

## The Utilization of Brantas River in the era of Kediri until Majapahit Kingdom

Pemanfaatan Sungai Brantas Pada Masa Kerajaan Kediri Hingga Majapahit

Mawardi Purbo Sanjoyo

Universitas Islam Negeri KH Achmad Siddiq Jember  
 Jl. Mataram No. 1 Mangli, Jember  
*mawardiqsanjoyo@gmail.com*

085745966061

**How to Cite:** Mawardi Purbo Wijoyo. (2021). The Utilization of Brantas River In The Era of Kediri Until Majapahit Kingdom. *Santhet*, 5(2), 138-146. doi: 10.36526/js.v3i2.

Received:  
 Revised:  
 Accepted:  
**Keywords:**  
 Utilization  
 Brantas  
 River  
 Majapahit  
 Kediri

### Abstract

Basically, this study aims to describe the historical picture following the research focuses that have been raised. The purpose of this study is to determine and describe the historical function of the Brantas river during the Kadiri kingdom to Majapahit. The author uses the historical research method as the method. In this study, the author describes and interprets the relationship or a current condition, processes, opinions, and impacts. The steps taken in the historical research method include heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The history of the Brantas River has long been enshrined in various kinds of inscriptions, including the Harinjing Inscription, the Kamalagyan Inscription, and the Cangu Inscription. Based on the identification of historical sources, the Brantas River has a strategic position because of the principle of usefulness for human life in the past. Since the era of the Kediri Kingdom, the Brantas River has been used as a source of water for agriculture and trade. This can be found in the writings on the Kamalagyan inscription. Utilization was continued until the era of the Majapahit kingdom. Hayam Wuruk (1350-1389 AD) specially treated the Brantas River by publishing the Cangu inscription in which it contained an increase in the status of port villages along the Brantas and Bengawan Solo rivers to become autonomous regions.

### PENDAHULUAN

Air merupakan kebutuhan dasar manusia sehingga untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya manusia senantiasa hidup mendekati sumber-sumber air. Salah satu kenampakan geografis dengan komposisi air yang melimpah adalah wilayah sungai. Dapat dikatakan sungai menjanjikan kehidupan bagi manusia. Selain itu hewan dan tumbuhan yang hidup di sekitar aliran sungai menyediakan beragam kebutuhan dasar. Ketergantungan manusia dengan sungai telah berlangsung sejak lama. Dibuktikan penemuan kebudayaan manusia prasejarah di sekitar sungai-sungai besar.

Eugene Dubois seorang ahli anatomi berkebangsaan Belanda melakukan eksplorasi Sungai Bengawan Solo di Trinil Ngawi. Pada penelitian yang dilaksanakan tahun 1891 tersebut, la

menemukan fosil tengkorak manusia prasejarah yang dinaminya sebagai *Pithecanthropus Erectus* (Alink et al, 2016). Penelitian Dubois di sekitar aliran Bengawan Solo kemudian dilanjutkan oleh Von Koeningswald di Desa Sangiran tahun 1936. Hasilnya adalah ditemukannya jenis fosil *Mengathropus Palaeojavanicus* (manusia raksasa dari Jawa). Selain di Bengawan Solo, penelitian mengenai manusia prasejarah juga diarahkan di sekitar Sungai Brantas Jawa Timur. Eksplorasi tersebut dilakukan oleh Van Rëestchoten tahun 1900 di Desa Wajak, Tulungagung. Ia menemukan fosil manusia prasejarah yang kemudian disebutnya sebagai *Homo Wajakensis*. Eugene Dubois menduga bahwa fosil ini berasal pada periode 40.000–25.000 tahun yang lalu (Jati, 2013).

Pemanfaatan sungai sebagai ruang hidup manusia masih berlangsung pada masa kerajaan Hindu-Budha. Bahkan, pada masa itu ketergantungan manusia akan keberadaan sungai semakin besar sehingga penataan sungai sering dilakukan. Keterkaitan sungai dengan kerajaan-kerajaan masa klasik ini terekam dalam beberapa sumber sejarah. Diawali oleh Kerajaan Tarumanegara pada masa pemerintahan Purnawarman. Sang raja memerintahkan penggalian Sungai Gomati sebagai saluran Sungai Candrabhaga (Kali Bekasi) sepanjang 12 km dengan rentang waktu 21 hari. Peristiwa tersebut tertulis abadi dalam Prasasti Tugu (Soekmono, 1973).

