

Dari Muslim Barat Ke Muslim Timur: Tragedi 1453 Sebagai Sebab Awal Aktivitas Maritim Eropa Ke Nusantara

Dadan Adi Kurniawan^{1a(*)}

¹ Program Studi S1 Pendidikan Sejarah, Universitas Sebelas Maret (UNS), Surakarta, Indonesia

^adadan.adikurniawan@staff.uns.ac.id

(*) Corresponding Author

dadan.adikurniawan@staff.uns.ac.id

How to Cite: Dadan Adi Kurniawan. (2024). Dari Muslim Barat Ke Muslim Timur: Tragedi 1453 Sebagai Sebab Awal Aktivitas Maritim Eropa Ke Nusantara [doi: 10.36526/js.v3i2.4819](https://doi.org/10.36526/js.v3i2.4819)

Received : 12-10-2024
Revised : 11-11-2024
Accepted : 30-11-2024

Keywords:

Tragedy of 1453,
Muslims,
Landscape,
Maritime Activities.

Abstract

This paper is a study that focuses on examining the impact of the fall of Constantinople to the Ottoman Turks (1453) on the fate of Muslim society in the archipelago in the following periods. This study uses a historical method consisting of five steps, namely topic determination, heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The data collection technique uses historical literature studies in the form of journals, books, theses, articles and videos that are credible and relevant. The results of the study show that the fall of Constantinople (1453) to the Ottoman Turks had an impact on the blockade of the political and economic activities of European nations. The implications are ocean voyages, economic exploration and exploitation, political control and cultural penetration into Asia (including the archipelago). The landscape in the form of seas, coasts and rivers became maritime routes, networks and bridges that supported the realization of economic glory. What Muslim rulers did in the Western world "indirectly" or "unintentionally" influenced the fate of Muslim society in the East due to the arrival and activities of European nations in the archipelago.

PENDAHULUAN

Ketika membicarakan peristiwa 1453, umumnya hal pertama yang muncul dalam pikiran tidak jauh-jauh dari kata kunci Konstantinopel, Muhammad Al Fatih, dan Byzantium. Peristiwa 1453 merupakan salah satu peristiwa tersohor (utamanya di dunia Islam) yang kerap dibahas di forum-forum diskusi ilmiah, seminar, kuliah bahkan pengajian. Membicarakan peristiwa tahun 1453 kerap kali menjadi alat untuk beromantisme ke masa lalu dan memetik inspirasi dari seorang tokoh pemimpin muda Islam yang luar biasa. Peristiwa 1453 merupakan peristiwa jatuhnya Konstantinopel selaku ibukota Kekaisaran Byzantium ke tangan umat Muslim yang dipimpin Muhammad Al Fatih, seorang sultan dari Kesultanan Turki Utsmani (Crowly, 2016). Sultan Muhammad Al Fatih digambarkan sebagai sosok pejuang muda cerdas dan ahli militer yang berhasil memimpin pasukannya meruntuhkan tembok Konstantinopel yang dikenal berlapis, kuat dan mampu bertahan ratusan tahun lamanya (Khoironi, 2024; Saputra, 2024: 111).

Dalam konteks sejarah 1453, nampaknya sudah begitu detail dan gamblang dari sisi kronik terjadinya peristiwa, pihak-pihak yang terlibat dan nilai-nilai kepahlawanan yang ada. Namun dalam kaca mata penulis, masih ada aspek-aspek lain yang bisa diteliti terkait peristiwa 1453. Salah satu yang menarik dan masih langka adalah menelusuri keterkaitan antara sejarah 1453 dan Nusantara (Indonesia), terutama dilihat dari perspektif maritim dan perspektif sejarah global. Secara teoritis, perspektif sejarah global (*global history*) menekankan adanya keterkaitan atau hubungan antara peristiwa di suatu wilayah tertentu dengan kejadian di tempat lainnya (Supratman, 2022). Dari teori ini memunculkan pertanyaan konyol dan menggelitik "mungkinkah perbuatan umat Muslim di Barat (Turki Utsmani) saat itu punya andil terhadap lahirnya kesengsaraan yang dialami umat Muslim di Timur (Nusantara)?" Di sisi lain, sangat jarang orang mempertanyakan bagaimana posisi bentang

laut (*seascape*) atau bentang maritim dalam kaitannya Eropa dan Asia (khususnya Nusantara). Jarak antara Eropa dan Nusantara yang terpisahkan oleh bentang laut dan samudera yang panjang dan luas, kerap kali terlupakan dalam historiografi Indonesia. Padahal kedatangan bangsa-bangsa Eropa di Nusantara sejak abad 16 atau bahkan sejarah kuno di wilayah Asia Tenggara pada abad 7-15 berkaitan erat dengan dimensi bentang laut atau bentang maritim (Sulistiyono, dkk., 2018).

Secara historiografi, sudah banyak kajian yang meneliti tentang peristiwa jatuhnya Konstantinopel tahun 1453 atau kisah tentang kepahlawanan Muhammad Al Fatih dalam merebut pusat kekuasaan Byzantium (Kekaisaran Romawi Timur). Hanya saja, kajian-kajian tersebut secara umum lebih terpaku pada dua hal. Pertama, lebih menekankan pada aspek sejarah proses jatuhnya imperium Konstantinopel sebagai pusat ibu kota Byzantium. Kajian yang masuk kategori ini dilakukan oleh Siregar, Basri dan Crowley. Siregar dan Basri (2022) menulis artikel dengan judul *Sejarah Penaklukan Konstantinopel*. Adapun Crowley (2016) menulis sebuah buku berjudul *1453: Detik-Detik Jatuhnya Konstantinopel ke Tangan Muslim*. Buku ini merupakan buku babon yang kerap menjadi rujukan utama berkaitan dengan peristiwa 1453.

