

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perdagangan maritim¹ sangat penting bagi Asia Tenggara. Karena karakteristiknya yang unik, ia menguasai jalur maritim antara Cina, pasar internasional terbesar sepanjang sejarah, dan pusat permukiman penduduk seperti India, Timur Tengah, dan Eropa. Makin cepatnya perdagangan maritim internasional selalu memengaruhi wilayah ini.²

Perdagangan laut Nusantara berkembang pesat sejak pada pertengahan abad XV hingga akhir abad XVII Masehi. Jalur perdagangan yang menghubungkan antar pulau di Nusantara menjadi bagian penting (yang berkaitan erat) dalam konteks perdagangan internasional. Keadaan semakin berkembang ketika para saudagar Eropa mulai mencari rempah-rempah di Nusantara. Dari sekian banyaknya jalur pelayaran dan perdagangan yang terdapat di perairan Nusantara, jalur pelayaran dan perdagangan yang melintasi Laut Jawa merupakan jalur yang paling sibuk sebab terletak di pertengahan kepulauan Nusantara dan juga perairan di Nusantara cenderung memiliki gelombang yang relatif kecil dibandingkan laut lain di sekitarnya sehingga sangat cocok untuk dilalui untuk transportasi dan perdagangan.³

¹ Perdagangan Maritim merujuk pada aktivitas pertukaran barang, baik yang melibatkan uang maupun tidak, yang dilakukan di kawasan pesisir atau pelabuhan sebagai tempat utama untuk transaksi barang, sehingga pelabuhan berfungsi sebagai sarana utama dalam pertukaran barang tersebut. Lihat Suhardjo Hotmosuprobo, *Perdagangan-Laut Bangsa Jawa Sampai Abad ke-17* (Yogyakarta: Lembaga Javanologi, 1986), p 1-3.

² Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2011), p. 3

³ Sartono Kartodirdjo. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium Sampai Imperium, jilid 1* (Jakarta: Gramedia, 1999), p. 3-5.

Suwandi dan Aminuddin mengutip dari Kenneth R. Hall menjelaskan bahwa, Laut Jawa termasuk ke dalam wilayah maritim di Asia yang cukup berpengaruh karena letak wilayah dan geografis yang strategis dalam jalur lalu-lintas perdagangan dunia yang ramai antara Malaka, Jawa dan Maluku. Di sepanjang jalur perdagangan dan pelayaran itulah kemudian berkembang kota-kota Pelabuhan yang ramai.⁴

Maritim dan perdagangan Laut Jawa telah diidentifikasi sebagai salah satu jalur lalu lintas kargo dipusat perdagangan di Nusantara. Dimana letak Laut Jawa yang dikelilingi oleh Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Menurut Houben, Laut Jawa bukan hanya laut utama Indonesia, tapi juga laut inti Asia Tenggara.⁵ Hubungan dagang di kawasan Laut Jawa sudah ada bahkan sebelum kedatangan orang Barat. Laut Jawa ditetapkan sebagai salah satu tempat kegiatan pelayaran dan perdagangan dengan tujuan melakukan perjalanan yang menyusuri Pantai Utara Jawa.

Hal ini memberikan sinyal positif tentang sangat pentingnya peran Pantai Utara Jawa dan aktivitas komersial di Laut Jawa. Aktivitas berlayar dan berdagang masih sering terlihat hingga saat ini. Dengan demikian, Laut Jawa dapat dikatakan merupakan Laut Tengah jika dilihat dari sudut pandang Nusantara.⁶ Di sini jelas sekali bahwa peranan penting kawasan Laut Jawa adalah mempunyai kedudukan tersendiri di Nusantara atau bahkan di dunia. Secara umum Laut Jawa tentu saja merupakan jembatan yang menghubungkan beberapa wilayah Pantai Utara Jawa. Dalam

⁴ Suwandi dan Aminuddin Kasdi. *Perkembangan Kota Gresik Sebagai Kota Dagang Pada Abad XV-XVIII: Kajian Sejarah Lokal Berdasarkan Wawasan Sosial Ekonomi* (Surabaya: University Press IKIP Surabaya, 1997), p. 40.

⁵ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 1992), p. 3

⁶ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680*, p. 4

kegiatan pelayaran dan kegiatan niaga hingga berdirinya penyebaran Islam dan adanya penguasa setempat.⁷

Bangsa Eropa lainnya termotivasi oleh bangsa Portugis untuk ikut berdagang menyeberangi lautan yang melewati Afrika menuju India, yang kemudian dilanjutkan menuju ke wilayah Asia Tenggara, Cina, dan Jepang. Pelayaran dan perdagangan ini memiliki arti tersendiri yaitu agar memperluas hubungan antara wilayah bagian Timur dengan Barat. Hingga akhirnya bangsa Eropa tiba di Nusantara diawali dengan datangnya bangsa Portugis, kemudian disusul oleh bangsa Belanda dan Spanyol.

