalam, yang kontras dengan pegunungan di daratannya. kedalaman palung-palung tersebut umumnya 2.000-4.000m, dan tinggi rata-rata daerah ini sekitar 1.500m.sebagian besar wilayah ini merupakan wilayah vulkanik daerah lengan utara pulau Halmahera dan pulau ternate0, dengan sejumlah gunung apinya. Yang masih aktif antara lain gunung Tobaru (1.035m), gunung ibu (1.325m) gunung Jailolo

(1.130 m 0 dan gunung Gamalama di Ternate (1.715 m) (Ensiklopedia Indonesia, 1977).

Keadaan tanah di Maluku Utara dan Maluku pada umumnya merupakan tanah pegunungan dan jurang-jurang yang merupakan ciri khas daerah ini (Keuning, 1973). Angin yang berhembus melewati daerah ini yaitu angin pasat timur laut dan tenggara yang bertiup ke arah khatulistiwa. Pada bulan Desember dan Februari bertiup angin barat. Bulan Mei sampai dengan Agustus berhembus angin timur; pada bulan-bulan ini curah hujan daerah ini sangat tinggi.

Sebagian daerah yang terletak di khatulistiwa maka daerah ini beriklim tropis dengan curah hujan rata-rata 1000-2000 mm per tahun. Suhu udara rata-rata 26⁰-31⁰c, dengan kelembaban udara 83 persen.

Jaringan Pelayaran dan perdagangan

Berkaitan dengan hubungan perdagangan, pelayaran dengan pulau remah-rempah di Maluku sangatlah penting, baik kapal Gresik maupun kapal Banda menyelenggarakan hubungan pelayaran ini. Dalam hubungannya dengan Maluku, pelabuhan Gresik juga sangat penting karena melalui tempat inilah orang ternate dan tidore berlabuh pergi ke Giri untuk memperdalam pengetahuannya tentang agama islam.

Pada musim angin timur, kapal-kapal kecil dari Gresik berlayar ke selat Malaka, Sumatra, Kalimantan, Petani dan pelabuhan-pelabuhan Siam. Sedangkan pada musim barat, Malaka akan berlayar ke pulau-pulau Nusa Tenggara dan kepulauan rempah-

rempah di Maluku, juga ke Banten, Buru, Mindanao serta pulau-pulau Kei dan Aru.

Hubungan antara pulau Bali dengan pulau-pulau lain di Indonesia pada abad ini tidak kurang pentingnya. Orang-orang Belanda yang datang yang datang pada tahun 1596 menyaksikan suatu perdagangan besar dengan bagian timur maupun bagian Barat Indonesia ('groteen handel...soo nae Molucas Ambon, Banda, als nae Iava Bantam, sunda, ende Sumatra). Kapal-kapal dari sebelah barat yang belayar dari Maluku ke Nusa Tenggara biasanya mampi di Bali karena ada pelabuhan yang baik untuk mengisi air minum, bahan makanan berlimahlimpah dan murah serta ada bermacam-macam kain yang diperjual belikan di tempat ini. Selain itu, orang-orang Belanda juga melihat kapal-kapal dayung (roy-barcken) dating dari pulau Sumbawa. Kapal itu dlatan buah banyaknya, berbentuk panjang dan sempit.

Di samping Bali, Lombok Pires menyebut Sumbawa sebagai penghasil beras dan bahan makanan lainnya, seperti daging dan ikan. Pedagagan-pedagang Maluku datang ke Sumbawa unuk mengambil kayu sapan, ke Solor untuk belerang dan ke Timor untuk kayu cendana, Damar, dan Madu. Aneka pelabuhan mulai dari Bali sampai Timor juga disinggahi untuk perdagangan budak.

Semakin besar kekuatan dan kemampuan Belanda untuk menguasai jalan perdagangan pada abad 17, semakain sulit jalan bagi kapal-kapal pribumi untuk memelihara hubungan laut antara pelabuhan-pelabuhan tersebut. Oleh karena iti, kapal-kapal Jawa dan Portugis mencari jalan lain

untuk menghindari jalan dagang yang telah dikuasai Belanda. Dari Maluku mereka berlayar melalui pulau Kalimata dekat Kalimantan untuk menuju pelabuhan –pelabuhan di timur. Dengan menyusuri pantai selatan Kalimantan kapal-kapal Portugis juga dapat mengunjungi Makassar yang telah berkembang menjadi suatu pusat perdagangan yang ramai pada pertengahan abad ke -17

Melalui (3) tiga jalur laut, yakni melalui pesisir utara Jawa, yakni melalui pesisir utara Jawa, Pantai selatan Kalimantan serta melalui Brunei dan Mindanao, akhirnya kapal-kapal tiba di Maluku, daerah yang menjadi incaran kapal-kapal asing karena menghasilkan Pala dan Cengkeh. Pada waktu itu , hegemoni di Maluku sedang diperebutkan antara ternate dan Tidore.

Kerajaan Tidore pada waktu itu meliputi Maitara dan Mare, mencari wilayah ekspansinya ke daerah timur, yakni ke sebagian besar pulau halmaerah, Gebe, Kepulauan raja Ampat, dan bagian barat Irian atau tanah papua. Besar kecilnya kekuasaan tentu tergantung pada prekuensi ekspedisi-eksoedisi laut, selain juga pelayaran kapal dagang yang menghubungkan daerah-daerag tersebut denagn kota-kota metropol Ternate dan Tidore

Pola unsur -unsur baru. Lama-kelamaan berpengaruh pada orang-orang Eropa Barat itu turut mengubah keadaan politik dan ekonomi Indonesia. Pusat-pusat perdagangan menjadi sasaran kapal-kapal Eropa. Dalam hal pelayaran dan perdagangan, kompeni Belanda memegang peranan penting karena mereka berhasil memaksakan system

monopoli dagang yang di tunjang oleh modal besar, organisasi yang baik, persenjataan serta teknolgi perkapalan yang lebih maju. Namun di tempat-tempat dan pelabuhan yang belum dikuasai VOC atau dalam beberapa sector perdagangan di daerah VOC yang kurang mengalami campur tangan Kompeni (misalnya dalam pelayaran perahu pribumi), pola perdagangan dan pelayaran mesih tetap seperti pola dahulu.