Sungai berasal dari sumber air yang biasanya di daerah pegunungan di bagian tengah pulau kemudian mengalir jauh hingga hilir ke laut. Oleh karena itu, selain dimanfaatkan airnya keberadaan sungai juga digunakan sebagai jalur transportasi sejak masa lampau. Salah satunya adalah Kerajaan Sriwijaya yang memanfaatkan Sungai Musi. George Coedes seorang yang menekuni bidang filologi klasik mengungkapkan bahwa berdasarkan prasasti Kota Kapur dan sumber-sumber Cina kerajaan Sriwijaya berada di terletak di sekitar Sungai Musi dan menggantungkan kehidupannya pada Sungai Musi. Sungai ini digunakan sebagai transportasi air (Taim, 2013). Tentunya hal ini memberikan dampak yang besar bagi Sriwijaya yang kemudian dikenal sebagai kerajaan maritim terkuat. Hubungan antara Sriwijaya dan sungai-sungai di Sumatera juga tergambar pada inskripsi Kedukan Bukit (683 M).

Keterikatan antara keberadaan sungai besar dengan kerajaan-kerajaan besar juga terjadi di Jawa Timur. Di wilayah ini terdapat sungai besar yang membelah Jawa Timur menjadi dua bagian yang nyaris sama. Sungai ini dikenal dengan nama Sungai Brantas. Dalam sejarah kerajaan-kerajaan klasik di Indonesia ada satu masa dimana terjadi perpindahan pusat pemerintahan yang dilakukan oleh kerajaan Medang. Perpindahan ini salah satunya dilatarbelakangi pencarian tempat yang subur untuk membangun kembali kerajaan. Meskipun dilakukan selama ratusan tahun, akhirnya wilayah Kediri terletak di sekitar aliran Sungai Brantas ditetapkan menjadi tempat pembangunan kerajaan baru. Pembangunan kerajaan ini dimulai oleh Airlangga. Pada awalnya Airlangga membangun ibukota di Watan Mas, kemudian Kahuripan, dan terakhir di Daha. Saat mencapai puncak kejayaannya Airlangga membagi dua wilayah kerajaan untuk calon penerusnya dengan bantuan Mpu Bharada menjadi Panjalu di sebelah barat meliputi Kediri dan Jenggala di sebelah timur meliputi Sidoarjo. Perbatasan dua wilayah kerajaan ini adalah Sungai Brantas. Setelah Airlangga meninggal perang tidak terbandung terjadi antara Panjalu dan Jenggala. Perang ini diduga disebabkan oleh perebutan jalur perekonomian pada waktu itu, yang tidak lain adalah Sungai Brantas. Perang tersebut dimenangkan oleh Panjalu yang kemudian meneruskan dinasti kerajaan Kadiri (Ricklefs, 2005).

Pada periode selanjutnya Kerajaan Kadiri dikuasai oleh Singasari sebuah kerajaan yang beribukota di sekitar Malang. Akibat penguasaan ini tentu saja Singasari juga mendapat wilayah-wilayah yang dulunya ada milik kerajaan kadiri termasuk Sungai Brantas. Setelah masa Singasari berakhir muncul kemudian penerusnya, yaitu Kerajaan Majapahit. Kerajaan ini dapat dikatakan salah satu kerajaan terbesar di Nusantara. Selain menguasai wilayah-wilayah di luar pulau Jawa, Majapahit juga menguasai bidang perekonomian kemaritiman. Posisi ibukota Majapahit yang strategis di sekitar aliran Sungai Brantas di Mojokerto inilah yang memungkinkannya menjadi kerajaan yang kuat. Hampir selama setengah milenium Sungai Brantas menjadi penopang kehidupan tiga kerajaan besar di Jawa Timur. Dimulai oleh kerajaan Kadiri pada abad ke-11 sampai akhir kerajaan

Majapahit abad ke-16. Berangkat dari pernyataan di atas, menjadi sangat menarik untuk melihat bagaimana fungsi sungai brantas pada periode tiga kerajaan di Jawa Timur. Mulai masa Kerajaan Kadiri, Singasari hingga Majapahit.

## Metode

Kajian yang menjadi ide penelitian ini adalah peristiwa masa lalu. Oleh karena itu, penulis menggunakan metode penelitian sejarah sebagai metodenya. Pada penelitian ini penulis mendeskripsikan dan menginterpretasikan hubungan atau sebuah kondisi yang sedang berlaku, proses, pendapat dan dampak yang ditimbulkan. Langkah yang dilakukan dalam metode penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Kasdi, 2005).