Para bangsa Eropa ini memiliki motivasinya masing-masing untuk datang ke Nusantara, diantaranya bagi bangsa Portugis mereka memiliki 3 motivasi sebagai Petualangan, Ekonomi, dan Agama. Berbeda dengan bangsa Portugis, bangsa Belanda memiliki 2 motivasi yaitu Ekonomi dan Petualangan.

Warisan utama VOC dalam pelayaran adalah jalur perdagangan yang mencakup banyaknya Pelabuhan perdagangan di Indonesia. Titik Pelabuhan inilah yang menjadi titik awal berkembangnya kota pesisir, bahkan pedalaman. Kota-kota besar yang ada saat ini, seperti Jakarta, Surabaya, Makassar, dan lainnya, dapat dikatakan merupakan hasil pengembangan dari kota-kota pesisir. Keberhasilan suatu kota pesisir sebagai pusat perdagangan sangat bergantung pada kemampuan pelabuhan dalam menarik jalur pelayaran dan mendatangkan barang dari berbagai daerah. Selain itu, peraturan yang diterapkan di pelabuhan juga memainkan peran penting dalam menarik kapal untuk berlabuh di dermaga.

⁷ Singgih Tri Sulistiyono, *Konsep Batas Negara Di Nusantara Kajian Historis*, (Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, 2009), p. 225

VOC datang ke Nusantara pada tahun 1602, dan pertama kali tiba di Nusantara khususnya di bagian Barat yaitu Banten. VOC disambut dengan ramah oleh para penguasa Banten setelah mereka mendaratkan kapal dagang VOC di Banten.⁸ Karena Banten merupakan salah satu pusat Pelabuhan terbesar di Nusantara, akibatnya bangsa Belanda mengalami persaingan dagang yang cukup ketat dengan pihak setempat.⁹

Kemudian dikarenakan di Banten memiliki persaingan yang cukup ketat bangsa Belanda berpindah ke Jayakarta dan berhasil merebut Jayakarta, setelah bangsa Belanda mengambil alih Jayakarta pada saat itu juga nama Jayakarta berubah menjadi Batavia. Persaingan dagang di Batavia tidak terlalu ketat seperti di Banten, sebab para pedagang yang sudah mendiami Batavia sudah biasa dengan perdagangan bebas.¹⁰

Ketika Jayakarta berganti nama menjadi Batavia, Belanda menguasai penuh wilayah tersebut. Persatuan dan kumpulan dagang dari VOC Batavia membangun Pelabuhan, menyediakan Pelabuhan Batavia dengan taruhan. Pelabuhan Batavia memberi wewenang kepada Syahbandar untuk memungut bea dan cukai agar diketahui dan ditetapkan jumlah barangnya di Batavia. Hal ini sebagai upaya pengendalian barang yang masuk dan keluar Pelabuhan Batavia. Selain itu, Batavia juga dapat menjalin hubungan komersial dengan pihak asing untuk mendapatkan akses perdagangan maritim luar negeri.

Munculnya Batavia di dunia perdagangan tidak hanya menjadi salah satu letak Batavia yang strategis dan selalu terbuka untuk umum

⁸ Andrian. B Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan Ke-17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), p. 90

⁹ Bernard H. M. Vlekke, *Nusantara: Sejarah Indonesia*, (Jakarta: PT Gramedia, 2008), p. 37-40

¹⁰ Susan Abeyasekere, *Jakarta A History*, (Inggris: Oxford University, 1987), p. 8

untuk perdagangan antar pulau dengan Asia dan lain-lain. Batavia bisa dikatakan berada di persimpangan jalan dalam menjalin hubungan dagang dengan Asia Tenggara. Batavia merupakan Pelabuhan inti di Nusantara terutama di Nusantara bagian Barat, sedangkan Pelabuhan inti di Nusantara bagian Timur terdapat Pelabuhan yang terletak di Surabaya dan juga Makassar.

Sejak saat itu, hubungan dagang mulai berkembang dan meningkat karena banyaknya kapal dagang yang berlabuh di Pelabuhan Batavia dan banyaknya barang yang diangkut dengan kapal dagang. Hal ini kemudian menjadi sosok yang kuat di dunia bisnis. Sebagai upaya memperkuat simpati dunia luar. Selain itu juga, menjadi elemen penting untuk menggairahkan dunia usaha dan didukung dengan luasnya kawasan komersial pasar ikan di Indonesia. Sejak itu, Belanda memainkan peran dan kekuasaan yang semakin penting di Batavia, menjadi pos perdagangan antara negara asing dan lokal.