Tempat Penghasil Barang Perdagangan Pada uraian-uraian terdahulu telah disinggung beberapa kali mengenai tempat-tempat di Indonesia yang menghasilkan barang ekspor untuk perdagangan internasional maupun lokal. Pada waktu itu, perdagangan internasional terutama berkisar pada perdagangan rempah-rempah. Jalan pelayaran yang "gemuk" dalam jaringan hubungan maritim Nusantara ketika itu jelas memperlihatkan sebuah garis yang menghubungkan daerah-daerah penghasil rempa-lada di Sumatera, Jawa, dan Kalimantan; pala di Maluku Tengah; dan cengkeh di Maluku Utara (Lapian, 2008).

Bahan ekspor lain yang juga penting ialah kayu-kayu dan berbagai hasil hutan, seperti damar, madu, dan sebagainya. Beberapa yang terkenal adalah kayu cendana dari Nusa Tenggara, kayu gaharu dan kelembak dari Sumatera dan Kalimantan, kayu besi dan kayu hitam dari Sulawesi dan Maluku. Pada waktu suasana poltik berubah, misalnya ketika Malaka didudiki Portugis, jalan sekunder ini berkembang pesat. Misalnya perkembangan jalan laut melalui pantai barat Sumatera yang sudah dipelopori sebelumnya oleh perahu-

perahu yang dahulu datang untuk mengambil lada, kayu-kayuan, kapur barus, emas, budak, dan sebagainya. Menurut Tome Pieres, waktu itu Tiku dan Pariaman belum menghasilkan lada, tetapi kemudian sumber Belanda menyebut kedua tempat ini sebagai penghasil lada.

Kita melihat serupa di Banten. Kalau permintaan lada bertambah, penduduk mengalihkan pertaniannya pada penanaman lada. Sebaliknya, kalau permintaan berkurang, penduduk menanam bahan makanan. Ketika Belanda mengadakan blokade terhadap Banten sehingga kapal-kapal yang datang ke pelabuhan berkurang, penduduk mulai menanam padi lagi. Malahan ada yang mulai menanam tebu karena gula bisa dijual pada orang-orang Inggris yang tinggal di Banten.

Menurut sebuah sumber dari 1616, pada bulan Februari dan Maret jika musim hujan sudah memungkinkan sungai-sungai dilalui perahu membawa hasil perkebunannya. Di lain pihak, orang-orang Tionghoa yang telah menunggu kedatangan lada ini memindahkan kampungnya lebih ke selatan kota Banten supaya bias mencegat perahu lada yang baru turun dari pedalaman dan memborong semuanya.

Pada tahun 1619, Belanda menguasai Jayakarta dan mengganti namanya menjadi Batavia (Betawi). Persaingan VOC yang didukung oleh blokade pelabuhan Banten menyebabkan semakin berkurangnya kapal-kapal yang mengunjungi Banten. Kemudian pada tahun 1634, arsip VOC mengabarkan bahwa sebagian

besar perdagangan Banten telah berpindah ke Batavia.

Kedudukan pedagang perantara di Jambi juga berada di tangan Cina. Petani lada di pegunungan tanah Minangkabau membawa hasil kebunnya dengan perahu ke Jambi. Biasanya 100 sampai 150 perahu kecil datang dari pedalaman dan masing-masing mangangkut kira-kira 150 pikul lada. Pedagang Tionghoa membelinya atau menukarnya dengan kain tenunan yang kemudian dijual lagi oleh penanam lada ini di kampungnya.

Hasil pertambangan yang terpenting adalah timah di Bangka dan Belitung, juga emas di pulau-pulau besar. Namun, pada waktu itu pertambangan timah lebih berkembang di Semenanjung Malaya, sedangkan emas (dan intan di Kalimantan) rupanya hanya mempunyai arti lokal. Hasilnya tidak seberapa sehingga tidak menyebabkan suatu *gold rush* ke daerah pertambangan. Emas lebih banyak dipakai oleh penguasa setempat. Contohnya Raja-raja Sumatera memakai emas hasil pulau ini dan Raja-raja Maluku Utara mengambil emas dari Sulawesi Utara. Emas juga diekspor dalam sejumlah sedikit oleh kapal Gujarat dan Tionghoa.

Pola perdagangan dan pelayaran yang berlaku di Nusantara dipengaruhi orang-orang Eropa Barat yang datang membawa unsure-unsur baru. Lama-kelamaan, pengaruh dari orang-orang Eropa Barat itu turut mengubah keadaan politik dan ekonomi Internasional. Pusat-pusat perdagangan menjadi sasaran kapal-kapal Eropa. Dalam hal perdagangan dan pelayaran, kompeni Belanda memegang peranan

penting karena mereka berhasil memaksakan sistem monopoli dagang yang di tunjang oleh modal besar, organisasi yang baik, persenjataan serta teknologi perkapalan yang lebih maju.

Menurut pengamatan Caron, pada tahun 1930-an, peraturan-peraturan yang telah ditetapkan pada masa *Matoa Amanna Gappa* pada abad ke-17 masih berlaku di Makassar. Sistem *commenda* dengan bagi laba juga masih berlaku dalam banyak usaha perdagangan meskipun telah mengalami modifikasi menurut tuntutan zaman. (Rahman, 2020). Dunia perdagangan di bandar pusat pada kegiatan-kegiatan di pasar, suatu tempat jual-beli yang mempunyai ciri khas. Apalagi VOC dengan sistem monopolinya makin lama makin berhasil menguasai perdagangan rempah-rempah dan barang-barang impor. Perdagangan (kecil) pribumi di pasar makin terbatas pada daging, sayur-sayuran, masakan, dan hasil kerajinan tangan seperti bakul dan tembikar. Itu pun semuanya dalam jumlah kecil.