Dalam Penelitian yang berjudul "Pemanfaatan Sungai Brantas Pada Masa Kerajaan Kadiri Hingga Majapahit" peneliti mengumpulkan berbagai sumber sejarah yang relevan dengan tema penelitian di Balai Pelestarian Cagar Budaya Jawa Timur, PIM (Pusat Informasi Majapahit), dan perpustakaan untuk mendapatkan literatur yang sesuai untuk menyelesaikan kajian ini. Langkah selanjutnya setelah memperoleh sumber-sumber penulisan sejarah yang dibutuhkan dalam penelitian ialah verifikasi keabsahan sumber sejarah atau kritik sejarah. Interpretasi adalah cara penulis menetapkan makna dan keterkaitan atau hubungan antara fakta-fakta yang telah berhasil dihimpun oleh penulis. Historiografi merupakan cara penulisan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Pada tahap ini merupakan bagian akhir dari penelitian sejarah, di mana penulisan dari hasil penelitian ini dituangkan ke dalam jurnal ilmiah.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Sungai Brantas dalam Sumber Sejarah

Jauh sebelum kerajaan Mataram di bawah dinasti Isyana pindah ke wilayah Jawa Timur agaknya terdapat beberapa tempat di Jawa Timur yang sudah dikuasai oleh kerajaan tersebut. Hal ini diperoleh data dari beberapa prasasti yang menyebutkan beberapa wilayah yang mengakui kedudukan Kerajaan Mataram sebagai pusat pemerintahan. Daerah-daerah yang dikuasai adalah sebagian wilayah Malang, Kediri, dan Mojokerto. Maka, pemindahan kerajaan ke Jawa Timur bukan suatu keputusan yang asal-asalan melainkan sudah dipertimbangkan dengan matang. Jelas sekali pemilihan Jawa Timur sebagai pusat kekuasaan yang baru juga menimbang aspek-aspek ekonomi dan faktor geografinya. Salah satunya keberadaan Sungai Brantas yang memberi secercah harapan untuk kehidupan kerajaan. Berkaitan dengan itu maka harus ada pengaturan masalah perairan oleh pemerintah kerajaan pada masa itu.

Pengaturan sumber daya air oleh kerajaan pada masa mataram tercatat pada Prasasti Hariñjing. Prasasti ini terdiri dari tiga bagian dan mencakup tiga masa pemerintahan raja Kerajaan Mḍang (Mataram Kuno) yang masih berpusat di Jawa bagian Tengah. Prasasti Hariñjing A berasal dari tanggal 25 Maret 804 Masehi, masa pemerintahan Rakai Warak Dyah Wanara yang naik tahta Kerajaan Mḍang (Mataram Kuno) tahun 803 Masehi (Atmodjo, 1985). Prasasti ini menceritakan tentang seorang tokoh pendeta agung (Bhagawanta) bernama Bārī yang membuat tanggul (ḍawuhan) beserta sungai di Hariñjing dengan mendatangkan beberapa tokoh pejabat sebagai saksi.

Kisah Bhagawanta Bārī yang diceritakan dalam Prasasti Hariñjing A Sang Bhagawanta Bārī membangun tanggul (ḍawuhan) beserta sungai di Hariñjing merupakan suatu upaya untuk menanggulangi bencana banjir. Manfaat dari peristiwa pembangunan tanggul (ḍawuhan) beserta sungai di Hariñjing (Sungai Srinjing) untuk masyarakat di sekitarnya yaitu mempermudah mendapatkan air untuk keperluan irigasi persawahan dan perkebunan, sehingga dapat

meningkatkan hasil bumi yang melimpah. Atas jasa para pendeta tersebut, maka masyarakat di desa Culangi dibebaskan dari pajak (Kasdi, 2005).

Prasasti Hariñjing B berasal dari tanggal 19 September 921 Masehi, menceritakan dikuatkannya kembali status *sīma* (perdikan) milik Bhagawanta Bārī oleh Raja Rakai Layang Dyah Tulodong serta diberikan kepada para anak keturunan Bhagawanta Bārī. Prasasti Hariñjing C berasal dari tanggal 7 Maret 927 Masehi, menceritakan agar prasasti sebagai surat keputusan raja yang sah (Hardiati, 2010).

Seperti yang diceritakan pada Prasasti Kamalagyan yang berasal dari abad 11 Masehi. Pembuatan waduk atau bendungan juga dilakukan di aliran Sungai Brantas yang lain. Pembuatan bendungan ini dimaksudkan untuk mengatasi banjir dari Sungai Brantas yang seringkali menimpa daerah kamalagyan dan mengakibatkan sawah-sawah penduduk tergenang air.

Prasasti Kamalagyan masih berdiri kokoh di dusun Klagen, yang masuk dalam administrasi desa Tropodo, kecamatan Krian, kabupaten Sidoarjo. Nama dusun yang termaktub dalam prasasti itu sekarang berubah menjadi Dusun Klagen tempat prasasti itu masih berdiri. Dusun Klagen atau Kamalagyan dari segi geografis memang tidak jauh dari aliran Sungai Brantas pada saat ini.

