

## Menyulam dan Menenun Kejayaan Maritim di Bengawan Solo

Nasta Mahardi<sup>1\*</sup>, Aryasatya Maulana Prameisaka<sup>2</sup>

Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia.

Email\*: mahardinasta@gmail.com

### Abstrak

Studi maritim di Indonesia sebagian besar berfokus pada laut dan daerah pesisir, sementara sungai sebagai komponen integral dari sistem maritim relatif kurang mendapat perhatian. Artikel ini mengkaji peran historis Sungai Bengawan Solo sebagai jalur transportasi, jaringan perdagangan, dan ruang sosial yang mendukung masyarakat Jawa dari zaman prasejarah hingga periode kolonial. Studi ini menggunakan metode historis, yang meliputi penelitian heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi, dengan memanfaatkan prasasti, manuskrip tradisional, laporan arkeologi, dan studi sejarah modern. Temuan menunjukkan bahwa Sungai Bengawan Solo telah dimanfaatkan sejak zaman prasejarah, sebagaimana dibuktikan oleh penemuan fosil manusia purba di Sangiran, Trinil, dan Ngandong. Selama periode Hindu-Buddha, khususnya di bawah kerajaan Mataram Kuno dan Majapahit, sungai tersebut berfungsi sebagai arteri komersial utama yang menghubungkan daerah pedalaman dengan pantai utara Jawa. Keberadaan puluhan pelabuhan sungai, yang tercatat dalam Prasasti Canggal dan manuskrip Tjariosipoen Banawi Sala, menyoroti pentingnya strategis Bengawan Solo dalam jaringan ekonomi dan administrasi kerajaan. Peran ini berlanjut hingga periode Islam dan Mataram Kartasura, membentuk pemukiman tepi sungai atau komunitas tepi laut yang khas. Namun, pada akhir abad kesembilan belas, peran sungai sebagai jalur transportasi utama secara bertahap menurun karena perluasan infrastruktur transportasi berbasis darat di bawah kebijakan ekonomi liberal kolonial. Artikel ini berpendapat bahwa Bengawan Solo harus diakui sebagai elemen vital sejarah maritim Indonesia. Mengintegrasikan kembali sistem sungai ke dalam historiografi maritim Indonesia tidak hanya memperluas pemahaman konseptual tentang budaya maritim tetapi juga memberikan landasan historis untuk upaya kontemporer dalam merevitalisasi warisan berbasis sungai dan pembangunan regional yang berkelanjutan.

**Kata Kunci:** Sungai Bengawan Solo, Sejarah Maritim, Perdagangan Sungai, Pemukiman Tepi Laut, Transportasi Sungai

### Abstract

Maritime studies in Indonesia have predominantly focused on seas and coastal areas, while rivers as integral components of maritime systems have received relatively little attention. This article examines the historical role of the Bengawan Solo River as a transportation route, trading network, and social space that supported Javanese society from prehistoric times to the colonial period. The study employs the historical method, encompassing heuristic research, source criticism, interpretation, and historiography, utilizing inscriptions, traditional manuscripts, archaeological reports, and modern historical studies. The findings reveal that the Bengawan Solo River has been utilized since prehistoric times, as evidenced by discoveries of early human fossils in Sangiran,

Trinil, and Ngandong. During the Hindu-Buddhist period, particularly under the Ancient Mataram and Majapahit kingdoms, the river functioned as a major commercial artery linking inland regions with the northern coast of Java. The existence of dozens of river ports, recorded in the Canggal Inscription and the manuscript *Tjariosipoen Banawi Sala*, highlights the strategic importance of Bengawan Solo within royal economic and administrative networks. This role continued into the Islamic and Mataram Kartasura periods, shaping distinctive riverbank settlements or waterfront communities. By the late nineteenth century, however, the river's role as a primary transportation route gradually declined due to the expansion of land-based transport infrastructure under colonial liberal economic policies. This article argues that Bengawan Solo should be recognized as a vital element of Indonesia's maritime history. Reintegrating river systems into Indonesian maritime historiography not only broadens conceptual understandings of maritime culture but also provides a historical foundation for contemporary efforts to revitalize river-based heritage and sustainable regional development.