Kedua, penelitian yang lebih menekankan pada sejarah tokoh yakni Muhammad Al Fatih selaku pemimpin pasukan Muslim yang berhasil menakhlikkan Konstantinopel. Studi tentang peran tokoh ini terbilang banyak. Beberapa di antaranya yang pertama adalah artikel berjudul *Jatuhnya Konstantinopel 1453: Studi Geopolitik dan Strategi Militer Sultan Muhammad Al-Fatih* yang ditulis Saputra (2024). Selanjutnya artikel yang ditulis Khoironi (2024) dengan judul *Sultan Muhammad Al-Fatih, Pemimpin Terbaik Penakluk Konstantinopel*. Penelitian lainnya dilakukan Ash Shallabi (2017) berjudul *Muhammad Al Fatih*; dan yang dilakukan Putri (2012) dengan judul *Penaklukan Konstantinopel Oleh Muhammad Al-Fatih*. Studi yang agak berbeda yang mampu melihat lebih keluar dalam periode setelahnya dilakukan Moehadjir (2018) dengan judul *Dampak Penaklukan Konstantinopel oleh Turki Tahun 1453 Terhadap Jalur Perdagangan Dunia Antara Asia dan Eropa*.

Berpijak dari banyaknya kajian yang ada, kebanyakan penelitian sejarah lebih condong melihat "aspek internal" yakni seperti apa proses kejatuhan Konstantinopel dan bagaimana peranan kepemimpinan Muhammad Al Fatih dalam proses penaklukannya. Hal ini berbeda dengan tulisan penulis yang lebih fokus melihat peristiwa 1453 sebagai peristiwa sejarah global (*global history*) sehingga memiliki dampak lanjutan dan turunan pada munculnya aktivitas maritim dan perubahan kehidupan sosial, politik, ekonomi dan budaya pada belahan bumi lain.

Secara garis besar, studi yang penulis lakukan ini ingin mengkaji tentang: (1) dampak atau pengaruh peristiwa Jatuhnya Konstantinopel tahun 1453 terhadap lahirnya aktivitas maritim bangsa-bangsa Eropa ke Asia khususnya ke Nusantara (Indonesia); (2) jejak historis peranan seascape atau bentang maritim (sungai, pesisir dan laut) sebagai "jembatan alam" yang menunjang kejayaan aktivitas maritim sebagai akibat peristiwa Jatuhnya Konstantinopel; (3) keterkaitan (pengaruh) antara apa yang dilakukan Muslim di Barat (yang direpresentasikan oleh penguasa dan pasukan Turki Utsmani tahun 1453 terhadap kehidupan Muslim di Timur khususnya Nusantara pada periode-periode setelahnya. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memperkaya khasanah sejarah sosial politik 1453 dalam kacamata lain yaitu perspektif maritim dan perspektif sejarah global.

METODE

Tulisan ini merupakan jenis penelitian sejarah yang mengkaji tentang dampak peristiwa jatuhnya Konstantinopel tahun 1453 oleh pasukan Muslim Turki Utsmani yang secara tidak langsung berakibat pada munculnya aktivitas pelayaran maritim bangsa-bangsa Eropa ke Asia (khususnya Nusantara) dalam rangka penjelajahan rute, eksplorasi ekonomi, penguasaan politik dan penetrasi budaya. Penelitian ini menggunakan *historical method* dalam cara kerjanya. Metode sejarah yang digunakan terdiri dari lima tahap ala Kuntowijoyo (2013) yaitu *pemilihan topik*, *heuristik* (pengumpulan sumber), *verifikasi* (kritik sejarah atau kebasahan sumber), *interpretasi* (analisis dan sintesis), dan *historiografi* (penulisan). Teknik pengumpulan data menggunakan studi literatur sejarah berupa jurnal, buku, dan artikel yang relevan dan kredibel. Sumber-sumber tertulis tersebut

diperoleh melalui *online* dan *offline*. Kritik sumber lebih ditekankan pada kritik internal yakni mengenai keabsahan isi atau informasi dengan cara membandingkan data antarsumber yang diperoleh. Penelitian ini menggunakan pendekatan politis, ekonomi dan maritim sebagai pisau bantu analisis. Perspektif maritim diperlukan untuk melihat sejauh mana bentang alam maritim (laut, pesisir dan sungai) berkaitan atau berkontribusi dalam menunjang aktivitas sosial, ekonomi, politik dan budaya bangsa-bangsa Eropa dari dan ke Nusantara (Indonesia). Selain itu, penelitian ini juga menggunakan perspektif *global history* (sejarah global) yang menekankan bahwa ada keterkaitan antara sejarah di tempat (negara) yang satu dengan tempat (negara) lainnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jatuhnya Konstantinopel yang Mahsyur

Konstantinopel merupakan ibu kota atau pusat dari Kekaisaran Byzantium (Kekaisaran Romawi Timur). Kekaisaran ini berdiri sejak abad 4 (359 M) sampai abad 15 (1453 M). Nama Konstantinopel diambilkan dari nama kaisar pertama yakni Konstantinus I (Khoironi, 2024). Secara geografis, Konstantinopel sangatlah strategis karena merupakan "jembatan" antara Eropa dan Asia. Pusat Kekaisaran Byzantium ini terletak di Semenanjung Bosphorus, menghubungkan Balkan dan Anatolia, serta Laut Hitam dan Laut Tengah melalui Selat Dardanela dan Laut Aegea. Konstantinopel juga sebagai penghubung antara dunia Barat dan dunia Timur. Tidak hanya itu, kota ini merupakan gerbang masuk "jalur sutra" (*silk road*), sebuah rute darat kuno terkenal yang menghubungkan wilayah Timur Tengah-India hingga Cina. Banyak sutra yang dijual ke Eropa melalui Konstantinopel (Saputra, 2024: 107). Atas kemasyurannya, Konstantinopel digambarkan sebagai surganya dunia saat itu. Wajar jika kota pusat kekaisaran ini kerap diperebutkan, tidak hanya oleh bangsa Islam tetapi juga bangsa lainnya, salah satunya bangsa Hun.