Mengutip pembahasan dari Yamin (1962) Prasasti Trowulan bagian pertama menyebutkan desa-desa di sekitar Sungai Brantas, diantaranya:

*“....i canggu. i randu gowok. i wahas i nagara. i sarba. i waringin pitu, i lagada, i pamotan. i tulangan i panumbangan. i jruk. i trug. i kambang çri, i tda i gsang. i bukul. i çurabhaya,....”*

Beberapa nama yang tertulis dalam prasasti masih dikenali sampai sekarang seperti Terung (Sidoarjo), Canggu (Mojokerto), Bu(ng)kul (Surabaya), Tulangan (Sidoarjo), Kambang Cri (Bangsri, Sidoarjo), Gesang (Pagesangan, Surabaya). Semua daerah yang masih terdeteksi tersebut dari segi geografis berdekatan dengan Aliran Sungai Brantas sampai sekarang.

Selain tertulis di dalam prasasti keberadaan Sungai Brantas juga hadir dalam pertulisan berbentuk naskah atau kitab. Kitab Pararaton memberitakan, pada saat Wisnuwardhana (1248-1268 M) menjadi raja Singosari, Ia membangun sebuah perbenteng sebagai persiapan penyerangan ke wilayah Mahabit yang dipimpin oleh Mahisa Bungalan. Benteng tersebut dibuat oleh Wisnuwardhana pada tahun 1193 Saka (1271 M) di daerah Canggu. Pemberitaan dari Pararaton ini berkorelasi dengan salah satu desa yang disebutkan dalam Prasasti Trowulan I. Maka dapat diduga kuat, Canggu yang dimaksud dalam Pararaton berada di aliran sungai Brantas.

## Pemanfaatan Sungai Brantas

Untuk merekonstruksi pemanfaatan Sungai Brantas sebagai transportasi air pada masa Kediri, maka harus berpijak pada pemikiran bahwa kerajaan ini merupakan lanjutan pada masa Kerajaan Mataram Kuno. Bukan tidak mungkin teknologi perairan pada kerajaan ini diwarisi dari teknologi yang diterapkan oleh Kerajaan pendahulunya. Maka harus ditelisik pula prasasti yang berasal dari Kerajaan Mataram Kuno yang menyebutkan hal - hal yang berkaitan dengan pemanfaatan perairan.

Sungai sebagai sarana transportasi air paling tidak dapat ditelusuri dalam Prasasti Ayam Tēas yang diidentifikasi berasal dari tahun 901 Masehi. Prasasti ini dikeluarkan oleh Rakai Watukura Dyah Balitung (Prihatmoko, 2014). Sumber lain menyebutkan hal senada adalah Prasasti Tēlang yang berselisih 3 tahun dari Prasasti Ayam Tēas. Prasasti Sangsang berangka tahun 907 Masehi juga dikaitkan dengan penyebutan sungai di masa lampau. Prasasti yang ditemukan di Jawa Timur menyebutkan lebih banyak mengenai pemanfaatan sungai untuk pertanian dan perdagangan. Prasasti Kaladi (909 M) mengindikasikan penggunaan sarana transportasi berbasis perairan di Jawa Timur masa lalu. Prasasti ini menyebutkan tentang penetapan *sīma* untuk dijadikan persawahan di daerah Kaladi, Gayam, dan Pyapya. Selain itu dimaksudkan supaya memberikan rasa aman bagi pedagang yang menggunakan perahu menuju ke hilir (Hardiati, 2010).

Prasasti yang dikeluarkan Kerajaan Kediri untuk mengatur masalah perairan Sungai Brantas adalah Prasasti Kamalagyan. Prasasti ini memuat berita mengenai pembenahan sarana transportasi pada aliran sungai Brantas guna memperlancar angkutan barang dagang dari wilayah hulu ke hilir di Hujung Galuh. Raja Airlangga memerintahkan pembuatan bendungan Waringin Saptu untuk sebagai cara pembenahan jalur transportasi air. Setelah bendungan tersebut mulai difungsikan para pedagang dapat merasakan kemudahan dalam pelayaran sungai (Pirnadi dan Mambo, 1993).

Bukti pemanfaatan Sungai Brantas pada bidang perdagangan oleh Kerajaan Kediri tidak banyak diuraikan dalam sumber sejarah selain Prasasti Kamalagyan. Namun, tidak sepatutnya kita berhenti pada kesimpulan bahwa perdagangan pada masa itu tidak berkembang baik. Beberapa tempat di sekitar Kediri yang masih menggunakan kata-kata yang berkaitan dengan sebuah toponim kuno, yang mengingatkan kita pada salah satu fungsi sungai pada masa lampau. Seperti Bandar Lor, Bandar Kidul, dan Bandar Kedungmulyo yang berada di sekitar aliran Sungai Brantas selayaknya patut diapresiasi sebagai toponim kuno yang merujuk pada sebuah pelabuhan di Sungai Brantas.