Menurut Geertz, perniagaan pribumi (Jawa), seperti juga dalam hal pertaniannya, adalah padat karya. Sistem perniagaannya adalah sistem penentuan harga yang dicapai dengan tawar menawar, berdasarkan hubungan pengkreditan yang khusus antara kelompok pedagang dalam urutan hierarki (dari pedagang besar ke pedagang kecil ke pedagang lebih kecil dan seterusnya), serta mengikutsertakan lebih banyak orang dalam kesempatan membagi-bagikan risiko dan laba berniaga.

Namun, selain cara jual beli yang dijelaskan dalam uraian di atas,

masih ada cara berniaga lain yang berlaku di Kepulauan Indonesia. Di daerah-daerah terpencil dengan suku-suku terasing, masyarakatnya melakukan barter secara diam-diam. Penjual dan pembelinya malahan sering tidak bertemu muka.

Dengan jalan ini seperti ini, pertukaran barang dilaksanakan tanpa pelaku-pelakunya bertemu muka. Barter serupa ini masih dijalankan pada abad ke-20. Maka, dapat disimpulkan bahwa pada abad ke-16 dan 17, sistem ini juga dilakukan di beberapa tempat, terutama:

1. Dalam suasana saling mencurigai dan rasa takut terhadap orang yang berbudaya lain,
2. Jika hubungan dagang dilakukan oleh pihak yang tingkat budayanya relatif lebih tinggi daripada pihak yang dikunjungi,
3. Untuk mempermudah perdagangan apabila penduduk setempat tidak mengetahui jika pedagang asing akan datang,
4. Jika penduduk pribumi segan mengadakan hubungan dengan dunia luar, atau
5. Jika kedua belah pihak tidak bisa berkomunikasi karena kesulitan bahasa.

Perdagangan secara diam-diam dan bersembunyi ini adalah sebab utama lambannya proses integrasi dan akulturasi antarsuku yang sebenarnya sudah lama mengadakan hubungan dagang. Lain halnya dengan pelabuhan dan bandar yang merupakan tempat persentuhan budaya lebih terbuka. Namun demikian, pola menetap di bandar besar tempat kelompok-kelompok masyarakat bertempat

tinggal dalam kampung etnis yang terpisah-pisah juga menjadi faktor lambatnya proses integrasi. Apalagi tempat pertemuan berbagai macam suku hanyalah pasar, sedangkan hubungan di antara mereka lebih terbatas pada waktu mengadakan tawar-menawar

Pelabuhan Ternate Sebagai Pusat Aktivitas Ekonomi Di Maluku Abad XIX

Pelabuhan bukan saja tempat berlabuh, tapi tempat bagi kapal dapat berlabuh dengan aman, terlindungi dari ombak besar, angin, dan arus yang kuat seperti yang tersirat dalam arti kata *harbour* (Inggris) dan *haven* (Belanda). Ramai tidaknya pelabuhan tergantung dari berbagai faktor, diantaranya yang paling penting adalah faktor ekologi. Tempat yang paling baik untuk berlabuh adalah pada sebuah sungai, agak jauh ke dalam. Oleh sebab itu, banyak pelabuhan yang terletak di muara agak terbuka, atau meskipun kurang terlindungi. Melalui sungai penduduk pedalaman dapat mengangkut hasil sawah dan kebunnya ke pantai tanpa memerlukan tenaga banyak. Dalam jaringan lalulintas di sebuah negeri kepulauan seperti Indonesia, Fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung jalan maritim dan jalan darat. Pada zaman dahulu ketika komunikasi dengan daerah estuarium banyak untungnya. Pelabuhan harus memiliki daya tarik yang besar bagi kapal – kapal dari luar, misalnya pasar yang ramai tempat hasil hutan dari pedalaman diperdagangkan dan bahan makanan dan air minum disediakan untuk konsumsi di kapal. Ada korelasi

erat antara besarnya volume perdagangan dan frekuensi kunjungan serta jumlah kapal yang singgah di suatu pelabuhan.

Hal penting lain bagi perkembangan pelabuhan adalah kondisi pasang-surut. Banyaknya selat yang menghubungkan perairan Nusantara dengan samudera diluarnya menyebabkan sistem arus pasang-surut di Indonesia sangat berbeda-beda sekalipun di tempat yang agak berdekatan. Pelabuhan yang mempunyai perbedaan besar antara waktu air pasang dan air surut tentu merasakan pengaruhnya dalam hal keluar masuk perahu. Kapal-kapal tidak bisa memasuki pelabuhan sementara air surut.

Bentuk pantai adalah faktor lain yang mempengaruhi pelabuhan. Keadaan bumi membagi kepulauan Indonesia dalam dua bagian, di sebelah barat kerak bumi lebih tua dan lebih mantap sehingga memperlihatkan bentuk pantai yang rendah, berbeda dengan di sebelah timur yang masih kurang stabil buminya; pantai-pantainya mempunyai relief yang lebih bervariasi. Faktor alamiah yang lain ialah iklim. Di sini laut tidak pernah beku seperti daerah kutub, kabut jarang menghalangi pelayaran. Tetapi adanya angin musim menentukan pelayaran setempat dan mempengaruhi frekuensi kunjungan ke pelabuhan, misalnya, pelabuhan Manado sangat berbahaya didatangi pada musim angin barat.

Pada zaman dahulu faktor-faktor alamiah sangat penting karena teknologi pada waktu itu belum sanggup mengatasi kesulitan iklim dan geografi fisik. Beberapa pelabuhan sudah mempunyai tanggul untuk

menahan arus dan ombak yang besar. Mungkin juga ada yang menyediakan dermaga untuk menambatkan kapal. Akan tetapi, batu karang, gosong pasir, dan angin musim masih tetap merupakan rintangan besar. Lokasi geografis pelabuhan hanya menguntungkan kalau berada dekat atau berdekatan dengan konsentrasi penduduk yang padat. Ramainya penduduk dan kepadatan penduduk, sebenarnya saling mempengaruhi. Apabila letaknya dalam sebuah jaringan perdagangan yang ramai, sebuah selat yang menghubungkan dua pusat perdagangan (seperti Selat Malaka yang berada antara Cina dan India) lebih menguntungkan lagi maka kondisi kemakmuran pelabuhan lebih terjamin. Masih harus diperhatikan soal keamanan (bebas dari bajak laut, pemerasan oleh pihak penguasa, dan sebagainya), sistem perpajakan yang masih memungkinkan pedagang mendapatkan laba, dan fasilitas-fasilitas lain seperti persediaan air minum, bahkan makanan, dan galangan untuk memperbaiki kerusakan kapal, semua ini mempengaruhi maju-mundurnya suatu pelabuhan. Sumber-sumber Belanda dari abad ke-16 dan 17 memuji pelabuhan Jayakarta karena ada air tawar yang cukup.