**Keywords:** Bengawan Solo River, maritime history, river trade, waterfront settlements, river transportation.

Received 02 Januari 2026 ; Received in revised form 11 Februari 2026; Accepted 20 Maret 2026

Kajang: Jurnal Teknopedagogi Nusantara Volume 1 No. 2 (2026)

Available online 30 Maret 2026

DOI:

©2026 The Author (Nasta Mahardi, Aryasatya Maulana Prameisaka). Published by Susilo Academic Press. This is an open-access article under the [Creative Commons Attribution- 4.0 International Public License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) (CC - BY - SA 4.0).

---

## PENDAHULUAN

Ketika membahas tentang kemaritiman, maka yang terbesit dalam pikiran adalah seputar pelayaran, perdagangan, wisata bahari, dan sebagainya. Sampai sekarang, banyak orang salah kaprah memaknai maritim hanya sebagai laut. Padahal, maritim juga meliputi sungai. Dalam catatan sejarah, sungai juga dapat menjadi tulang punggung transportasi serta perdagangan pada masa lalu bahkan sekarang yang selama ini sering terlupakan.

Sungai merupakan jaringan air yang mengalir dari mata air sampai muara (Firmansyah, dkk., 2020: 7). Sungai dapat dipahami sebagai bagian permukaan bumi yang posisinya lebih rendah dari permukaan tanah di sekitarnya yang menjadi lajur air tawar ke laut, danau, rawa, maupun anak sungai lainnya. Sungai merupakan bagian dari permukaan bumi yang memiliki fungsi sebagai wadah air mengalir.

Riwayat penggunaan sungai sebagai bagian penting kehidupan manusia dapat dilacak sejak periode kehidupan kuno. Sungai saat itu digunakan sebagai sumber kehidupan yang menopang berbagai kegiatan manusia seperti menjadi alat transportasi, pusat ekonomi, sampai pendidikan (Zulfah, 2022: 226). Dalam sejarah Indonesia masa Hindu-Buddha, sungai sudah dimanfaatkan dan menjadi bagian kehidupan bagi masyarakat umum. Mereka biasanya menggunakan sungai sebagai sarana transportasi juga menjadi tempat berniaga. Contoh nyata penggunaan sungai pada masa Hindu-Buddha adalah pada masa Kerajaan Sriwijaya. Sungai digunakan sebagai moda distribusi perdagangan komoditi unggulan seperti lada, damar, sampai perhiasan yang dibawa dari hulu sampai ke pesisir dan pelabuhan di berbagai penjuru Asia Tenggara (Sadzali, 2019: 62).

Di tanah Jawa, kerajaan Majapahit juga menggunakan sungai sebagai sarana transportasi dan transaksi barang. Sungai memang menjadi bagian dari Majapahit karena di wilayah inti mereka, melintas aliran sungai di dalamnya. Salah satunya sungai Brantas (Firmansyah, dkk., 2020: 3). Jadi bisa disimpulkan kerajaan-kerajaan pada lampau sudah sadar akan pentingnya keberadaan sungai sebagai sarana pendukung dalam segala aktivitas.

Selain Sungai Brantas, terdapat aliran sungai lain yang dikategorikan sebagai sungai terpanjang di Pulau Jawa dan memiliki rekam jejak historis yang kuat, yaitu Sungai Bengawan Solo. Sejak masa lampau, Bengawan Solo telah menjadi tulang punggung kehidupan masyarakat Jawa, khususnya bagi komunitas yang bermukim di sepanjang alirannya. Sungai ini berfungsi sebagai jalur transportasi, distribusi ekonomi, sekaligus ruang sosial yang menghubungkan wilayah pedalaman dengan kawasan hilir dan pesisir. Melalui Bengawan Solo, mobilitas manusia dan komoditas dapat berlangsung secara

intens, sehingga kawasan di sekitarnya berkembang sebagai simpul-simpul permukiman dan perdagangan.