Pada abad XVII, Pelabuhan Batavia mampu tumbuh dan berkembang ketika orang asing berdatangan ke Pelabuhan Batavia dengan didukung oleh para pedagang dalam dan luar negeri.¹¹ Pelabuhan Batavia berhasil berkembang menjadi Pelabuhan terpadat di Indonesia, bagi para pedagang kota ini mempunyai arti khusus terutama dalam perdagangan laut.

Dalam keadaan seperti ini, aktivitas perdagangan dengan corak maritim muncul. Ini bukan hal baru bagi masyarakat di dalam negeri maupun di luar negeri. Kegiatan perdagangan maritim di Batavia menarik perhatian dunia perdagangan. Ekonomi Pribumi dan Melayu berasal dari

¹¹ Dilihat ANRI, dalam koleksi *Inventaris Van Het Archief van de Gouverneur Generaal en Raden van Indie (Hoge Ragering) No. 1612-1711*, (Jakarta: ANRI, 2002), p. 37

perdagangan maritim, yang telah berlangsung selama berabad-abad. Batavia, yang ditopang oleh Sungai Ciliwung dan berbatasan dengan Selat Sunda, adalah pusat ekonomi.

VOC telah menguasai Batavia sejak abad ke-17 dan bahkan dijuluki *Koningin van het Oosten* (Ratu dari Timur). Julukan ini diberikan karena Batavia memiliki lokasi yang sangat strategis, baik dari segi geografis maupun dalam hal jalur perdagangan maritim global. Selain itu, Batavia memainkan peran penting dalam perdagangan komoditas unggulan, seperti rempah-rempah, yang memiliki nilai sangat tinggi di pasar internasional pada masa itu.

Keadaan tersebut memberikan keuntungan besar bagi Belanda di Batavia dan menjadi salah satu faktor yang berpotensi memperkuat usaha mereka. Sejak zaman Jan Pieterszoon Coen, Belanda memiliki seorang tokoh yang sangat ahli dalam mengelola perekonomian serta berani terlibat dalam perdagangan maritim. Pendapat Coen yang ingin meningkatkan kesejahteraan Belanda menunjukkan keyakinannya bahwa Belanda memiliki hak hukum untuk melanjutkan dan bahkan memonopoli usaha di Batavia.¹²

Masyarakat di Batavia bukan hanya berasal dari penduduk pribumi dan juga masyarakat Eropa khususnya Belanda, melainkan terdapat pula beberapa etnis lain yang datang dan tinggal di Batavia diantaranya yang paling populer dan paling banyak datang ialah etnis China dan juga etnis Moor. Para etnis ini khususnya etnis China dipanggil oleh VOC untuk berdagang di Batavia, karena keterampilannya dalam berdagang itulah yang membuat VOC tertarik untuk memanggil etnis China ke Batavia.

¹² Bernard H. M. Vlekke, *Nusantara: Sejarah Indonesia*, p.149

Etnis China sudah dikenal disegala penjuru jalur dagang internasional berkat keterampilannya dalam berdagang, hal itu yang membuat VOC ingin membangun kerjasama dalam peningkatan ekonomi di Batavia. Hingga akhirnya banyak etnis China yang datang dan juga mulai berdagang di Batavia, bisa dikatakan bahwa etnis China yang membuat perekonomian di Batavia meningkat. Selain bekerja sama dibidang ekonomi VOC juga menjalin kerjasama dengan China dibidang lainnya, sebab etnis China juga dikenal sebagai orang yang ulet.

Meningkatnya jumlah pendatang baik yang tinggal sementara maupun menetap, baik yang hanya ingin tinggal maupun berdagang di Batavia Pemerintah VOC mengambil kesempatan itu dengan cara meminta biaya tambahan berupa pajak dan juga memberlakukan perizinan dalam beberapa hal agar pemerintah VOC dengan mudah mengatur masyarakat yang ada di Batavia. Hal itu juga dilakukan agar terciptanya lingkungan yang aman, serta kepuasan bermasyarakat.¹³

Ada beberapa hal yang dikenakan pajak bagi penyewa dan pemungut pajak di Batavia diantaranya, pajak kepala, rumah judi, pembuatan bir, pajak pasar tekstil, pajak pasar beras dan sayur-sayur, pajak pasar ikan, pajak rumah pemotongan hewan, tempat penimbangan barang, pajak pembuatan toko, pajak pohon kelapa yang tumbuh disepanjang jalan di Perkebunan kompeni, izin menjajahkan barang di perahu di Pelabuhan, penyulingan Arak, penggilingan Gandum, pajak perusahaan lilin, dan masih banyak lagi.