Dalam kaitan dengan hal tersebut, secara konseptual di sini Samudera Hindia lebih luas dari yang tertera di peta sekarang. Dalam pengertian ini, selain Samudera Hindia menurut peta itu, tercakup pula laut-laut Nusantara, Teluk Persia, dan Laut Merah yang sesungguhnya merupakan perpanjangan dari Samudera Hindia. Dengan demikian seluruh wilayah

pesisir Asia dan Timur Tengah yang merupakan bagian dari Samudera Hindia merupakan suatu sistem komunikasi yang terpadu. Melalui sistem itu berbagai pelabuhan di Laut Merah, Teluk Persia, Laut Arab, Samudera Hindia, Laut Jawa dan laut-laut lainnya di Nusantara menjadi suatu kesatuan interaksi yang sedikit banyaknya, mempengaruhi sejarah wilayah-wilayah itu, terutama sejarah ekonomi.

Unsur geografi inilah yang memungkinkan munculnya suatu sistem pelayaran niaga yang bertahan ratusan tahun. Di antara unsur-unsur geografi yang membatasi perubahan skala panjang itu, unsur "angin" yang terpenting di zaman di mana teknologi pelayaran masih bergantung pada tenaga angin. Angin musim yang berubah arah secara konsisten setiap setengah tahun itu menciptakan suatu sarana yang penting bagi pelayaran niaga. Para pelaut dan pedagang dapat memperhitungkan kegiatannya dengan tepat sesuai irama pertukaran angin secara konsisten itu. Sejak itulah terjadi pelayaran niaga yang awalnya dimotori oleh negara-negara Eropa, terutama Portugis, Spanyol, Belanda dan Inggris.

Dalam konteks tulisan ini yang lebih menekankan pada monopoli perdagangan rempah-rempah oleh Belanda (VOC) di Ternate abad XVII, maka dalam tulisan ini diawali dari pelayaran niaga yang dilakukan oleh bangsa Portugal ke Nusantara. Alfonso de Albuquerque adalah tokoh yang membuat kawasan Nusantara waktu itu dikenal oleh orang Eropa dan dimulainya Kolonisasi berabad-abad oleh Portugis bersama bangsa Eropa lain, terutama Inggris dan

Belanda. Dari Sungai Tagus yang bermuara ke Samudra Atlantik itulah armada Portugis mengarungi Samudra Atlantik, mungkin makan waktu sebulan hingga tiga bulan, melewati Tanjung Harapan Afrika, menuju Selat Malaka. Dari sini penjelajahan dilanjutkan ke Kepulauan Maluku untuk mencari rempah-rempah, komoditas yang setara emas kala itu.

Pada abad 16 saat petualangan itu dimulai biasanya para pelaut negeri Katolik itu diberkati oleh pastor dan raja sebelum berlayar melalui Sungai Tagus,” kata Teresa. Biara St Jeronimus atau Biara Dos Jeronimos dalam bahasa Portugis itu didirikan oleh Raja Manuel pada tahun 1502 di tempat saat Vasco da Gama memulai petualangan ke timur. Museum Maritim atau orang Portugis menyebut *Museu de Marinha* itu didirikan oleh Raja Luis pada 22 Juli 1863 untuk menghormati sejarah maritim Portugis.

Selain patung di taman, lukisan Afonso de Albuquerque juga menjadi koleksi museum itu. Di bawah lukisan itu tertulis, ”Gubernur India 1509-1515. Peletak dasar Kerajaan Portugis di India yang berbasis di Ormuz, Goa, dan Malaka. Pionir kebijakan kekuatan laut sebagai kekuatan sentral kerajaan”. Berbagai barang perdagangan Portugis juga dipamerkan di museum itu, bahkan gundukan lada atau merica. Ada sejumlah motivasi mengapa Kerajaan Portugis memulai petualangan ke timur. Ahli sejarah dan arkeologi, Uka Tjandrasasmita dalam buku *Indonesia-Portugal: Five Hundred Years of Historical Relationship* (Cepesa, 2002), mengutip sejumlah ahli sejarah, menyebutkan tidak hanya ada satu motivasi Kerajaan Portugis datang ke Asia. Ekspansi itu

mungkin dapat diringkas dalam tiga kata bahasa Portugis, yakni *feitoria*, *fortaleza*, dan *igreja*. Arti harfiahnya adalah emas, kejayaan, dan gereja atau perdagangan, dominasi militer, dan penyebaran agama Katolik.

Posisi Daerah-Daerah Penyanggah Di Maluku Dalam Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Ternate Abad XIX.

Kedatangan Portugis di Ternate

Pada abad ke-15, orang-orang Portugis mulai menjelajahi pantai barat Afrika. Mereka mencari jalan laut ke India, berarti ke Asia selatan dan tenggara. Mereka didorong oleh keinginan untuk menemukan jalan sendiri menuju kekayaan di India. Orang-orang Portugis mempunyai alasan lain yang mendorong mereka untuk mengarungi lautan dan mencari jalan menuju negeri –negeri yang jauh.

Portugal yang relatif kecil dengan jumlah populasi pada saat itu hanya satu juta jiwa merupakan salah satu negara yang paling terbelakang di antara negara-negara Eropa barat. Padahal ialah yang membuka jalan bagi Spanyol, Prancis dan Belanda menuju dunia timur. Portugal juga menguasai laut dan daratan dengan darah sehingga pada masa itu dijuluki sebagai abad Portugis di Pasifik. Tokoh yang paling terkemuka dalam memajukan Portugal adalah pangeran “Henry the Navigator “ (1394-1460). Ia bukanlah seorang pelaut tetapi wawasan berpikir dan impiannya melampaui batas-batas cakrawala. Ialah yang memberikan inspirasi bagi para kapten laut Portugal untuk membuka hubungan-hubungan baru dengan dunia baru.