Kesohoran namanya sesuai dengan eksistensinya yang begitu panjang dan sulit digoyahkan. Selain bermusuhan dengan Bani Seljuk, Byzantium juga memiliki konflik dengan umat Islam sejak era Nabi Muhammad SAW. Konflik diawali ketika seorang utusan Nabi Muhammad SAW bernama Al Harits bin Umair Al Azdi ditangkap dan dibunuh (dieksekusi mati) oleh Syuhrabil bin Amr Al Ghassani, seorang yang sebelumnya telah melaporkan dan membawa Al Harits bin Umair Al Azdi ke hadapan Heraclius, Kaisar Byzantium saat itu. Dari situlah muncul api permusuhan antara dunia Islam dan Byzantium (Affan, 2018: 1112-1113). Setidaknya empat kali pasukan Islam melakukan penyerangan terhadap Konstantinopel tetapi selalu mengalami kegagalan. Penyerangan yang gagal tersebut pernah dilakukan pada abad 7 (674-678), abad 8 (717-718), abad 9 (806) dan abad 15 (1421-1422). Rentang waktu penyerangan tersebut meliputi era Bani Umayyah hingga Bani Abassiyah (Saputra, 2024: 104).

Penyerangan yang gagal berulang kali disebabkan karena sistem pertahanan Konstantinopel yang kuat dan canggih di zamannya. Konstantinopel memiliki sistem tembok pertahanan yang kokoh dan berlapis baik di darat maupun di laut. Konstantinopel dikenal memiliki tembok "Benteng Theodosius" yang sulit ditembus. Tembok ini terbuat dari granit dan bata yang dibangun memanjang dari Tanduk Emas di Bosphorus sampai ke pedalaman laut Marmara dengan tinggi dua belas meter dan ketebalan lima meter (Imber, 2012: 19; Crowley, 2016: 60). Pasukan Byzantium memiliki *Greek Fire* (api Yunani) yang mampu membakar kapal-kapal musuh ketika akan datang menyerang (Saputra, 2024: 104-105). Selain itu, Konstantinopel juga dilengkapi teknologi rantai raksasa di bawah

permukaan laut yang membentang di mulut selat Tanduk Emas (*Golden Horn*) dari tembok Konstantinopel ke Galata. Rantai ini berfungsi menahan laju kapal-kapal musuh khususnya pasukan Turki Utsmani (Affan, 2018: 115; Crowley, 2016: 102).

Pada pertengahan abad 15, kejayaan Bizantium mengalami keruntuhan. Tahun 1453 menjadi periode buruk bagi Bizantium dan masyarakat Eropa umumnya karena Konstantinopel berhasil jatuh ke kekuasaan Turki Utsmani. Keberhasilan merebut Konstantinopel ini dilakukan oleh tokoh terkenal di dunia Islam yakni Sultan Muhammad Al Fatih, seorang pemuda Islam yang keberhasilannya sudah diprediksikan sejak zaman Nabi Muhammad SAW. Nabi Muhammad SAW pernah mengatakan bahwa kota Konstantinopel akan jatuh ke tangan Islam yang mana dilakukan oleh sebaik-baik pemimpin dan sebaik-baiknya pasukan (Khoironi, 2024). Dengan kata lain, Muhammad Al Fatih dan pasukannya merupakan generasi terbaik di zamannya yang memiliki mentalitas, keberanian, kedisiplinan, keahlian militer dan taktik militer serta keimanan (keyakinan) yang tinggi. Muhammad Al Fatih merupakan pemimpin Turki Utsmani yang diangkat menjadi Sultan (raja) pada tahun 1451 menggantikan ayahnya, Sultan Murad II. Pada waktu dilantik, umurnya baru 19 tahun sehingga ketika ia berhasil menakhlukan Konstantinopel, umurnya baru sekitar 21 tahun. Oleh bangsa Eropa ia dikenal dengan nama Mehmed II.

Strategi militer pertama yang diterapkan Muhammad Al Fatih setelah ia naik tahta adalah memperkuat angkatan laut Turki Utsmani guna menguasai Laut Marmara, memblokir Laut Hitam untuk melumpuhkan ekonomi Bizantium, dan mengantisipasi kekuatan pasukan laut dari Republik Genoa (di laut Genoa) yang merupakan sekutu Bizantium. Strategi pertama ini mulai dibangun sejak tahun 1451. Strategi kedua yang diterapkan Muhammad Al Fatih adalah membangun benteng Rumeli Hisari di tepi selat Bosphorus pada tahun 1452. Benteng ini dipersiapkan untuk memudahkan penguasaan Selat Bosphorus yang sebelumnya dikuasai Angkatan Laut Italia yang kemudian berguna dalam memutus rantai pasokan Yunani (salah satu koloni Bizantium) ke Konstantinopel. Strategi berikutnya adalah menyiapkan artileri yang siap dihujamkan ke pasukan penghadang milik Kekaisaran Bizantium. Di bawah kepemimpinan Muhammad Al Fatih, disiapkan "Buyuk Top" (alat pelempar batu/meriam), *trebuchets* (pelontar), lengkap dengan meriam-meriam *basilica* raksasa yang mampu merobohkan benteng Konstantinopel. Selain itu juga penyiapan pasukan sejumlah 80.000 sampai 200.000 orang dan kapal sebanyak 320 buah. Pasukan ini pula yang juga dikerahkan untuk mengangkut dan menarik 70 kapal melewati perbukitan (karena jalur laut terhadang oleh rantai raksasa) agar bisa sampai di laut Marmara dalam waktu satu malam (Ash Shallabi, 2017: 220-222; Khoironi, 2024; Saputra, 2024: 111).