Sama seperti halnya Kerajaan Kediri, sumber sejarah yang sampai saat ini ditemukan tidak secara spesifik menyebutkan pemanfaatan Sungai Brantas sebagai jalur pelayaran. Ada kemungkinan sumber sejarah seperti prasasti tidak diterbitkan oleh Singasari karena kerajaan ini kemudian hanya meneruskan saja kebiasaan perdagangan di Sungai Brantas pada masa Kerajaan Kediri. Pada masa-masa awal kerajaan ini menurut pemberitaan Pararaton disibukkan dengan suksesi kepemimpinan. Hanya pada masa Kertanegara pembenahan ekonomi mulai dilakukan. Disamping itu, pemikiran Kertanegara hanya dipusatkan pada ranah kemaritiman. Salah satu hasil dari pemikiran ini adalah adanya ekspedisi pamalayu ke wilayah Sumatera pada tahun 1275.

Pasca Singasari runtuh tampil kemudian Kerajaan Majapahit sebagai penerus dari Singasari. Semua wilayah yang dulunya masuk dalam kekuasaan Singasari menjadi milik Majapahit. Arkeolog Titi Surti Nastiti mengidentifikasi Majapahit sebagai sebuah kerajaan merupakan wilayah agraris dan setengah komersil. Dari wilayah pedalaman dengan hasil dari bumi yang subur dan melimpah, pedagang dapat mengangkut barang dagang khas pedalaman ke berbagai tempat menggunakan jalur darat maupun sungai (Nastiti, 1991). Selain itu pedagang dari lain daerah dapat pula datang ke wilayah pusat Majapahit dengan cara yang sama. Jalur hulu-hilir dan juga sebaliknya ramai oleh pedagang dan mobilitas manusia dengan beragam aktifitasnya. Inilah yang kemudian mempengaruhi ramainya jalur sungai Brantas kala itu.

Di wilayah pesisir, para saudagar meramaikan dan memanfaatkan pelabuhan Kambang Putih di Tuban sebagai penghubung jalur dagang antar pulau. Pedagang Jawa, khususnya yang berada di Tuban menjalin perdagangan cengkeh dan pala dengan pedagang dari di luar Jawa (Utomo, 2009). Kegiatan pelayaran internasional lebih meningkat lagi ketika para pedagang bangsa-bangsa Eropa, khususnya Portugis mulai berdatangan di wilayah Asia Tenggara untuk mencari daerah penghasil rempah-rempah (Harkantiningasih, 2014). Kala itu hasil bumi Nusantara yang terkenal rempah-rempah merupakan komoditi laris yang penting di Eropa.

Selaras dengan berkembangnya perdagangan antar pulau di pesisir utara Jawa, kemudian lahir kota pelabuhan yang menjadi pusat dagang. Faktor yang mendukung keadaan itu adalah letak geografis dan kemampuan pemerintah dalam mengatur wilayah pesisir. Daerah pesisir tersebut terletak dekat Malaka dimana tempat itu merupakan jalur dagang di Asia Tenggara. Tempat-tempat tersebut paling tidak sejak 12 abad yang lalu telah menjadi tempat jujugan pada pedagang asing dari berbagai kerajaan (Kusbandono, 1993).

Seperti yang dipaparkan di atas, Laut Jawa merupakan wilayah perairan Nusantara yang telah lama disibukkan dengan kunjungan pedagang asing. Di sisi utara Majapahit didukung dengan adanya Selat Madura yang menghubungkan jalur perdagangan laut dengan jalur perdagangan tradisional (Tjiptoatmojo, 1983). Perdagangan di selat Madura yang lambat laun makin ramai menarik keikutsertaan kerajaan Majapahit berperan aktif dan menjadikan selat Madura mendatangkan potensi ekonomi. Dengan begitu, Majapahit sebagai salah satu imperium di

Nusantara, mempunyai peran strategis dalam penguasaan jalur laut dan pelayaran internasional (Alifah, 2014). Hal ini tentunya karena Majapahit memberikan dukungan dengan fasilitas perdagangan yang layak. Dengan begitu, di masa puncak kejayaannya Majapahit mampu mentasbihkan dirinya sebagai kerajaan maritim yang besar.