Para kapten Portugis mulai berlayar melewati Madeira dan Kepulauan Kanary. Pada tahun 1445 kapten Dinis Dias berhasil melayarkan kapalnya dan mencapai Kepulauan Tanjung Verde di ujung barat Afrika, bahkan selama beberapa dekade kemudian kesuksesan ini tidak berhasil dicapai oleh para pelaut Portugis lainnya. Baru pada tahun 1482, hampir setengah abad setelah kematian pangeran Henry, kapten Diego Gao berhasil berlayar sampai di Congo. Tetapi pada tahun 1487 kapten Bartholomeus Dias berhasil berlayar mengintari Tanjung Pengharapan dan pada tahun 1498 kapten Vasco Da Gama berhasil menemukan Kalkuta, yang merupakan pintu gerbang menuju India. Dengan terus melanjutkan hubungan dengan Kalkuta dan Goa maka akhirnya Portugis berhasil menempatkan para pedaganginya di pesisir Malabar, mengangkat seorang raja muda Portugis di India dan mengorganisir sebuah ekspedisi pada tahun 1509 untuk berlayar mencari Malaka yang waktu itu sebagai pusat perdagangan rempah-rempah dan komoditi Asia lainnya.

Pada November 1511 ekspedisi ini berlayar keluar dari Malaka dalam rangka mencari “buah emas”, nama julukan untuk rempah-rempah pada jaman itu karena kedudukan Cengkeh dan Pala pada saat itu hampir setara dengan emas hitam dari Congoh (budak-budak) atau bahkan emas murni milik suku Aztec dan Incah kapal yang dinakhodai Francisco Serrao tiba di Banda besar (Lontor) pada bulan Februari 1512. Lontor adalah kota yang terletak di pulau terbesar dari Kepulauan Banda.

Portugis menganggap masyarakat Kepulauan Banda senang berdagang pala dan fuli dengan mereka. Maka d'Abreu membeli rempah-rempah dalam jumlah banyak bukan saja pala tetapi juga cengkeh yang di belinya dari Ternate dan Tidore. Setelah muatan kedua kapalnya penuh ia membeli sebuah kapal layar Cina dari seorang pedagang regional untuk menggantikan kapal Serrao yang karang, yang kemudian juga dipenuhi muatannya dengan rempah-rempah dan mereka pun berlayar kembali ke malaka.

Sekali lagi Serrao mengalami nasib sial, namun kali ini nasib sial ini akan membawa suatu keberuntungan baginya. Ketika mereka sedang berlayar mereka terjerat dalam badai yang menghancurkan kapalnya pada sebuah pulau karang yang tidak berpenghuni. Awak kapal regional yang menyertai mereka memperingatkan bahwa laut Maluku penuh dengan bajak-bajak laut, maka ketika ada sebuah perahu mendekat ke pulau tempat mereka karam, orang-orang Portugis itu bersembunyi. Sementara orang-orang Portugis itu bersembunyi dengan senjata-senjataanya, maka yang lainnya berbuat seolah-olah mereka tidak berdaya karena baru saja mengalami musibah. Ketika awak perahu tanpa rasa curiga mendarat, tiba-tiba orang-orang Portugis yang bersembunyi itu menyergap mereka, menawan dan merampas perahu mereka. Maka Serrao memerintahkan tawanannya untuk mendayung atau melayarkan mereka ke pulau yang berpenghuni. Akhirnya mereka pun tiba di Hitu. Di Hitu mereka diterima dengan baik oleh

penguasa setempat serta penguasa pesisir Jazirah Hitu, yang kebetulan pada saat itu sedang berperang dengan daerah Seram, dan mereka menganggap bahwa orang-orang barat dengan persenjataannya akan menjadi sekutu potensial untuk melawan musuh-musuh mereka.

Kemudian kabar tentang orang-orang pendatang baru yang menguasai ilmu pengetahuan segera tersebar ke mana-mana. Termasuk dua Kerajaan di utara yang sedang bertikai yakni Ternate dan Tidore. Raja Bolief dari Ternate dan Raja Almazor dari Tidore masing-masing mengutus dutanya ke Hitu untuk bertemu dan mengundang orang-orang Portugis untuk datang ke Kerajaan mereka di utara. Raja Bolief menjadikan Serrao sebagai orang kepercayaan dan penasihat utamanya, suatu kehormatan yang belum pernah di berikan kepada siapa pun juga. Hubungan Portugis-Ternate Serrao- Bolief dalam waktu singkat akhirnya mengalami jalan buntu juga. Dasar hubungan kerja sama mereka sejak awal sudah tidak sehat karena Portugis menganggap dirinya lebih superior dalam hubungan dengan orang-orang yang primitif. Sebaliknya Ternate memandang orang-orang asing itu dengan penuh hormat.

Dalam bidang politik, campur tangan orang-orang Portugis di bidang pemerintahan telah terlihat dengan jelas terhadap urusan dalam Kerajaan Ternate dengan harapan kedudukan mereka lebih mantap sehingga dapat didominasi oleh situasi politik yang tidak hanya di Kerajaan Maluku utara (Ternate, Tidore, Bacan dan Jaiolo). Kesempatan ini timbul terjadi perubahan pemerintahan setelah sultan Bayanullah meninggal pada tahun

1522 di samping itu juga akan mempengaruhi intrik politik di kalangan keluarga Kerajaan yang akan dikorbankan oleh pihak Portugis yang akan mempengaruhi pewarisan takhta Kerajaan Sultan Ternate.