Dengan proses pertempuran yang sengit dan memakan waktu hampir sekitar dua bulan, akhirnya Konstantinopel berhasil direbut pasukan Muslim di bawah pimpinan Sultan Muhammad Al Fatih pada akhir Mei 1453. Selain karena faktor strategi militer yang diterapkan Sultan Muhammad Al Fatih beserta pasukannya, runtuhnya Konstantinopel pada 1453 juga dipengaruhi kondisi perpecahan internal di tubuh Gereja yakni antara Gereja Khatolik di Roma dan Gereja Ortodok Bizantium. Paus di Roma tidak mengakui status Kaisar di Bizantium yang dianggap mempraktikkan Khatolik yang menyimpang (*bid'ah*). Sebaliknya, Kaisar di Bizantium juga tidak mengakui Kepausan di Roma (Eropa Barat). Kedua pusat gereja ini kerap kali berkonflik bahkan saat terjadinya Perang Salib, pasukan dari Gereja Khatolik Roma justru menyerang Bizantium (Perry, 2017: 197; Saputra, 2024: 110). Selain itu juga disebabkan karena banyaknya wilayah Kekaisaran

Romawi Timur yang sebelumnya sudah lepas dianeksasi pasukan Muslim. Setelah jatuh ke tangan Turki Utsmani, nama kota Konstantinopel dirubah menjadi 'Istanbul'.

Peristiwa 1453: Sebab Awal Munculnya Aktivitas Maritim Eropa

Peristiwa jatuhnya Konstantinopel ke pemerintahan Turki Utsmani pada pertengahan abad 15 (tahun 1453) menyebabkan dampak yang luar biasa, terutama jika dilihat dalam periode jangka panjang setelahnya. Jatuhnya Konstantinopel (sebagai simbol gereja Ortodoks) yang telah berdiri kokoh selama ratusan tahun menyebabkan aktivitas perdagangan (ekonomi) di pelabuhan sekitar Laut Tengah dan Laut Hitam Eropa menjadi mati karena blokade pasukan Muslim. Pelabuhan tersebut kemudian dikuasai oleh pedagang-pedagang Muslim di bawah kekuasaan Kasultanan Turki Utsmaniyah. Hubungan dengan dunia Timur menjadi terputus (Djaja, 2012: 135). Mereka tidak bisa lagi mendapatkan pasokan rempah-rempah dari para pedagang dari Asia (Timur). Kondisi tersebut merupakan pukulan telak bagi para pedagang Eropa yang sebelumnya banyak meraih untung ekonomi dari segala aktivitas perdagangan di pelabuhan-pelabuhan strategis tersebut. Juga pukulan telak bagi penguasa Byzantium yang sebelumnya banyak menarik pajak dari perdagangan di pelabuhan dan pasar-pasar di sekitar area Konstantinopel.

Blokade ekonomi nyatanya membuat para pedagang Eropa justru "berfikir keras" untuk mengetahui dan mendapatkan rempah-rempah dari sumber asalnya langsung. Hal yang sebelumnya tidak pernah terfikirkan karena dijabatani oleh "perdagangan estafet". Pada akhirnya orang-orang Eropa berlomba-lomba untuk melakukan pelayaran dan penjelajahan samudera. Sebagian sejarah mencatat bahwa penjelajahan samudera tersebut juga dalam rangka pembuktian teori bumi bulat. Sebagian lain menyebutkan adanya misi balas dendam (*reconquista*) terhadap umat Islam atas kekalahan dalam Perang Salib di masa lalu (abad 11). Namun alasan utama yang paling masuk akal dan tidak begitu jauh dari waktu terjadinya peristiwa 1453 adalah tujuan ekonomi yakni memperoleh rempah-rempah. Selebihnya adalah alasan-asalan pelengkap yang turut mempengaruhi tetapi bukan yang utama. Rempah-rempah seperti lada, cengkeh, pala, dan kayu manis, waktu itu bagaikan 'emas' (*gold*) yang sangat dibutuhkan dan laris di pasaran Eropa. Kegunaannya bisa untuk menghangatkan badan, bumbu masak, mengawetkan makanan, status sosial dan juga obat-obatan (kesehatan). Perdagangan rempah-rempah begitu menggiurkan dari segi keuntungan ekonomi. Pusat perdagangan (distributor) rempah-rempah Eropa berada di kota Lisabon, Portugal (Chandra, dkk., 2024: 748).

Proses penjelajahan samudera tidak dilakukan hanya sekali waktu dan langsung menghasilkan apa yang diinginkan. Melainkan percobaan demi percobaan hingga sekian kali dengan hasil yang berbeda-beda. Sebagian kapal kandas dan sebagian berhasil, bahkan sebagian anggota kapal ada yang terbunuh oleh pribumi lokal ketika pertama kali datang. Berdasarkan perjanjian Tordesilas (1494), peta penjelajahan samudera bangsa-bangsa Eropa dibagi menjadi dua jalur yakni Jalur Timur dan Jalur Barat. Pembagian ini dilakukan Paus Alexander VI selaku penengah antara perseteruan Portugis dan Spanyol. Tokoh-tokoh penjelajah Portugis di antaranya seperti Vasco da Gama (1497), Bartholomeus Diaz, dan Alfonso de Albuquerque (1511) (Suntama, 2022). Mereka mendapat hak untuk melakukan pelayaran ke arah timur. Rute Portugis meliputi Afrika Barat, Afrika Selatan, Afrika Timur, India, Malaka dan Maluku. Sedangkan rute pelayaran

ke barat menjadi hak rombongan berkebangsaan Spanyol seperti Magelheans, Christopher Columbus dan beberapa lainnya. Rombongan Spanyol mengambil rute Amerika Tengah, Amerika Selatan, Papua New Guinea, Filipina.