Selain pajak terdapat peraturan bagi masyarakat yang bermukim di Batavia, peraturan itu terbagi menjadi beberapa diantaranya untuk

¹³ Neimeijer, Hendrik E, *BATAVIA; Masyarakat Kolonial Abad XVII*, (Jakarta: Masup Jakarta, 2012), p. 62

masyarakat tingkat atas seperti para pimpinan VOC dan juga para bangsawan, kemudian untuk tingkat menengah seperti etnis China dan juga para pekerja sipil, dan terakhir untuk tingkat bawah biasanya untuk para pribumi yang berkerja sebagai budak untuk para bangsawan.

Batavia memiliki masyarakat yang beraneka ragam sebab berasal dari etnis yang berbeda, hal itu juga yang menyebabkan kebudayaan yang ada di Batavia beragam bentuk dan rupanya. Sebab setiap kali suatu etnis yang datang ke Batavia akan menggunakan kebudayaannya masing-masing, dan tidak ayal pula etnis tersebut memperkenalkan budayanya kepada orang lain namun lebih banyak pribumi budak yang menerima dan mengikuti kebudayaan dari etnis berbeda.

Pada pertengahan abad XVIII, jatuhnya harga-harga barang menjadi tidak terkendali, sehingga pasokan barang semakin berkurang. Hal ini menjadi kendala yang dihadapi para pedagang dalam dan luar negeri. Namun kecenderungan Belanda saat itu menekan para saudagar Tionghoa di Batavia karena dianggap ahli dalam menjual barang, di sisi lain VOC mempunyai monopoli barang yang sangat besar dan akan terus meluas, serta korupsi yang berkaitan dengan karyawannya.

Dibukanya jalur terusan Suez berdampak bagi keadaan maritim di Hindia Belanda, khususnya di Batavia. Semakin ramainya perdagangan laut hal itu menyebabkan pelabuhan Batavia tidak dapat lagi menampung pedagang yang datang, hingga membuat pemerintah mencari solusi untuk membangun pelabuhan baru yang dirasa cukup relevan untuk aktivitas perkapalan yang ada di pelabuhan Batavia. Selain sudah tidak dapat menampung seluruh kapal yang masuk, pelabuhan Batavia juga mengalami

pengendapan lumpur yang disebabkan oleh sungai-sungai yang mengalir dibawahnya.¹⁴

Kondisi pelabuhan yang sudah tidak memadai membuat kapal besar tidak dapat berlabuh sepenuhnya di dermaga, dan untuk mengangkut barang bawaan diperlukan untuk menyewa kapal kecil agar dapat memindahkan barang dagang ke dataran hal itu sangat memakan biaya tambahan. Keadaan inilah yang menjadi penyebab pertama runtuhnya VOC di Batavia tidak berjalan maksimal, dan permasalahan ini pula yang menjadi runtuhnya dunia dagang. Faktor lainnya adalah kegagalan pemerintah Batavia mengendalikan monopoli ekonomi perdagangan antar pulau antara penjual dan pembeli.¹⁵

Berdasarkan pemaparan di atas dijelaskan bagaimana pada akhirnya batavia yang awalnya merupakan jayakarta dan dibawah kekuasaan kesultanan banten diambil alih oleh Belanda, kemudia Belanda membuat kota baru menjadi Batavia dimana kota ini merupakan pusat pemerintahan belanda dibawah pengawasan VOC. Kota Batavia dibawah kekuasaan pemerintah Belanda menjadi kota yang maju, bahkan Batavia dijadikan kota yang bertaraf internasional. Hal itu menimbulkan beberapa pertanyaan yang akan diperincikan dalam rumusan masalah berikut.

B. Rumusan masalah

Penelitian ini membahas tentang Perdagangan dan Pelayaran di Batavia, yang pada akhirnya Batavia dijuluki sebagai kota Dagang dan pusat dari pelayaran Nusantara. Batasan tahun yang digunakan dalam penelitian ini pada abad XVII, dimana pada abad XVII pelabuhan Batavia

¹⁴ Nur Fadilah Yusuf, 'Pelabuhan Baru Batavia: Transformasi Pelabuhan Tanjung Priok, 1883-1925', *Handep: Jurnal Sejarah Dan Budaya*, 7.1 (2023), p. 63.