Dalam konteks sejarah, Bengawan Solo memperlihatkan bahwa jaringan ekonomi dan peradaban di Jawa tidak hanya bergantung pada jalur laut, tetapi juga sangat ditopang oleh sungai. Selain menopang aktivitas ekonomi, sungai ini juga menyimpan nilai historis dan kultural yang kuat. Kehadirannya terekam dalam berbagai narasi sejarah, cerita rakyat, serta ingatan kolektif masyarakat yang merefleksikan kedekatan manusia dengan lingkungan sungai sebagai bagian dari identitas dan kehidupan sehari-hari.

Dengan demikian, Bengawan Solo menjadi contoh penting dalam memahami konsep kemaritiman secara lebih luas. Sungai ini menegaskan bahwa kemaritiman tidak dapat dimaknai semata-mata sebagai aktivitas laut, melainkan juga mencakup peran sungai sebagai penghubung utama kehidupan manusia. Kajian mengenai kejayaan Bengawan Solo menjadi relevan untuk memperkaya historiografi kemaritiman Indonesia sekaligus mengangkat kembali peran sungai dalam membentuk peradaban Nusantara.

Pembahasan tentang Bengawan Solo tergolong cukup melimpah. Namun aspek-aspek yang ditinjau jarang sekali menempatkan sungai ini dalam konteks historis. Maka dalam artikel ini, penulis memiliki tujuan untuk menganalisis peran historis Bengawan Solo dalam sistem ekonomi dan politik Jawa serta mereposikannya dalam historiografi maritim Indonesia.

### **Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah. Menurut Louis J. Garraghan (1957: 33), metode sejarah merupakan seperangkat prinsip dan aturan yang disusun secara sistematis untuk membantu peneliti dalam mengumpulkan data sejarah, mengevaluasinya secara kritis, serta menyajikannya dalam bentuk sintesis. Dalam penerapannya, metode sejarah mencakup lima tahapan utama, yaitu pemilihan topik, heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi sebagaimana dikemukakan oleh Kuntowijoyo (2013: 69-82).

Penelitian ini mengangkat tema mengenai kejayaan Sungai Bengawan Solo sebagai fokus kajian pada tahap pemilihan topik. Tahap heuristik dilakukan melalui pengumpulan berbagai sumber yang relevan dengan topik penelitian. Sumber yang digunakan meliputi sumber primer, seperti naskah *Cariyosipun Banawai Sala*, serta sumber sekunder berupa buku, artikel jurnal, dan berbagai sumber tertulis lainnya yang mendukung kajian.

Selanjutnya, sumber-sumber yang telah diperoleh dianalisis melalui tahap kritik untuk menilai keaslian dan kredibilitas data. Tahap interpretasi dilakukan dengan menafsirkan fakta-fakta sejarah yang telah diverifikasi, sehingga menghasilkan pemahaman yang utuh. Hasil akhir penelitian kemudian disusun

dalam bentuk historiografi sebagai laporan ilmiah yang sistematis dan mudah dipahami.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Lintasan Sejarah Sepanjang Aliran**

Sungai Bengawan Solo merupakan sungai terpanjang dan terbesar di Jawa yang terletak di Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur dengan rincian melewati 20 kabupaten/kota di kedua provinsi itu (Direktorat Jenderal Sumber Daya Air, 2010: 1). Keberadaan sungai ini memiliki peran strategis tidak hanya sebagai sumber air, tetapi juga sebagai penopang utama kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat di sepanjang daerah alirannya. Sejak masa lampau, Bengawan Solo menjadi jalur penting bagi aktivitas pertanian, perdagangan, dan mobilitas penduduk, sehingga menjadikannya salah satu sungai yang paling berpengaruh dalam sejarah perkembangan wilayah Jawa bagian tengah dan timur.