Peranan Laut, Pesisir dan Sungai dalam Aktivitas Maritim

Kedatangan bangsa Portugis, Spanyol, Inggris dan Belanda ke Nusantara tidak menggunakan jalur darat layaknya aktivitas perdagangan bangsa India-Cina yang sampai abad 7 menggunakan Jalur Sutra (*silk road*) sebagai jalur utama (Hall, 1985). Sejak pertama kali datang pada awal abad 16 sampai sekitar tiga dekade awal abad 20, bangsa-bangsa Eropa selalu datang ke Nusantara menggunakan kapal-kapal menyusuri lautan dan samudera. Pada awalnya penjelajahan, ada yang melalui jalur barat (melewati Samudera Atlantik dan Pasifik) dan jalur timur (samudera Hindia). Belum ada transportasi udara (pesawat terbang) menuju Nusantara saat itu, karena jenis transportasi ini baru mulai ada dalam jumlah terbatas sejak sekitar tahun 1920an dan mulai massif sejak tahun 1940an (Kurniawan, 2019: 24-25).

Kapal-kapal bangsa Eropa saat itu sudah canggih untuk ukuran zamannya. Kapal-kapal dagang bangsa Eropa dilengkapi senjata layaknya kapal militer yang didesain mampu mengarungi luasnya samudera. Meskipun demikian, tentu tidak semua kapal bisa selalu berlayar dengan selamat sampai tujuan. Dalam beberapa sumber sejarah, disebutkan bahwa ada beberapa tempat di belahan dunia yang ombak atau badainya begitu dahsyat sehingga sering kali membuat kapal-kapal Eropa yang akan berlayar menuju Asia (khususnya Nusantara) karam atau harus berbelok mencari rute lain, bahkan terpaksa harus balik arah dan kembali ke pelabuhan awal. Belum lagi masalah lain seperti perompak atau bajak laut di wilayah-wilayah tertentu, sebagai misal di sekitar laut Afrika (Somalia), Sumatera dan Sulawesi. Para bajak laut tersebut tidak hanya membajak kapal-kapal asing tetapi terkadang juga membajak kapal-kapal pribumi, merampok kekayaan masyarakat yang tinggal di pesisir dan menculik warga untuk dijual sebagai budak (Lapian, 1987; Reid, 1983; Nuralia, 2021).

Aktivitas maritim bangsa-bangsa Eropa yang umumnya berkuat pada orientasi ekonomi sulit dilepaskan dari bentang maritim seperti laut, pelabuhan di pesisir dan sungai di wilayah pedalaman. Di masa prakolonial dan kolonial, ketiganya merupakan jaringan ekonomi yang saling terkait dan melengkapi. Pada masa Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, keduanya merupakan kerajaan besar yang sama-sama cerdas dalam memanfaatkan potensi maritim di tingkat lokal, nasional dan regional. Dua kerajaan ini piawai dalam mensinergikan potensi daratan dan potensi lautan untuk mendapatkan keuntungan ekonomi dan hegemoni seluas-luasnya (Sulistiyono, 2016: 87-94). Sungai-sungai merupakan rute lalu lintas untuk mengangkut berbagai hasil bumi yang umumnya diperoleh dari wilayah pedalaman. Sebelum dibawa ke pasaran dunia, hasil bumi dari pedalaman tersebut dikumpulkan terlebih dahulu di wilayah pelabuhan di pesisir. Hasil bumi tersebut kemudian diangkut melewati rute laut dan samudera dalam kurun waktu puluhan hari melewati banyak wilayah negara. Di era Kerajaan Sririjaya (dan juga Majapahit), pedalaman dan pesisir memiliki hubungan simbiosis mutualisme yang bersandar pada lalu lintas Sungai (Sulistiyono, dkk., 2018). Untuk Jawa sebelum abad 19, sungai-sungainya cukup aktif digunakan untuk lalu lintas, tetapi kemudian mulai ditinggalkan seiring adanya pendangkalan dan dibangunnya transportasi darat yang dianggap lebih efektif dan efisien (Soedarmono, Kusumastuti & Utomo, 2003).

Melalui sungai, pesisir dan lautan, beribu-ribu ton hasil kekayaan alam dari wilayah Nusantara diangkut menuju Eropa terutama sejak kedatangan VOC pada awal abad 17. Pengangkutan hasil bumi tersebut terus berlanjut terutama saat pemberlakuan sistem Tanam Paksa (1830-1870) dan sistem liberalisasi atau swastanisasi ekonomi pada periode-periode setelahnya (Hartatik, 2014; Van Niel, 2003). Laut, pesisir dan sungai-sungai menjadi saksi berlangsungnya transaksi ekonomi yang menguntungkan. Pengangkutan hasil bumi baik perkebunan, pertanian dan pertambangan diangkut dari wilayah pedalaman melewati sungai-sungai menuju pelabuhan di pesisir. Dalam konteks di Jawa, sejak akhir abad 19, pengangkutan hasil kekayaan perkebunan dan pertanian di wilayah-wilayah pedalaman (*hinterland*) diangkut menggunakan kereta api yang sudah terbangun massif di banyak titik (Padmo, 2012: 167-178). Setelah itu, hasil bumi tersebut dikapalkan melewati laut dan samudera menuju pasar-pasar internasional yang ramai di Eropa.