¹⁵ Bernard H. M. Vlekke, *Nusantara: Sejarah Indonesia*, p. 231-234

baru dibangun kembali sebagai Pelabuhan baru yang dikendalikan oleh VOC bertaraf internasional.

1. Bagaimana gambaran umum Batavia sebagai kota dagang pada tahun 1619-1629?
2. Bagaimana etnisitas dan mobilitas perdagangan di Batavia pada tahun 1619-1629?
3. Bagaimana biografi dan peranan Jan Pieterszoon di Batavia pada tahun 1619-1629?

C. Tujuan penelitian

1. Untuk menjelaskan gambaran umum Batavia sebagai kota dagang pada tahun 1619-1629
2. Untuk menjelaskan etnisitas dan mobilitas perdagangan di Batavia pada 1619-1629
3. Untuk menjelaskan biografi dan peranan Jan Pieterszoon di Batavia pada tahun 1619-1629

D. Tinjauan pustaka

Tinjauan Pustaka merupakan sekumpulan dari ringkasan sebuah buku/jurnal dari penelitian sebelumnya, yang mendekati dengan teori yang akan diambil dalam penulisan skripsi ini. Dalam tinjauan pustaka penulis menggunakan 3 buku terdahulu sebagai acuan dasar penulis dalam mengerjakan tulisan ini, diantaranya

Dalam buku yang berjudul *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680* karya Anthony Reid. Pada buku ini Anthony Reid menjelaskan mengenai perdagangan yang merupakan aset vital bagi Asia tenggara, dimana jalur lintasan Asia Tenggara ini merupakan jalur pasaran internasional yang terbesar sepanjang sejarah. Dan juga menjelaskan bahwa produk-produk yang dihasilkan dari perdagangan di Asia Tenggara

yang sangat diincar bagi para pedagang dari Eropa, sehingga bangsa Eropa memulai pelayarannya menuju Asia tenggara yang kemudian berlabuh di Nusantara.¹⁶

Dalam buku yang berjudul *Sejarah Asia Tenggara* karya G. D. E Hall. Pada buku ini G. D. E Hall dijelaskan bahwa Jan Peterszoon yang merupakan salah satu pendiri dari kerajaan Belanda yang dibangun di Hindia Timur, menjelaskan bahwa ia merencanakan agar Batavia dijadikan sebagai salah satu pusat perdagangan terbesar di Asia tenggara dan Dunia, dengan dasar bahwa Batavia dapat menguasai sebagian besar wilayah laut. Dalam buku ini dijelaskan pula bahwa ia belum bisa menghadapi perluasan wilayah teritorial, dan ia tidak tertarik mengenai bidang politik yang terjadi di wilayah pedalaman Jawa. Selain itu mengenai Teritorial, ia ingin menguasai pulau-pulan yang ada di Maluku. Sedagangkan dalam penelitian ini dijelaskan bagaimana akhirnya Batavia menjadi pusat pemerintahan Belanda, dan Belanda berhasil menguasai seluruh wilayah di Nusantara.¹⁷

Selanjutnya buku yang berjudul *Indonesian Trade and Society*. Pada buku ini menjelaskan mengenai banyaknya imigran yang masuk ke Pulau Jawa, para imigran yang datang ke Pulau Jawa sangat beragam. Dikarenakan banyaknya imigran dari daerah lain yang menduduki bagian pesisir Pulau Jawa sehingga meningkatnya jumlah perniagaan, dan hal ini yang membuat orientasi dagang yang aktif berperan dalam perdagangan di Nusantara. Diantara banyaknya Pelabuhan aktif disepanjang pesisir pulau Jawa hanya Batavia yang disokong oleh Belanda, oleh sebab itu maka Pelabuhan di Batavia yang mendominasi Pelabuhan di pesisir pulau Jawa.¹⁸

¹⁶ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680*, p. 4

¹⁷ D. G. E Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, (Surabaya: Usaha Nasional, 1988), p. 273

¹⁸ J. C Van Leur, *Indonesian Trade and Society*, (Bandung: Sumur Bandung, 1960), p. 403-405

Terakhir pada karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang berjudul **BATAVIA SEBAGAI KOTA DAGANG ABAD XVII SAMPAI DENGAN ABAD XVIII** yang ditulis oleh mahasiswa UIN Jakarta bernama Agus Ridwiyanto, dalam skripsinya Agus Ridwiyanto menjelaskan bagaimana pelabuhan Batavia dari awal masa kesultanan Banten hingga kehancuran pelabuhan Batavia oleh VOC. Serta dalam skripsinya Agus Ridwiyanto menjelaskan pula bagaimana proses masuknya islam ke Nusantara. Pembeda antara skripsi ini dengan milik Agus Widwiyanto yaitu penulis membatasi tahun membahas hanya saat awal pemerintahan Belanda, hingga pembentukan kota baru hingga pelabuhan Batavia yang mulai beroperasi sebagai pelabuhan internasional.