Sebagaimana yang dikatakan oleh M.Saleh Patuhena setelah sultan Bayanullah meninggal pada tahun 1522 oleh karena diracuni oleh instigasi sultan Tidore yang dilakukan oleh anaknya sendiri yang menikah dengan sultan Bacan yang menggantikannya adalah adiknya yang bernama Kaichi Vaidua yang bertindak sebagai wali pemerintahan pertama dengan permaisuri ratu Nukila, karena putra sulung permaisuri ini belum dewasa. Dan selanjutnya bahwa tidak lama ia menduduki takhta Kerajaan, Vaidua ditawan oleh Portugis, dan sebagai penggantinya diangkat anak sulung almarhum sultan Bayanullah yang bernama Kaicil Daroes (Darwis) yang kemudian ia pun bentrok dengan Portugis dan melarikan diri ke Jaiololo.

Setelah tiga kali pergantian kepala pemerintahan Portugis terus menggunakan pengaruhnya dan berhasil menempatkan Tabariji di takhta kesultanan pada hal ia sendiri baru berusia 15 tahun tetapi pada waktu itu ia pun tidak menerima intrik-intrik Portugis akibatnya di persalahkan dan menganggap anti Portugis kemudian ditahan dan diasingkan ke Goa bersama ibunya. Tindakan Portugis lain adalah menempatkan Hairun di atas takhta Kerajaan Ternate (Patuhena, 1982).

Dalam bidang ekonomi, setelah permohonan Portugis agar mereka mendirikan sebuah benteng di Ternate dan diterima dengan baik,

maka kesempatan ini dipergunakan oleh Portugis untuk mengajukan keinginan lain yaitu monopoli hasil rempah-rempah. Keinginan tersebut dituangkan dalam suatu perjanjian yang mengakibatkan masuknya pengaruh-pengaruh yang membawa bermacam-macam akibat. Salah satunya adalah rakyat Ternate merasa tertekan karena tidak ada persaingan yang bebas. Mereka dipaksa harus menjual hasil rempah-rempah dengan harga yang murah kepada Portugis. Sebagaimana yang dikatakan oleh E.J. Manahutu bahwa usaha orang-orang Portugis untuk menguasai gudang rempah-rempah tidak berhasil. Permusuhan dengan Ternate hal ini terletak di sebelah selatan pulau Ternate. Dapat juga dikatakan, pada penolakan itu terjadi karena di dalam perdagangan, Ternate mempunyai cabang-cabang perdagangan khusus dengan pedagang-pedagang dari Jawa, Melayu, Bugis, Arab dan lain-lainnya. Yang telah menjalin hubungan perdagangan dengan Ternate sebelum kedatangan bangsa Portugis di Maluku. Masalah penjualan cengkeh di pulau Moti dan Makian kepada orang Portugis adalah suatu pelanggaran yang sangat besar dalam kebiasaan Kerajaan Ternate. Hasil cengkeh dari pulau Moti dan Makian tersebut diperuntukkan bagi penghasilan pribadi dari sultan-sultan Ternate maupun Tidore. Apalagi cengkeh di sini menurut R.Z Leirissa, tidak termasuk dalam perjanjian monopoli yang dibuat antara Ternate dan Portugis dan sudah di ketahui lebih dahulu oleh pejabat-pejabat Portugis. Tetapi demi kepentingan pribadi gubernur-gubernur Portugis mereka mencoba melanggar peraturan

disebabkan tindakan gubernur-gubernur dan serdadu Portugis yang tidak bijaksana. sikap dan tindakan Conquistadores menimbulkan kebencian rakyat terhadap mereka. Monopoli yang mereka jalankan tidak hanya menimbulkan permusuhan dengan pedagang-pedagang Ternate saja akan tetapi dengan Tidore, Hitu, Jawa, Makasar, serta Melayu.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa persahabatan antara Portugis dengan kerajaan Ternate menjadi rusak disebabkan karena adanya Portugis memaksakan monopoli cengkeh yang dihasilkan oleh sekitar Ternate yaitu Moti dan Makian, dua buah pulau yang itu (Leirissa, 1975). Rupa-rupanya dari cara ini orang Portugis benar-benar ingin mengejar kekayaan diri sendiri.

Seperti halnya yang dijelaskan oleh H.J Van Den Berg bahwa sejak datangnya orang-orang Portugis di Maluku permintaan cengkeh makin meningkat mengakibatkan naiknya harga cengkeh, para Gubernur Portugis hanya berusaha memperkaya diri sendiri. Cita-cita utama mereka adalah kembali ke tanah airnya sebagai orang yang kaya raya setelah tinggal empat atau lima tahun di Maluku. Keadaan yang demikian inilah menjadikan Portugis menjalankan monopoli rempah-rempah.

Kedatangan Belanda di Ternate dan Terbentuknya VOC

Seperti dijelaskan pada bab pendahuluan bahwa kedatangan orang-orang Eropa yang pertama di Asia Tenggara sejak awal abad XVI kadang-kadang dipandang sebagai titik penentu dalam sejarah di kawasan Asia Tenggara. Pandangan ini tidak dapat

dipertahankan, walaupun diakui bahwa bangsa-bangsa Eropa memiliki pengaruh yang cukup besar di kawasan ini, terutama bagi bangsa Indonesia. Pandangan itu hanya bisa dilihat sebagai suatu gejala dari masa-masa belakangan. Eropa bukanlah suatu kawasan yang paling maju di dunia pada awal abad XV, juga bukan merupakan kawasan yang paling dinamis. Kekuatan besar yang sedang berkembang saat itu adalah “Islam”, dimana pada tahun 1453 para pedagang Islam (orang-orang Turki Ottoman) menaklukan Konstantinopel. Sementara di bagian timur belahan dunia, Islam sebagai agama berkembang khususnya di Indonesia dan Filipina.

Pada tahun 1595 ekspedisi Belanda yang pertama dengan empat buah dipimpin oleh Cornelis de Houtman berlayar ke Hindia Timur. Perjalanan yang memakan waktu satu tahun itu akhirnya tiba di Banten pada bulan Juni 1596. Di situ orang-orang Belanda segera terlibat konflik dengan orang-orang Portugis dan masyarakat pribumi, akibatnya de Houtman meninggalkan Banten dan berlayar ke timur dengan menyusuri pantai utara pulau Jawa. Di lepas pantai Madura, orang-orang Belanda membunuh seorang penguasa lokal pada saat orang tersebut mendayung perahunya mendekati kapal orang Belanda untuk berbicara dengan mereka. Akhirnya pada tahun 1597 sisa-sisa ekspedisi de Houtman kembali ke negeri Belanda dengan membawa cukup banyak rempah-rempah untuk menunjukkan bahwa mereka memperoleh keuntungan.