Semenjak beroperasinya Terusan Suez tahun 1869 dan penggunaan mesin uap pada kapal, aktivitas lalu lintas laut kapal-kapal Eropa dari dan ke Nusantara semakin intens dan ramai. Pembukaan Terusan Suez sangat efektif dan efisien dalam memangkas jarak, waktu serta biaya perjalanan. Kapal-kapal tidak perlu lagi mengintari pesisir selatan dan barat Afrika yang dikenal memiliki kondisi alam yang membahayakan terutama ganasnya angin dan ombak lautan. Penumpang tidak lagi terombang-ambing puluhan hari bahkan berbulan-bulan di lautan yang sebelumnya kerap menyebabkan banyaknya penumpang yang sakit bahkan meninggal akibat kelelahan. Barang-barang komoditas ekspor juga bisa sampai lebih cepat dalam kondisi yang lebih baik. Semenjak ada jalur maritim baru ini, aktivitas maritim dunia Barat dan Timur baik dalam konteks ekonomi maupun lainnya (semisal haji) semakin meningkat (Majid, 2008: 46-63).

Di satu sisi, bentang maritim seakan menjadi pemisah antarwilayah terutama bagi negara yang bertipe *archipelago* atau kepulauan. Namun di satu sisi, bentang maritim itu pula yang menghubungkan, mempertemukan dan menyatukan wilayah-wilayah yang terpisah tersebut. Berkat bentang maritim, banyak wilayah saling terkoneksi untuk saling mengakomodasi berbagai kebutuhan bersama. Bentang maritim secara tidak langsung berperan menjadi media penunjang distribusi kekayaan ekonomi ke berbagai penjuru dunia. Di kala transportasi darat atau transportasi udara belum mendukung, maka jalur maritim (sungai, pesisir dan laut) merupakan pilihan satu-satunya yang paling strategis dalam mengkomodasi kebutuhan dan tujuan ekonomi, politik, sosial, dan budaya, baik untuk para pedagang maupun penguasa di tingkat lokal, nasional, regional maupun internasional. Jalur maritim merupakan salah satu jalur tua yang sudah eksis sejak zaman kuno. Ia sekaligus menjadi fasilitator (prasarana) terjadinya "silang kebudayaan", baik kebudayaan antara pedalaman dengan pesisir, pesisir dengan regional, pesisir dengan internasional, maupun pedalaman dengan regional dan internasional. Secara historis, aktivitas maritim begitu kompleks melibatkan tingkat lokal di pedalaman, pesisir, regional dan internasional. Sungai, pesisir dan laut pada akhirnya menjadi bentang alam maritim yang tak terpisahkan dalam sejarah perkembangan umat manusia, termasuk dalam konteks sejarah maritim Nusantara.

Dari Muslim Barat ke Muslim Timur

Munculnya aktivitas maritim bangsa-bangsa Eropa ke Nusantara sebagai sebuah "kelompok dagang" (*trading group*) sejak abad 16 dan 17 atau sebagai sebuah negara

(state) sejak awal abad 19, secara tidak langsung merupakan pengaruh jangka panjang atas peristiwa jatuhnya Konstantinopel tahun 1453 sebagai “awal pemicu”. Sebelum ada blokade ekonomi, tidak ada tanda-tanda bangsa Eropa akan melakukan penjelajahan samudra. Mereka sudah puas dan nyaman dengan keuntungan ekonomi yang didapat dari pusat-pusat perdagangan di Eropa. Adanya blokade yang berdampak pada putusnya hubungan dunia Barat dan dunia Timur, membuat bangsa-bangsa Eropa terpaksa sekaligus tertantang untuk mencari dan menemukan langsung sumber rempah-rempah. Cita rasa dan potensi ekonomi yang tinggi menjadikan rempah-rempah “melayarkan ribuan kapal”. Pada akhirnya, muncullah era penjelajahan samudera (Turner, 2011: 3).

Bila dihubungkan, ada keterkaitan yang “tidak disengaja” atau “tidak secara langsung” antara apa yang dilakukan oleh penguasa Muslim di Barat (Turki Utsmani) dan dampak yang diterima kemudian oleh Muslim di Timur (khususnya di Nusantara). Penjelajahan samudera pada akhirnya bermuara pada penemuan, kegiatan dagang, hingga dominasi dan eksploitasi ekonomi. Bangsa-bangsa Eropa terutama kongsi dagang VOC (awal abad 17-akhir abad 18) lama-kelamaan banyak mempengaruhi kehidupan masyarakat pribumi Nusantara. Semakin hari, VOC semakin banyak ikut campur masalah ekonomi, sosial, maupun politik. Kongsi dagang ini kerap dianggap sebagai “negara”, karena memiliki *hak oktrooi* (hak khusus) seperti mencetak uang, memiliki pasukan militer, memiliki senjata, membangun benteng, mengangkat hakim hingga mengadakan perjanjian-perjanjian dengan penguasa lokal (Nurjaman, 2019: 71). Meskipun sebagian penguasa lokal pribumi justru seolah-olah yang “menjemput” atau “mengundang” VOC (*invited colonization*) untuk campur tangan masalah internal (konflik antarpenguasa lokal), tetapi pada akhirnya dampaknya tetap dirasakan oleh masyarakat luas, utamanya masyarakat muslim sebagai mayoritas di Nusantara (Ana, 2022). Keadaan serupa juga berlangsung ketika berganti ke era Pemerintahan Kolonial Belanda (awal abad 19 sampai pertengahan abad 20). Di era ini, muncul kebijakan Tanam Paksa (disebutnya *Cultuur Stelsel*) dan liberalisasi ekonomi melalui *Agrarische Wet* 1870 (Haryono, 2024).