Pembeda antara penelitian terdahulu dengan skripsi ini ialah penulis ingin mengetahui bagaimana penyebab Batavia dijadikan kota dagang oleh VOC, dan bagaimana mobilitas dari perekonomian di Batavia. Sedangkan pada penelitian terdahulu ditujukan kepada seluruh pelabuhan dan kota dagang yang terdapat dan juga beroperasi di seluruh Nusantara.

E. Kerangka pemikiran

Dalam buku *Maritime Economics*, Martin Stopford menulis bahwa perekonomian merupakan suatu sistem organisasi yang bersumber dari pasar. Lebih lanjut beliau menjelaskan, ekonomi maritim merupakan suatu sistem yang dikembangkan dari permintaan pasar, yang meliputi sistem transportasi laut, permintaan perdagangan maritim, armada niaga, dan organisasi komersial yang beroperasi di laut, dengan hal ini teori yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu perekonomian maritim.¹⁹ Perdagangan maritim adalah perdagangan barang dengan atau tanpa uang,

¹⁹ Martin Stopford, *Maritim Economic*, (London: Routledge, 2009), p. xx

yang berlangsung di wilayah pesisir atau Pelabuhan sebagai tempat usaha, sehingga Pelabuhan tersebut dijadikan sebagai sarana perdagangan.²⁰

Edward L. Peolinggoman menjelaskan perdagangan laut adalah kegiatan manusia yang berbasis pada perdagangan laut, yang juga mempunyai nilai tambah di bidang ekonomi, pendidikan, dan kebudayaan.²¹ Dengan kata lain, bisnis adalah konsep ekonomi dalam segala hal. Indikator perdagangan maritim yang dikenal sebagai "ekonomi maritim" menggabungkan jalur perdagangan yang berkembang dari pelabuhan ke jalur perdagangan internasional. Perdagangan maritim biasanya merupakan bagian dari ekonomi maritim, suatu sistem yang mencakup tahapan perdagangan internasional.²²

Adam Smith adalah pendiri ilmu ekonomi modern dan juga dianggap sebagai "bapak" sistem ekonomi kapitalisme. Menurut teori pertumbuhan ekonomi Adam Smith, pertumbuhan ekonomi dapat dicapai melalui pertumbuhan pasar dan peningkatan spesialisasi. Adam Smith percaya bahwa pekerja akan menjadi lebih produktif sebagai hasil dari proses spesialisasi bidang kerja. Kemudian, mendorong pertumbuhan ekonomi dan kemajuan teknologi.²³

Dalam pendekatan ini, penulis menggunakan Metode ini dengan mencoba menyelidiki konteks domestik dan internasional. Selain itu, sepanjang jalur pembukaan Jalur Sutra Maritim, perdagangan laut antara

²⁰ Suhardjo, Hotmosuprobo, *Perdagangan-Laut Bangsa Jawa*, (Yogyakarta: Yayasan Ilmu Pengetahuan dan Kebudayaan Penunggalan Lembaga Javanologi, 1986), p. 1-3

²¹ Edward L. Poelinggoman, *Bahan Ajar Sejarah Maritim*, (Makassar: LKKP Universitas Hasanuddin, 2012), p. 1-3.

²² Anthony Reid, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan*, (Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia, 2011), p. xx.

²³ Mengenal Teori-teori Pertumbuhan Ekonomi & Daftar Tokoh Pemikirnya oleh Ega Krinawati diakses 5 November 2024 pukul 20.22

Asia dan Eropa masih sangat erat. Ini berarti mereka melakukan lalu lintas dan perdagangan laut karena sampai Belanda tiba di Batavia, ada jalan yang menuju Selat Malaka dan menuju Selat Sunda.²⁴

F. Metode penelitian

Penelitian tentang “BATAVIA SEBAGAI KOTA DAGANG PADA MASA KEPEMIMPINAN JAN PIETERSZON COEN 1619-1629” Ini adalah jenis penelitian pustaka. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. Gilbert J. Grraghan menggambarkan metode penelitian sejarah sebagai "seperangkat aturan dan prinsip sistematis untuk mengumpulkan sumber-sumber sejarah secara efektif, menilainya secara kritis, dan mengajukan sintesa dari hasil-hasil yang dicapai dalam bentuk tertulis", seperti yang dikutip oleh Dudung Abdurrahman.²⁵