Pada tahun 1595 Perseroan Amsterdam untuk pertama kali

mengirimkan angkatan kapal dagangnya terdiri atas empat kapal ke Indonesia di bawah pimpinan Cornelis de Houtman dan tiba kembali di Tessel tanggal 14 Agustus 1597 (Kartodirdjo, 1987). Menyusul kemudian pada tanggal 1 Mei 1598 angkatan kedua di bawa pimpinan van Nede, van Heemskereck dan van Warijck. Di samping itu juga ada beberapa kapal yang dikirim ke Indonesia dengan bertolak dari Vlissingen, Middleburg dan dari Rotterdam. Angkatan ketiga yang dikirim oleh Perseroan Lama, berangkat dari Amsterdam bulan April 1599 di bawa pimpinan van der Hagen, sedangkan yang keempat di bawah van Neck berangkat pada bulan Juni 1600.

Pada tahun itu juga perseroan-perseroan di Amsterdam bergabung, disusul oleh fusi perseroan-perseroan di Zeeland. Muncullah perseroan seperti jamur, antara lain di Delft, Enkuizen dan Hoorn. Akhirnya berhasillah didirikan gabungan perseroan yang pada bulan Maret 1602 disahkan oleh Staten Generaal Republik kesatuan Tujuh Propinsi berdasarkan suatu piagam yang membentuk perseroan yang bernama *Vereenigde Oost Indische Comagnie* (VOC), yang para pemimpinnya terdiri atas tujuh belas anggota yang biasanya dikenal dengan sebutan *Heeren Zeventien*. Setelah itu diberi hak eksekutif kepada perseroan tersebut untuk berdagang, berlayar dan memegang kekuasaan di kawasan antara Tanjung Harapan dan kepulauan Salomon (Leur, 1955).

Pelayaran pertama mengunjungi Banten dan berlayar kembali lewat selat Bali, sedang angkatan kedua dapat mencapai Maluku dan untuk pertama kali mereka

membeli rempah-rempah (Kartodirdjo, 1987). Angkatan ketiga melakukan serangan terhadap benteng Portugis di Ambon tetapi gagal, sehingga terpaksa mendirikan benteng sendiri, yaitu benteng Afar. Di samping itu telah dibuat kontrak dengan penduduk pribumi mengenai jual beli rempah-rempah. Angkatan kelima lebih berhasil dari angkatan keempat, yakni membuka hubungan dagang dengan Banten, Banda dan Ternate, akan tetapi gagal merebut benteng Portugis di Tidore. Tujuan Belanda melalui VOC untuk menguasai perdagangan di Indonesia dengan sendirinya membangkitkan perlawanan para pedagang Indonesia yang secara langsung merasakan terancam kepentingan mereka. Sikap permusuhan bertambah kuat karena kehadiran Belanda mendorong umat Islam lebih memperkokoh persatuan untuk menghadapinya. Sistem monopoli bertentangan dengan sistem tradisional yang berlaku; lagipula tindakan-tindakan para pedagang VOC yang terkesaan dengan paksaan dan kekerasan lebih memperkuat sikap permusuhan tersebut. Meskipun banyak tantangan, Belanda berhasil mendirikan faktorai di Aceh (1601), Patani (1602), Johor (1603).

Sejak awal Belanda melihat bahwa dalam jaringan perdagangan di Indonesia bagian barat, fungsi tersimpulnya suatu jalur-jalur perdagangan sebagai pusat pemasaran strategis sangat penting, terbukti dengan kedudukan Malaka, Johor dan Banten. Bagi Belanda suatu penguasaan perdagangan di kawasan itu menimbulkan keperluan mendesak untuk mempunyai kedudukan di kawasan tersebut. Alternatif yang ada

pada Belanda adalah Malaka, Johor dan Jakarta, tetapi pilihan Belanda jatuh pada Jakarta. Alasan utamanya adalah bahwa Jakarta terletak di daerah yang lemah kedudukannya, sedangkan Malaka belum direbut dari tangan Portugis, lagi pula senantiasa menjadi sasaran serangan Aceh.

Simpulan

Berdasarkan uraian dari keseluruhan hasil penelitian tersebut, maka dapat disimpulkan aktivitas ekonomi di Maluku dipusatkan di pelabuhan Ternate pada abad XIX dapat dipahami dari beberapa faktor, di antaranya adalah faktor geografis yang mendukung pelabuhan Ternate sebagai pusat aktivitas perekonomian masa itu. Pelabuhan Ternate, secara geografis terletak di teluk yang menghubungkan pulau Ternate sendiri dengan kepulauan Halmahera. Karena letaknya di teluk, maka pelabuhan Ternate aman dari amukan bencana berupa tiupan angin kencang dan gelombang yang tinggi. Letak yang strategis ini kemudian membuat pelabuhan Ternate mudah dijangkau dari berbagai penjuru di wilayah Maluku bahkan dapat dijangkau juga dari wilayah-wilayah di luar kepulauan Maluku, seperti dari Jawa, Sulawesi, Sumatera dan sebagainya.

Secara makro Indonesia pada masa kolonial abad XIX memiliki ciri perekonomian yang klasik dalam skala yang sedemikian besar khususnya untuk komoditas dari hasil perkebunan. Dalam hal ini apabila volume ekspornya tinggi, secara teoritis impornya harus juga tinggi, karena daya beli masyarakat Indonesia pada masa itu menjadi kuat. Dengan perkataan lain perekonomian Indonesia

juga merupakan perekonomian ekspor-impor. Khusus mengenai pelabuhan Ternate, walaupun bukan merupakan pelabuhan samudera akan tetapi berdasarkan fungsinya dapat dikategorikan sebagai pelabuhan samudera. Artinya bahwa walaupun pada masa itu tidak dapat merapat ke pelabuhan, banyak kapal berdatangan ke pelabuhan Ternate dalam rangka pelayaran dan perdagangan ekspor-impor. Fungsi ekonomi pelabuhan itu sangat didukung oleh jaringan pelayaran dan perdagangan antar pulau baik di Maluku maupun antara Maluku dengan daerah lain di Indonesia yang secara tidak langsung merupakan daerah *hinterland* pelabuhan Ternate.