Banyak masyarakat pribumi Nusantara (yang mayoritas Islam) dirugikan secara perekonomian. Mereka hanya menjadi kuli di tanah surganya sendiri. Kekayaan alam justru dikeruk dan dinikmati oleh bangsa asing dan sebagian penguasa lokal yang rakus dan tega menghisap darah saudara sendiri. Masyarakat juga banyak terseret dalam berbagai peperangan seperti perang Pattimura, perang Aceh, perang Padri, perang Diponegoro, Perang Puputan, dan beberapa lainnya (Abdullah & Lopian, 2012). Masyarakat pribumi juga mengalami diskriminasi sosial yang ditunjukkan akan adanya perbedaan akses dan perlakuan. Tidak sampai di situ, masyarakat pribumi (sebagai tuan rumah) justru mendapatkan penghinaan karena ditempatkan pada golongan sosial paling bawah, di bawah golongan kulit putih Eropa dan golongan Timur Asing (Cina, India, Jepang, dan lain-lain). Secara umum, meski masyarakat Nusantara (Indonesia) tidak dijajah 350 tahun (Resink, 2013), tetapi secara realitas sosial, kehadiran bangsa-bangsa Eropa sejak awal telah merugikan sebagian pihak tertentu (terutama masyarakat pribumi), selain di sisi lain juga memberi warna (pengalaman dan pengetahuan) baru tertentu. Semakin hari kesengsaraan dan ketimpangan ekonomi semakin terlihat. Tidak heran apabila muncul *perbanditan* atau *perkecuan*, untuk merampok tuan-tuan kaya baik dari kalangan kulit putih Eropa, Cina, Arab maupun pribumi sendiri (Suhartono, 1995; Ibrahim, 2004). Inilah wujud penjelajahan samudera yang pada akhirnya merembet pada nafsu ekonomi, sosial dan politik yang eksploitatif. Niat awal mencari rempah-rempah, tetapi menjadi meluas dan tak

semata-mata hanya soal ekonomi, meskipun ini tetap yang utama.

Inilah yang disebut “ketidaksengajaan sejarah” yang pada akhirnya memperlihatkan bahwa ada keterkaitan (entah langsung atau tidak langsung) antara sejarah lokal, sejarah nasional, sejarah regional dan sejarah global. Apa yang terjadi di belahan bumi tertentu kerap kali mempengaruhi gerak sejarah di belahan bumi yang lain. Apa yang terjadi di Konstantinopel pada pertengahan abad 15 secara tidak langsung berdampak pada gerak sejarah di Nusantara pada abad 17 dan setelahnya. Apa yang dilakukan penguasa dan pasukan Muslim Turki Utsmani di belahan dunia Barat secara tidak langsung turut mempengaruhi sejarah kehidupan masyarakat Muslim dan masyarakat pada umumnya di belahan dunia Timur khususnya di Nusantara. Namun, fakta ini tidak bisa kemudian dibaca secara kaku bahwa apa yang dilakukan penguasa Turki Utsmani di masa itu dimaksudkan agar berdampak buruk pada masyarakat Muslim di belahan bumi lainnya. Apa yang dilakukan pemimpin dan pasukan Muslim dalam peristiwa 1453 adalah kebijakan dalam konteks tujuannya saat itu di Konstantinopel. Adapun dampak negatifnya yang meluas bahkan dirasakan oleh sesama umat Muslim sendiri, merupakan bagian dari “dampak tidak langsung” atau dampak yang “tidak disengaja”.

PENUTUP

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jatuhnya Konstantinopel pada tahun 1453 ke tangan Turki Utsmani memiliki dampak tidak langsung terhadap nasib dan perkembangan kehidupan masyarakat (utamanya umat Muslim) di Nusantara. Kebijakan blokade terhadap aktivitas politik dan ekonomi bangsa-bangsa Eropa pada akhirnya berimplikasi pada munculnya pelayaran samudera, eksplorasi ekonomi, penguasaan politik dan penetrasi budaya ke Asia (termasuk Nusantara). Bentang alam maritim berupa sungai, pesisir, dan laut menjadi rute dan jaringan maritim sekaligus penunjang kejayaan ekonomi bagi bangsa-bangsa Eropa seperti Portugis, Spanyol, Inggris dan Belanda. Sungai, pesisir, dan laut menjadi saksi bisu pengangkutan dan pendistribusian kekayaan alam dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan di pesisir yang kemudian dikapalkan menuju pasar-pasar internasional di Eropa. Kehadiran bangsa-bangsa Eropa terutama Belanda yang awalnya berdagang (urusan ekonomi), lama kelamaan merembet ke urusan politik, sosial dan budaya. Masyarakat pribumi kebanyakan sebagai tuan rumah justru kerap kali dirugikan dan hidupnya sengsara. Ini menunjukkan bahwa apa yang dilakukan penguasa Muslim di dunia Barat di masa sebelumnya secara “tidak langsung” atau “tidak sengaja” menentukan nasib Muslim di dunia Timur pada periode-periode setelahnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, T. & Lopian, A.B (ed.). (2012). *Kolonisasi dan Perlawanan* (Jilid 6). Jakarta: PT Ichtar Baru van Hoeve.
- Affan, Muhammad. (2018). Kesultanan Utsmani (1300-1517): Jalan Panjang menuju Kekhalifahan. *Tamaddun*, 6 (2), 99-126. <http://dx.doi.org/10.24235/tamaddun.v6i2.3524>
- Ana, Malika D. (2022). *Invited Colonialism, Penjajahan yang (sengaja) Diundang*. <https://abad.id/newsDetail/584-invited-colonialism-penjajahan-yang-sengaja-diundang>