Dengan menggunakan pendekatan multi-dimensional, diharapkan dapat memberikan gambaran sejarah yang lebih utuh dan menyeluruh. Dengan demikian, diharapkan untuk menghindari determinasi atau pembagian yang tidak proporsional. Karena ada hubungan antara masing-masing komponen.²⁶

1. Pemilihan topik

Proses pertama yang dilakukan untuk menentukan topik penelitian adalah memilih topik. Tema yang dipilih harus bersifat historis atau dapat dibuktikan valid. Selain itu, adalah ide yang baik untuk memilih topik dengan mempertimbangkan aspek intelektual dan emosional. Kedua menunjukkan aspek objektivitas dan subjektivitas

²⁴ Fernand Brundel, *Civilization and Capitalism: 15-18 Century, Volume II: The Wheels of C Commerce*, (London: Collins/Fontana Press, 1998), p. 392

²⁵ Dudung Abdurrahman, *Metodologi Penelitian Sejarah Islam* (Yogyakarta: Ombak, 2011), p. 103.

²⁶ Sartono Katodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dan Metode Sejarah*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1992), p. 87

yang penting untuk penelitian. Menurut Grey, empat kriteria harus dipertimbangkan saat memilih subjek penelitian: nilai, keaslian, kepraktisan, dan kesatuan.²⁷

2. *Heuristik* (pengumpulan sumber)

Tahap heuristik adalah proses menemukan dan mengumpulkan informasi yang diperlukan untuk menulis sejarah biasa.²⁸ Sumber atau data sejarah terbagi menjadi dua macam, yaitu sumber tertulis dan sumber tidak tertulis.²⁹ Pada tahap ini, penulis menggunakan studi kepustakaan untuk mencari dan mengumpulkan sumber yang relevan dengan topik penelitian. Beberapa sumber yang telah dikumpulkan oleh penulis termasuk Sumber Primer dan Skunder.

Untuk sumber primer sendiri penulis menggunakan beberapa buku seperti, buku yang berjudul *dari Djajakarta ke Djakarta* oleh Soekanto. Kemudian juga menggunakan beberapa Arsip, seperti dalam koleksi *Inventaris Van Het Archief van de Gouverneur Generaal en Raden van Indie (Hoge Ragering) No. 1612-1711*.

Untuk sumber sekunder, penulis melakukan penelitian yang bersifat observasi lapangan ke beberapa tempat, diantaranya Pelabuhan Sunda Kalapa disana penulis bertemu dengan beberapa *Guide*. Kemudian penulis juga mengunjungi Museum Bahari, dimana pada Abad XVII museum bahari merupakan salah satu gudang yang digunakan oleh VOC.

²⁷ Helius Sjamsudin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), p. 71

²⁸ Saefur Rachmat, *Ilmu Sejarah Dalam Perspektif Ilmu Sosial*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2009), p.147.

²⁹ Kuntowidjono, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Jakarta: Tiara Wacana, 1994) p. 94.

3. Verifikasi (kritik sumber)

Dalam kebanyakan kasus, kritik sumber berfokus pada verifikasi sumber, yang berarti bahwa sumber tersebut telah diuji oleh penulis untuk kebenarannya. Hal ini dilakukan agar penulis tidak hanya menerima informasi dari berbagai sumber. Kritik internal dan eksternal terdiri dari kritik sumber.

4. Interpretasi (analisis sumber)

Interpretasi adalah proses menafsirkan temuan sejarah. Ada dua jenis interpretasi: analisis dan sintesis. Analisis berarti menguraikan, sehingga fakta sejarah dapat ditemukan. Sedangkan sintesis berarti menyatukan, sehingga hasil interpretasi penulis digabungkan dengan data yang mereka peroleh. Karena penulis memiliki kebebasan penuh untuk menafsirkan fakta-fakta yang mereka temukan selama tahap interpretasi ini, proses ini sangat memungkinkan adanya unsur subjektif.

5. Historiografi (penulisan)

Setelah melalui tahap heuristik, interpretasi, dan kritik sumber sebagai tahap akhir dalam metode sejarah, maka tahap selanjutnya yaitu historiografi. Historiografi adalah rekonstruksi masa lalu yang bersifat imajinatif, yang dilakukan berdasarkan data yang diperoleh melalui suatu proses penelitian. Tahapan historiografi merupakan proses penulisan yang dilakukan berdasarkan penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah serta upaya untuk merekonstruksi masa lalu guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan. Proses ini dimulai setelah sumber-sumber ditemukan melalui tahapan heuristik, dilanjutkan dengan tahap kritik dan interpretasi. Dengan demikian, historiografi adalah langkah lanjutan dari interpretasi yang hasilnya

dituangkan dalam bentuk tulisan yang menggambarkan kisah sejarah secara menarik.³⁰