Di zaman dulu, sungai Bengawan Solo menjadi “jantung” penghubung antara wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur. Karena pentingnya aliran sungai ini, maka orang-orang di sekitar memanfaatkannya untuk berbagai aktivitas dalam berbagai bidang meliputi bidang sosial, politik, ekonomi, bahkan militer (Soeratman, 1989: 19). Tak mengherankan jika masyarakat Jawa juga menggunakan aliran sungai Bengawan Solo sebagai media transportasi mereka sehari-hari.

Pendapat tentang penggunaan sungai Bengawan Solo di atas diperkuat dengan fakta sejarah yang berasal dari Prasasti Wonogiri (903 M). Prasasti ini menceritakan Raja Balitung, raja Mataram Kuno, memberi perintah bagi rakyatnya untuk membangun sentra niaga dan pemukiman di sisi kanan-kiri sungai guna mengamankan aliran sungai agar geliat aktivitas di sana berjalan lancar. Imbalan bagi mereka yang gotong-royong dalam pembangunan ini adalah dibebaskan dari pajak (Nurhidayati, 2014: 8).

Pada bagian pendahuluan sudah disinggung tentang keberadaan sungai Bengawan Solo di masa Majapahit. Hal ini dibuktikan dengan Prasasti Canggal (1358 M), tepatnya masa Majapahit era abad ke-14. Prasasti ini menceritakan tentang adanya desa-desa pelabuhan sepanjang aliran sungai Bengawan Solo dan Brantas. Dalam prasasti itu, terdapat desa pelabuhan atau bandar di sepanjang aliran Bengawan Solo yang berjumlah 44 (Pigeaud, 1960: 108–112). Dengan demikian, bandar menjadi lokasi penting untuk sumber aliran sungai dan menjadi nama sungai itu (Kartodirjo, dkk., 1975: 243).

Selain itu, masih bisa ditemukan bukti-bukti lain yang menceritakan kehidupan di masa lampau sepanjang aliran Bengawan Solo (Kompas, 2008: 4). Misalnya tentang cerita sejarah di sepanjang aliran sungai ini termuat dalam suatu naskah berjudul *Tjariosipoen Banawi Sala*, karya Bupati Bojonegoro, Raden Adipati Reksakusuma (1916: 1–54). Dalam karyanya ini, Reksokesumo menceritakan kondisi geografi dari sungai Bengawan Solo. Ia juga menambahkan narasi tentang peristiwa yang terjadi sekaligus bumbu-bumbu mitos di dalamnya. Artinya selain memiliki akar sejarah yang kuat, sungai Bengawan Solo juga kaya akan narasi baik cerita sejarah atau mitos-mitos.

### **Menengok Bentang Alam**

Aliran utama Bengawan Solo berhulu di kawasan yang berada di antara lereng selatan Gunung Lawu dan Pegunungan Kapur Selatan. Selain itu, sungai ini juga menerima suplai air permukaan dari kawasan lereng timur Gunung Merapi. Di bagian hulu, aliran Bengawan Solo kemudian berpadu dengan Bengawan Madiun, yang bermata air di wilayah Pegunungan Kapur Selatan, lereng timur Gunung Lawu, serta lereng barat Gunung Wilis. Kedua aliran sungai yang sama-sama besar ini bertemu di wilayah Ngawi dan selanjutnya membentuk satu aliran utama Bengawan Solo yang mengalir menuju daerah hilir (Efendi & Alrianingrum, 2014: 264).