Posisi daerah-daerah penyanggah di Maluku dalam aktivitas ekonomi di pelabuhan Ternate abad XIX merupakan wilayah penghasil komoditi dagang di kepulauan Halmahera dan sekitarnya bahkan seluruh wilayah di kepulauan Maluku. Posisi daerah-daerah *hinterland* dalam aktivitas ekonomi abad XIX di pelabuhan Ternate yaitu *pertama*, produktivitas daerah-daerah *hinterland* dalam menghasilkan komoditi ekspor berupa rempah-rempah dan barang kebutuhan lain. Dalam hal ini aktivitas perekonomian yang dipusatkan di pelabuhan Ternate sangat ditentukan oleh produktivitas daerah-daerah *hinterland*, sebaliknya daerah-daerah *hinterland* membutuhkan barang impor. *Kedua*, keberadaan jaringan dan jalur perdagangan di Maluku pada umumnya dan Maluku Utara khususnya yang menghubungkan pelabuhan Ternate dengan daerah-daerah *hinterland* pada awalnya terutama didasarkan atas pertimbangan ekonomis, yaitu untuk mengangkut

produk-produk ekspor dari daerah seberang, seperti dari wilayah Halmahera. Dan *ketiga*, walaupun bersifat insidental (sementara) adalah konstelasi dan fluktuasi ekonomi makro.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (1997). "Dunia Maritim Asia Tenggara". Dalam Taufik Abdullah dan Edi Sedyawati (penyunting). *Sejarah Indonesia : Penilaian Kembali karya Utama Sejarawan Asing*. Depok : Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.
- _____. (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, Jakarta : Komunitas Bambu.
- Adhuri, Dedi S. (2009). "Posisi Pengetahuan Tradisional dan Persoalan Teritori dalam Pembangunan : Refleksi Kontemporer Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17 Karya Adrian B. Lopian" dalam Ivan Aulia Ahsan dan M. Fauzi, (Ed), *Kembara Bahari: Esei Kehormatan 80 Tahun Adrian B. Lopian*, Komunitas Bambu, Jakarta, 2009.
- Alwi, Des. (2005). *Sejarah Maluku, Banda Naira, Ternate, Tidore dan Ambon*, Jakarta : Dian Rakyat.
- Amal, Adnan. (2001). *Maluku Utara : Perjalanan Sejarah 1250 –*

- 1800 (jilid 1), Ternate : Universitas Khairun.
- ANRI. Politik Verslag Residen Ambon Pertengahan tahun 1935. Mailrapport 105. Gehein.
- Asisi, Fransiscus .(1983), *Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII sampai Medio Abad XIX)* (disertasi) Doktor. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada.
- Bloch, Marc. (1988). *Plidooi Voor de Geschiedenis of Geschiedenis Als Ambacht, Nederlandsche Vertaling Nijimegafen.*
- Dasfordate, A. (2002). *Pamaru Muka Pamaru Belakang : Tanimbar dalam Jaringan Pelayaran di Indonesia Timur Abad XIX* (Tesis S2), Jakarta : Program Pascasarjana Universtas Indonesia.
- Ismaun, H. (2005). *Pengantar Belajar Sejarah Sebagai Ilmu dan Wahana Pendidikan*, Bandung : Historia Utama Press-Jurusan Pendidikan Sejarah FPIPS Universitas Pendidikan Indonesia.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka. 1988.
- Kartodirdjo, Sartono. (1992). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru : 1500-1900 Dari Emporium Sampai Imperium, Jilid I*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Lapian, A. B. (1992). *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*, Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa, Jakarta : Fakultas Sastra Universitas Indoneisa, 4 Maret 1992.
- Rahman, E. Y. (2020). Sejarah Penyebaran Islam di Konfederasi Turatea Abad XVII (Tinjauan Sistem Pemerintahan dan Religi). *Jurnal Pendidikan Sejarah*, 9(1), 15–32.
<https://doi.org/10.21009/jps.091.02>
- Reid. Anthony. (1999). *Dari Ekspansi Hingga krisis II : Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara 1450-1680*. (terjemahan R. Z. Leirissa dan P. Sumitro). Jakarta : Yayasan Obor Indonesia
- Singh, Ranjit D. S. (1990). “Brunai nda the Hinterland of Sabah : Comercial an Economic Relations with Special Referece of the secon half of nineteenth Century” dalam J. Kathirithamby Wells dan JhonnVillers. (Ed). *The Southeast Asian Port and Polity : Rise end Demise*. Singapore : Singapore University Press.
- Supriyono. Agus. (2001). “Hubungan antara Pelabuhan dengan daerah-daerah *Hinterland* : Studi kasus di Pelabuhan Semarang pada Masa Kolonial Belanda abad XX” dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zudi.. *Arung Samudera : Persembahan Memperingati Sembilan Windu A. B. Lapian*. Depok : Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Badan Lembaga Penelitian Indonesia.

- Susilowati, Endang. (2001). “Dari Pelabuhan Martapura ke Pelabuhan Trisakti : Pelayaran Rakyat di antara Derap Modernisasi 1965-1995” dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (penyunting) *Arung Samudera : Persembahan Memperingati Sembilan Windu A. B. Lopian*. Depok : Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan badan Lembaga Penelitian Indonesia.
- Tjardrasmita, Uka, (ed). (1975). *Sejarah Nasional III : Jaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerjaan-Kerjaan Islam di Indonesia*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Wahyono, Ari, dkk. (2000). *Hak Ulayat Laut di Kawasan Timur Indonesia*, Jakarta : Media Persindo.