Pada tahapan historiografi ini, hasil penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah disusun menjadi suatu kisah yang koheren. Tahap ini melibatkan upaya merangkai fakta-fakta beserta maknanya secara kronologis atau diakronis dan sistematis, sehingga menghasilkan tulisan sejarah yang utuh sebagai sebuah narasi.³¹ Kedua sifat uraian tersebut harus benar-benar terlihat, karena keduanya merupakan bagian dari ciri khas karya sejarah ilmiah, sekaligus karakteristik sejarah sebagai suatu disiplin ilmu. Selain itu, penulisan sejarah, khususnya sejarah yang bersifat ilmiah, juga harus memperhatikan kaidah-kaidah penulisan karya ilmiah secara umum, seperti

1. Bahasa yang digunakan dalam karya ilmiah harus sesuai dengan kaidah bahasa yang berlaku, memastikan bahwa penggunaan bahasa tersebut baik dan benar. Selain itu, kalimat yang digunakan harus efektif, jelas, dan tepat sasaran.
2. Penulisan juga perlu memperhatikan konsistensi, seperti dalam penempatan tanda baca, penggunaan istilah yang tepat, dan penunjukan sumber yang akurat.
3. Istilah dan kata-kata yang digunakan harus sesuai dengan konteks permasalahan yang dibahas, agar maknanya tepat dan tidak menimbulkan kebingungan.
4. Format penulisan harus mengikuti kaidah atau pedoman

³⁰ Frawita Sari, *Metedologi Sejarah*, (Pascasarjana Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya), p. 11

³¹ Nandang Sunandar, *Pengantar Historiografi*, (Serang: Media Madani, 2021), p. 69

yang berlaku, termasuk dalam penulisan bibliografi, daftar pustaka, atau daftar sumber, sesuai dengan standar yang ditetapkan.

5. Kaidah-kaidah tersebut harus benar-benar dipahami dan diterapkan, karena pada dasarnya kualitas yang ada pada karya ilmiah bukan hanya terletak pada masalah yang akan dibahas saja, melainkan juga ditunjukkan pada format penyajiannya.³²

Tahap terakhir dalam metodologi penelitian sejarah adalah penulisan. Tahap ini mencakup proses menyusun fakta-fakta menjadi sejarah setelah melakukan pencarian sumber, kritik sumber, dan penafsiran. Selanjutnya, fakta-fakta ini dituangkan menjadi kisah sejarah dalam bentuk tulisan. Dalam penulisan sejarah, elemen kronologi memegang peranan yang sangat penting. Penulisan sejarah umumnya terdiri dari tiga bagian utama, yaitu: (1) Pengantar, (2) Hasil Penelitian, dan (3) Simpulan.³³ Pada bagian hasil penelitian akan disajikan hasil penelitian mengenai, yang dapat dipertanggung jawabkan dengan didukung sumber-sumber yang valid.

G. Sistematika penulisan

Agar pembahasan ini dapat mudah dipahami dan juga sistematis, maka penulisan ini terbagi kedalam lima bab.

BAB I merupakan pendahuluan yang memuat latar belakang masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan serta kegunaan penelitian, tinjauan pustaka, landasan teori, metode penelitian, dan sistematika

³² Nandang Sunandar, *Historiografi Islam*, p. 70

³³ Kuntowidjoyo, *Metodologi Penelitian Sejarah*, p. 107.

pembahasan. Uraian dalam bab ini menjadi dasar atau landasan pemikiran untuk pengembangan pembahasan pada bab-bab selanjutnya.

BAB II pada bab ini mendeskripsikan Sejarah Perkembangan Batavia meliputi Sejarah perubahan Jayakarta menjadi Batavia, Batavia sebagai pusat pelabuhan, Batavia Sebagai Pusat Perekonomian.

BAB III menjelaskan etnisitas dan juga mobilitas perdagangan di Batavia abad XVII meliputi Etnisitas pedagang di Batavia, Mobilitas perdagangan di Batavia sebagai kota dagang

BAB IV menjelaskan kondisi sosial ekonomi Batavia abad XVII meliputi kondisi ekonomi masyarakat Batavia, kondisi sosial budaya masyarakat Batavia, dan juga kondisi sosial politik masyarakat Batavia

BAB V merupakan bagian penutup yang berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan menyajikan hasil penelitian atau jawaban atas permasalahan yang diajukan dalam penelitian secara singkat, sementara saran berisi rekomendasi dari peneliti untuk penelitian selanjutnya.