- Ash Shallabi, Ali Muhammad. (2017). *Muhammad Al Fatih*, terj. Imam Fauzi. Surakarta: Aqwam.
- Chandra, dkk. (2024). Penjelajahan Samudera Bangsa Belanda yang Berujung Penjajahan Tanah Nusantara. *JAHE: Jurnal Akuntansi Hukum dan Edukasi*, 1 (2), 745-754. <https://doi.org/10.57235/jahe.v1i2.3951>
- Crowley, Roger. (2016). *1453: Detik-Detik Jatuhnya Konstantinopel ke Tangan Muslim*, terj. Ridwan Muzir. Tangerang: Pustaka Alvabet.
- Djaja, Wahyudi. (2012). *Sejarah Eropa Dari Eropa Kuno Hingga Eropa Modern*. Yogyakarta: Ombak.
- Hall, Kenneth R. (1985). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Hawaii: University of Hawai'i Press.
- Hartatik, Endah Sri. (2013). The Development of Agroindustry and Transportational Network in The Central Java During Dutch Colonization. *Paramita*, 24 (1), 1-16. <https://doi.org/10.15294/paramita.v24i1.2860>
- Haryono. (2024). *Agrarische Wet 1870*. [Diakses 2 Desember 2024 melalui: https://youtu.be/HOZtOZJOyXE?si=m-D0j5461I4svdh4](https://youtu.be/HOZtOZJOyXE?si=m-D0j5461I4svdh4)
- Ibrahim, Julianto. (2004). *Bandit dan Pejuang di Simpang Bengawan: Kriminalitas dan Kekerasan Masa revolusi di Surakarta*. Wonogiri: Bina Citra Pustaka.
- Imber, Colin. (2012). *Kerajaan Ottoman: Struktur Kekuasaan Sebuah Kerajaan Islam Terkuat Dalam Sejarah*, terj. Irianto Kurniawan. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Khoironi, M. Ihsan. (2024). *Sultan Muhammad Al-Fatih, Pemimpin Terbaik Penakluk Konstantinopel*. [Diakses 3 Desember 2024 melalui: https://jatim.nu.or.id/tokoh/sultan-muhammad-al-fatih-pemimpin-terbaik-penakluk-konstantinopel-wdUBV](https://jatim.nu.or.id/tokoh/sultan-muhammad-al-fatih-pemimpin-terbaik-penakluk-konstantinopel-wdUBV).
- Kurniawan, Dadan Adi. (2019). *Sejarah Penerbangan di Surakarta Dari Militer Menjadi Komersil*. Surakarta: UNS Press.
- Lapian, A.B. (2009). *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- Majid, M. Dien. (2008). *Berhaji Di Masa Kolonial*. Jakarta: CV Sejahtera.
- Nuraulia, Zalfaa Rizqi. (2021). *Respon dan Ketahanan: Upaya Hindia-Belanda Melawan Bajak Laut di Pelabuhan Barat Pantai Sumatra 1830-186*. [Diakses 3 Desember 2024 melalui: https://www.researchgate.net/publication/364620954](https://www.researchgate.net/publication/364620954)
- Nurjaman, Jajang. (2019). Jaringan Informasi dan Komunikasi Organisasi VOC di Sulawesi (Makasar) 1735-1737: Studi Kasus Arsip Overgekomen Brieven en Papieren (OBP) sebagai Penghubung Vital Komunikasi VOC. *Khazanah: Jurnal Pengembangan Kearsipan*, 12(1), 69-99. <http://dx.doi.org/10.22146/khazanah.47711>
- Padmo, Soegijanto, "Transportasi dan Komunikasi" dalam Abdullah, Taufik & Lapian, A.B (ed.). (2012). *Indonesia dalam arus Sejarah: Masa Pergerakan Kebangsaan* (Jilid 5). Jakarta: PT Ihtiar Baru van Hoeve.

- [Permadi Suntama](#). (2022). *Sejarah kedatangan Bangsa Portugis ke Indonesia, proses perjalanan dan rute perjalanan bangsa portugis ke indonesia*. [Diakses 1 Desember 2024 melalui:https://tirto.id/sejarah-kedatangan-bangsa-portugis-ke-indonesia-proses-rute-qjCF](#)
- Perry, Marvin. (2017). *Peradaban Barat Dari Zaman Kuno Sampai Zaman Pencerahan*. Bantul: Kreasi Wacana.
- Reid, Anthony (ed.). (1983). *Slavery, Bondage and Dependency in Southeast Asia*. St. Lucia: University of Queensland Press.
- Resink, G.J. (2013). *Bukan 350 Tahun Dijajah*. Depok: Komunitas Bambu.
- Saputra, Mochammad Ronaldy Aji. (2024). Jatuhnya Konstantinopel 1453 Studi Geopolitik dan Strategi Militer Sultan Muhammad Al-Fatih. *Qurthuba: The Journal History and Islamic Civilization*, 7 (2), 104-119. <https://doi.org/10.15642/qurthuba.2024.7.2.104-119>
- Soedarmono, Kusumastuti dan Utomo. (2003). *Sejarah dan Morfologi Kota. Konflik Solo: Dari Periode Kolonial-Orde Baru*. Surakarta: Laporan DIPA UNS.
- Suhartono. (1995). *Bandit-Bandit Pedesaan di Jawa: Studi Historis 1850-1942*. Yogyakarta: Aditya Media, 1995.
- Sulistiyono, S.T., Masruroh, N.N., & Rochwulaningsih, Y. (2018). Contest for Seascape: Local Thalassocracies and Sino-Indian Trade Expansion in the Maritime Southeast Asia During the Early Premodern Period. *Journal of Marine and Island Cultures*, 7(2), 2018: 74-93. [10.21463/jmic.2018.07.2.05](https://doi.org/10.21463/jmic.2018.07.2.05)
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2016). Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah. *Lembaran Sejarah*, 12 (2), 81-108. <http://dx.doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.33461>
- Turner, Jack. (2011). *Sejarah Rempah Dari Erotisme Sampai Imperialisme*. Depok: Komunitas Bambu.
- Van Niel, Robert. (2003). *Sistem Tanam Paksa di Jawa*. Jakarta: LP3ES.