Daerah hulu Bengawan Solo meliputi kawasan hulu Kali Tenggar, hulu Kali Muning, wilayah Waduk Gajah Mungkur, serta sejumlah daerah di Kabupaten Wonogiri, Karanganyar, Sukoharjo, Klaten, Surakarta, dan Sragen. Selain itu, wilayah hulu juga mencakup sebagian Kabupaten Ngawi dan bagian hilir Kali Madiun. Adapun daerah hilir Bengawan Solo mencakup kawasan Tempuran (hilir) Kali Madiun, sebagian wilayah Kabupaten Ngawi, Blora, Bojonegoro, Tuban, dan Lamongan, hingga akhirnya bermuara di Desa Ujungpangkah, Kabupaten Gresik. Sejak abad ke-10, tidak banyak perubahan signifikan yang tercatat pada alur utama Sungai Bengawan Solo hingga kondisinya seperti yang dikenal saat ini (Bidang Arkeologi Islam, 2000: 18).



Gambar 1. Sungai Bengawan Solo, antara tahun 1865 sampai 1900.  
Sumber: Nationaal Museum van Wereldculturen.

Sebelum memiliki aliran seperti saat ini, sungai Bengawan Solo dahulu punya aliran sungai yang berbeda. Kebanyakan orang menyebutnya dengan "Sungai Bengawan Solo purba". Hal ini diasumsikan bahwa dulu mata air sungai berasal dari Wonogiri dan mengalir ke selatan sampai bermuara di Samudera Hindia. Bekas aliran ini diperkirakan sudah ada dari jutaan tahun yang lalu. Namun karena adanya peristiwa geologi, aliran sungai ini berhenti mengalir ke selatan. Peristiwa yang dimaksud ini merupakan adanya pengangkatan tanah di sekitar tempat aliran sungai berada karena akibat dari tumbukan dua lempeng yakni lempeng Asia dan lempeng Australia (Efendi & Alrianingrum, 2014: 264).

Kalangan ahli geologi menyebut peristiwa ini terjadi sejak batu gamping formasi Wonosari terangkat atau muncul ke permukaan pada akhir jaman tersier. Aliran yang mengalami pengangkatan itu menyebabkan penggerusan sehingga aliran sungai sudah tidak dapat mengalir ke selatan. Hal ini menyebabkan air yang sudah berkumpul di wilayah cekungan Baturetno, Wonogiri, kemudian mengalir ke utara sehingga menjadi aliran sungai seperti sekarang (Kompas, 2008: 21–23).

Pada masa Mataram Kuno, bentangan di sepanjang aliran Bengawan Solo dimanfaatkan untuk dijadikan tempat pemukiman. Hal ini terlihat dari informasi yang ada dalam Prasasti Telang (904 M). fungsi dari aliran sungai ini bagi pemukiman atau kota disebutkan juga dalam Prasasti Pucangan pada masa Wangsa Isyana (393 M). prasasti ini menyebutkan jika Pulau Jawa mendapat banjir bencana karena serangan dari Raja Wura Wari yang datang menyerbu dari Luaram (Yamin, 1962: 196). Luaram yang disebut dalam prasasti Pucangan identik dengan Ngoram, sebuah nama kota yang terletak di selatan Cepu (Bidang

Arkeologi Islam, 2000: 1). Daerah ini merupakan daerah di tepian Bengawan Solo.

### **Warisan Prasejarah di Bengawan Solo**

Dalam sepanjang aliran Bengawan Solo, dapat ditemukan banyak bukti peradaban manusia di masa lampau. Von Koenigswald pernah menemukan fosil rahang bawah yang diduga milik manusia purba. Temuan ini kemudian dinamakan dengan *Meganthropus Paleojavanicus* Ia menemukan fosil ini antara tahun 1936 sampai 1941 di Sangiran, lembah Bengawan Solo. Fosil ini dikategorikan sebagai “manusia raksasa tertua dari Jawa.



Von Koenigswald (kanan) saat memeriksa tengkorak manusia purba yang ditemukan di Ngandong  
Sumber: KITLV

Kemudian Eugene Dubois menemukan fosil tengkorak atas, beberapa gigi, dan tulang paha atas di lembah Bengawan Solo dekat Desa Trinil pada tahun 1891. Temuannya ini dinamakan *Pithecanthropus Erectus*. Lalu juga ditemukan fosil di dekat Desa Ngandong yang kelak dinamai sebagai *Homo Soloensis*, manusia lembah Bengawan Solo (Herimanto, 2019: 12–18).