Kerajaan Majapahit dan masyarakatnya secara optimal telah memanfaatkan peluang geografisnya demi memajukan perekonomian. Letak Majapahit di selatan pesisir utara Jawa memanfaatkan Sungai Brantas sebagai penghubungnya (Munandar, 2008). Pada kemudian hari terbentuklah pelabuhan-pelabuhan sungai di sekitar Sungai Brantas karena lalu lintas pelayaran yang makin ramai (Inagurasi, 2017). Melihat besarnya potensi pelabuhan di aliran Sungai Brantas para pembesar Kerajaan Majapahit kemudian menata sedemikian rupa pelabuhan-pelabuhan tersebut. Pada masa Raja Hayam Wuruk dikeluarkan Prasasti Canggal untuk memperkuat dan memberikan hak istimewa pada pelabuhan sungai. Berdasarkan identifikasi Tim Peneliti ARKENAS (2000) ada sebanyak 44 desa di sepanjang aliran Brantas dan Bengawan Solo yang disebutkan dalam Prasasti Canggal yang berfungsi sebagai tempat penyeberangan. Desa-desa penyeberangan itu dikenal dengan nama *Naditirapradeça*.

Adapun isi pertulisan Canggal itu menyebutkan bahwa sang raja (Hayam Wuruk) telah menugaskan seorang pegawai tingkat rendah dengan sebutan Panji Magrabhaya. Tugasnya adalah menjaga titah raja yang dituliskan pada lempengan perunggu. Lebih spesifik lagi pegawai yang telah mendapatkan mandat itu harus mau melayani orang-orang yang ingin menggunakan perahu untuk menyeberang melalui sungai. Perintah dalam prasasti itu seakan-akan dengan tegas menugaskan kepada pegawainya supaya melayani dan menjaga setiap orang yang memanfaatkan pelabuhan sungai untuk kepentingan masing-masing orang.

Canggal yang tertulis dalam prasasti tersebut oleh para Arkeolog diidentifikasi sebagai pelabuhan barang. Satari (1983) menjelaskan bahwa Canggal adalah tempat naik dan turunnya barang, Pelabuhan Bubat di sisi barat daya dan Terung di sisi timur berfungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal penumpang. Perahu kecil digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang menyeberang antar sisi sungai. Sementara perahu dengan tonase yang lebih besar dapat berlayar ke hilir hingga muara. Pelabuhan Canggal sebagai pelabuhan sungai ditunjang oleh aktifitas perdagangan yang dapat menopang perekonomian khususnya pada bidang perdagangan kerajaan Majapahit. Keberadaan pelabuhan sungai di sepanjang aliran sungai Brantas sangat didukung oleh kemajuan perekonomian daerah atau kerajaan pengelola kota pelabuhan tersebut. Pemanfaatan pelabuhan Canggal juga didasarkan pertimbangan letak pusat kerajaan Majapahit yang berada di sekitar aliran sungai Brantas.

Semakin maraknya perdagangan Asia Tenggara mempengaruhi berkembangnya kota pelabuhan di daerah pesisir utara Jawa. Kota-kota itu tumbuh menjadi kota pelabuhan yang besar dan ramai yang sering pula dikunjungi para saudagar dari berbagai negara. Perkembangan yang pesat di daerah pesisir ini kemudian mengakibatkan pula timbulnya kelompok-kelompok bangsawan daerah yang kaya-raya, yang mengadakan monopoli terhadap pemasaran bahan-bahan pokok perdagangan dari daerah-daerah Indonesia bagian timur ke Malaka, maupun sebaliknya.

Perdagangan dalam skala kecil hingga besar sebenarnya dapat ditelusuri dari prasasti-prasasti pra-majapahit. Namun, yang lebih rinci menjelaskan mengenai pemanfaatan sungai sebagai sarana pelayaran perdagangan dapat dilihat dari Prasasti Trowulan dan tinggalan catatan dari utusan Dinasti Ming. Prasasti Trowulan I yang sering disebut sebagai Prasasti Canggal adalah pertulisan kerajaan Majapahit pada masa Hayam Wuruk. Prasasti itu menceritakan mengenai kenaikan posisi desa penyeberangan menjadi desa swatantra serta aturan raja terkait kegiatan pelayaran di daerah-daerah tersebut (Ayuhanafiq, 2020).

Keberadaan Canggal sebagai pelabuhan dianggap memberi kontribusi besar pada kerajaan. Sehingga pada waktu pemerintahan Hayam Wuruk, pelabuhan-pelabuhan itu mendapatkan hak swatantra. Hadiah yang lebih khusus lagi diberikan kepada pegawai kerajaan

seperti Panji Margabhaya, dan Panji Angraksaji. Keduanya merupakan pengelola pelabuhan-pelabuhan sungai (Yamin, 1962).