### **Arus Lalu Lintas dan Jalur Niaga**

Sebagai sumber kehidupan masyarakat Jawa pada khususnya Jawa bagian Tengah, Bengawan Solo tidak hanya berfungsi sebagai sarana irigasi, namun juga dimanfaatkan untuk jalur perdagangan dan transportasi (Sulistiyono, 2016: 5). Sejak masa Kerajaan Majapahit, aliran Bengawan Solo memiliki fungsi untuk menjadi media transportasi dan tempat perdagangan. Lokasinya berada di persimpangan antara pegunungan dan lembah dan terdapat banyak dermaga-dermaga yang menjadi tempat lalu lintas kapal barang dan penumpang

menandakan jika lokasi dari Bengawan Solo sendiri sangat strategis (Tjahyono, 2007: 22).

Sementara pada masa Mataram Kuno, sungai bengawan Solo memberikan banyak manfaat bagi kerajaan. Hal ini tercatat dalam Prasasti Telang (904 M) yang menceritakan jika sungai ini dimanfaatkan oleh masyarakat untuk transportasi air dan lahan pekerjaan mereka. Prasasti ini juga berisi perintah dari Rakai Watukura Dyah Balitung kepada Rakai Wlar Pu Sudarsana untuk membuat sebuah penyeberangan di Paparahuan sebuah wilayah di dekat Wonogiri, di tepi Bengawan Solo (Poeponegoro & Notosusanto, 2019: 171).

Daerah yang disebut dalam prasasti di atas dengan "Paparuhan" diduga kuat saat ini menjadi situs Wonoboyo yang terletak di sisi barat Gunung Gandul. Namun di sana tidak ditemukan desa bernama "Praon", tetapi ada wilayah yang namanya hampir mendekati yakni Dusun Kedungprahu. Menurut Nastiti, dkk. (2016: 28), wilayah dusun itu berada di dataran tinggi dan tak ada sungai yang melintasinya sehingga ia menyatakan bahwa Kedungprahu adalah Praon, seperti yang tertulis dalam prasasti. Ia juga menduga bisa jadi yang disebut sebagai tempat penyeberangan atau yang diidentifikasi sebagai tempat penemuan Prasasti Telang yakni Dusun Jatirejo, Desa Wonoboyo. Walaupun tidak ada unsur "Prahu" di dalamnya.

Pada masa Majapahit, atau bahkan jauh sebelum itu, daerah aliran Sungai Bengawan Solo telah berperan sebagai jalur perdagangan penting yang menghubungkan wilayah pedalaman dengan kawasan pesisir utara Pulau Jawa. Peran strategis ini tercermin dalam Prasasti Canggu bertarikh 1358 M yang dikeluarkan pada masa pemerintahan Hayam Wuruk. Prasasti tersebut menyebutkan adanya empat pejabat, Panji Margabhaya, Ki Ajaran Ragi, Ki Ajaran Rata, dan Panji Angraksaji, yang bertugas mengatur aktivitas di wilayah sungai di berbagai daerah Jawa, termasuk Bengawan Solo.

Para pejabat ini bertanggung jawab atas pengelolaan dan penyerahan pajak hasil kegiatan penyeberangan sungai kepada pemerintah pusat kerajaan. Namun, sebagian wilayah yang ditetapkan sebagai daerah sima atau perdikan memiliki hak pengelolaan mandiri atas sumber daya alam, termasuk pajak dan cukai di wilayahnya sendiri. Oleh karena itu, terdapat ketentuan khusus yang melarang para petugas tersebut menarik pajak di kawasan sima, sebagaimana tertuang dalam Prasasti Canggu: "...tan katamana de sang wimanak katrini pankur tawan tirip mwang sa prakara sang mnilala drabya haji ..." (Dwijanto, 1993: 222).