Pada prasasti Canggal ini pula diperlihatkan bagaimana kemudian raja mengayomi dan memberikan pelayanan keamanan bagi pengguna jasa pelabuhan. Dalam prasasti tersebut dijelaskan bahwa tukang perahu yang bertugas menyeberangkan orang mendapat hak istimewa. Perlakuan ini diberikan supaya mereka juga dapat memberikan pelayanan yang bagus kepada para penumpang kapal. Mereka tidak dikenai pajak atas kegiatan mengantarkan penumpang. Para tukang tambang perahu ini dapat berkegiatan adu ayam dan berjudi, namun kerajaan tidak bisa mengenakan denda kepada mereka karena telah mendapatkan hak istimewa. Selebihnya, aturan mengenai hal-hal yang diperbolehkan dan tidak termuat dengan jelas dalam nulikan prasasti Canggal sebagai berikut:

*kuněng asing awakanya, swāmigata. lungha sangke swāminya. tan bwatana ktegang anambangy angěntasakěn sangkeng nadītira yadin sādhu prawrěttinyang anambangi. kalut sangkeng astacora, muwah yan hana stri karěm asing awakanya. kasambut ta ya denda nganambangi tan sanggahěn strisanggrahana kteka nganambangy angěntasakěn anambut iriya. muwah yan hana wwan kapūrwwarěnan tinambang aweh ta yeng anambangy asing awakani pawehanya. yadyapin olahanyanyaya. ikang pawehnya. tan dosana tekang anambangi tan sanggahěn anganggapi dusta. muwah ri sdenganikang anambangi amwata padatining akalang. dagangan asing awakanya. karěm pwekang dagangan. tan bwatana tekang anambangi, ndatan wehana ta ya tambangan yan cirnekan dagangan muwah..*

terjemahan:

walaupun bagaimana kedudukannya: baik ditinggal suaminya atau meninggalkan suami, maka tidaklah dibolehkan tukang penambang menyeberangkan mereka dari sisi sungai ke sisi yang lain, apabila tingkah laku tukang penambang itu senonoh adanya. Hal demikian berlaku juga bagi delapan jenis pencurian. Selanjutnya apabila ada seorang wanita tenggelam ke dalam air, walaupun bagaimana juga kedudukannya, maka penambang tersebut diperbolehkan memegang badannya pada saat membawa ke seberang. Selanjutnya apabila di antara orang yang diseberangkan itu ada yang belum melunaskan hutangnya, maka mereka diharuskan supaya menjaminkan tubuhnya, jikalau perbuatan itu berakibat aniaya, maka perlakuan itu menjadi ganti penyeberangan dan terhadap tukang penambang perbuatan itu tidaklah dimasukkan ke dalam tindak kejahatan, dan mereka itu tidak dipandang bersalah dan menjalankan kejahatan. Selanjutnya apabila pada saat menyeberangkan kepadanya ditunjukkan suatu beban, bagaimanapun jenisnya bila barang itu jatuh ke dalam air, maka tukang penambang itu tidak bertanggung jawab atas peristiwa itu, dan mereka tidak berkewajiban membayar barang yang hilang pada saat penambang tersebut.

## Penutup

Sudah ribuan tahun yang lalu Sungai Brantas dimanfaatkan oleh manusia. Meskipun jejak kesejarahannya baru bisa dilacak setelah ada beberapa pertulisan yang menyebutkan tentang pemanfaatan Sungai Brantas. Prasasti Harinjing yang dikeluarkan pada awal Abad 9 Masehi mengabadikan sungai ini pertama kali. Pada masa-masa selanjutnya sungai Brantas mulai dimanfaatkan dan dikuatkan supaya Sungai Brantas betul-betul dikelola dengan baik oleh pegawai kerajaan dan rakyat pada waktu itu. Adapun pemanfaatan Sungai Brantas adalah untuk jalur mobilitasi manusia dan barang dagang sebagaimana disebutkan dalam Prasasti Kamalagyan Abad 11 Masehi dan Prasasti Canggal Abad 14 Masehi.

Penulis berusaha untuk mengkaji kembali narasi sejarah Kerajaan Kediri Hingga Majapahit. Manfaat yang dapat dipelajari dari pemanfaatan Sungai Brantas pada masa lampau adalah kita harus sadar bahwa potensi yang dimiliki oleh sungai dapat dimanfaatkan dengan baik. Pemanfaatan sungai sebagai pelabuhan, sumber air dalam pertanian sudah diterapkan oleh pendahulu kita, yaitu masyarakat Kerajaan Kediri hingga Majapahit. Kondisi perairan sungai pada saat ini wajib menjadi perhatian. Masalah utama yang belum terselesaikan adalah belum timbulnya kesadaran kita akan potensi sungai apabila dimanfaatkan dengan baik. Saat ini banyak sungai di sekitar kita ibarat kantong pembuangan akhir yang isinya hanya sampah. Oleh karena itu penelitian lanjutan terkait pemanfaatan sungai ataupun perlakuan manusia terhadap sungai untuk periode ke depan sangat mungkin untuk ditelisik lebih jauh melalui penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alifah. 2014. "Dukungan Faktor Alam" dalam *Majapahit; Batas Kota dan Jejak Kejayaan di Luar Kota*. Yogyakarta: Kepel Press
- Alink, Gerrit, et al. (2016). *The Homo Erectus Site of Trinil: Past, Present and Future of a Historic Place*. AMERTA 34 (2): 99-114. <https://doi.org/10.24832/amt.v34i2.150>
- Atmodjo, S. K. 1985. *Hari Jadi Kediri*. Yogyakarta: Lembaga Javanologi
- Ayuhanafiq. 2020. *Majapahit Sebagai Kerajaan Maritim Nusantara dalam Kumpulan Cerita Majapahit*. Mojokerto: Dinas Pendidikan Kabupaten Mojokerto
- Hardiati, dkk. 2010. *Zaman Kuno Dalam Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka
- Harkantiningih, N. (2014). Pengaruh Kolonial di Nusantara. *KALPATARU*, 23(1), 67–80. <https://doi.org/10.24832/kpt.v23i1.51>
- Inagurasi, L. H. (2017). Arti Penting Situs-Situs Pelabuhan Kuna di Karawang, Jawa Barat, Sebagai Jalur Transportasi. *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 5(2), 117–132. <https://doi.org/10.24164/pw.v5i2.127>
- Jati, S.S.P. (2013). *Prasejarah Indonesia: Tinjauan Kronologi dan Morfologi*. SEJARAH DAN BUDAYA 7 (2), 20-30. <http://dx.doi.org/10.17977/sb.v7i2.4744>
- Kasdi, Aminuddin (editor). 2005. *Kediri Dalam Panggung Sejarah Indonesia*. Surabaya: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Jawa Timur.
- Kasdi, Aminuddin. 2005. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa Unipress
- Kusbandono, Bambang. 1993. *Peringatan 700 Tahun Majapahit, Pekan Budaya dan Pariwisata Jatim*. Surabaya: Pemerintah Daerah Jawa Timur
- Munandar, Agus Aris. 2008. *Ibu Kota Majapahit, Masa Jaya dan Pencapaiannya*. Depok: Komunitas Bambu
- Nastiti, T.S. 1991. *Perdagangan Pada Masa Majapahit dalam Analisis Hasil Penelitian Arkeologi II*. Jakarta: Depdikbud.
- Pinardi, dan Mambo. 1993. "Perdagangan Pada Masa Majapahit" dalam *700 Tahun Majapahit (1293-1993) Suatu Bunga Rampai, edisi II*. Surabaya: Dinas Pariwisata Daerah Propinsi Tingkat I Jawa Timur.
- Prihatmoko, Hedwi. (2014). *Transportasi Air Dalam Perdagangan Pada Masa Jawa Kuno Di Jawa Timur*. FORUM ARKEOLOGI 27 (3), 155-174. <http://dx.doi.org/10.24832/fa.v27i3.28>
- Ricklefs, M.C. 2005. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, penerjemah: Wahono, dkk. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta
- Satari, S S. 1983. *Kehidupan Ekonomi di Jawa Timur dalam Abad XIII-XV dalam REHPA II*. Jakarta: Puslit Arkenas.
- Soekmono. 1973. *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia Jilid II*. Yogyakarta: Kanisius

- Taim, E.A.P. (2013). *Studi Kewilayahan dalam Penelitian Peradaban Sriwijaya*". KALPATARU 22 (2), 101-110. <https://doi.org/10.24832/kpt.v22i2.127>
- Tim Peneliti ARKENAS. 2000. *Laporan Penelitian Permukiman Kuna Masa Islam di Daerah Aliran Sungai (DAS) Bagian Hilir Bengawan Solo Propinsi Jawa Timur*. Jakarta: PUSLITARKENAS
- Tjiptoatmojo, Sutjipto. 1983. *Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura abad XVII Sampai Medio Abad XIX*. Unpublished Dissertation. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Utomo, B. B. (2009). Majapahit Dalam Lintas Pelayaran dan Perdagangan Nusantara. BERKALA ARKEOLOGI, 29(2), 1–14. <https://doi.org/10.30883/jba.v29i2.375>
- Yamin, Mohammad. 1962. *Tatanegara Majapahit Parwa II*. Jakarta: Yayasan Prapantja.