Terkait perdagangan, catatan Reksakusuma (1916: 7) menyatakan jika di sepanjang aliran Bengawan Solo, terdapat 44 bandar dagang yang membentang dari Selat Madura atau Kalimas Surabaya sampai ke Semanggi atau Wulayu,

Surakarta. Namun catatan ini belum memasukkan enam bandar dagang di wilayah pedalaman sampai muara Bengawan Solo. Keenam itu merupakan Bandar Kabanaran di Laweyan, Bandar Pecinan di Kali Pepe, Bandar Arab di Kali Jenes, Bandar Beton, Bandar Nusupan, dan Bandar Wulayu atau Bandar Semanggi. Bandar Beton, Bandar Nusupan dan Bandar Wulayu, ketiganya berada dipinggir aliran Bengawan Solo. Dari bandar-bandar itu sepanjang Bengawan Solo, komoditas perdagangan kemudian dibawa ke pelabuhan Kembang Putih di Tuban dan Gresik, yang lalu diperdagangkan hingga keluar pulau (Pigeaud, 1960: 110).

Tentang aktivitas perdagangan ini, Reksakusuma (1916: 7) menjelaskan sebagai berikut:

Benawi Sala punika awit kithangawi dumugi muwaranipun kening kaambah baita. Kathah sanget baita saking Ngawi amot dagangangan dhateng Cepu, awit ing ngriku punika pekenipun ageng. Wonten ugi baita ingkan amot dagangan ngantos dumugi peken-peken ing Kali Tidu, Bojonegoro, Babad gumugi Sidayu lan Gresik [...] Baita dagang ingkang lelayaran ing benawi Sala sakalangkung ram, kathahipun ngantos atusan.

Pada masa Mataram, khususnya pada era Kasunanan Kartasura, Bandar Beton yang terletak di tepian Sungai Bengawan Solo berkembang menjadi bandar yang cukup ramai. Kapal-kapal nelayan dan niaga kerap merapat untuk melakukan aktivitas bongkar muat barang yang didatangkan dari wilayah pesisir utara Jawa, seperti Tuban dan Gresik. Pada masa itu, kawasan Solo banyak dihuni oleh masyarakat kuli yang dalam istilah Jawa dikenal sebagai *Soroh Bau*, dengan pemimpinnya yang disebut Ki Bau Soroh (Sajid, 1984: 16).

Kelompok Soroh Bau ini umumnya bermukim di sepanjang tepi Bengawan Solo, salah satunya di kawasan Bandar Nusupan, sebuah desa yang dikelilingi oleh rawa-rawa. Bersama para pengikutnya, mereka menjalankan aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan sungai dan bekerja untuk para majikan yang berkedudukan di Kadipaten Pajang. Seiring bertambahnya jumlah Soroh Bau dan berkembangnya permukiman mereka, terbentuklah pola hunian di tepian sungai yang menyerupai *waterfront settlement*.

Lambat laun, Bandar Beton berkembang menjadi pusat persinggahan kapal-kapal dari berbagai daerah, seperti Madura, Gresik, Kalimantan, bahkan dari Tiongkok dan Belanda. Sekitar tahun 1740, kawasan bandar ini menjadi ruang pertemuan berbagai kelompok masyarakat dengan latar belakang ras dan bahasa yang beragam. Dalam konteks interaksi tersebut, sejumlah pedagang Tionghoa mengalami kesulitan melafalkan huruf "r" dan bunyi akhir "h", sehingga penyebutan nama Ki Bau Soroh mengalami perubahan pelafalan menjadi Ki Sala. Perubahan pelafalan inilah yang diduga menjadi salah satu

alasan mengapa kawasan bandar tersebut kemudian dikenal dengan sebutan Bandar Sala (Prayitno & Qomarun, 2007: 82).

Tradisi pemanfaatan sungai sebagai sarana transportasi telah berlangsung sejak masa sebelum Majapahit dan terus berlanjut pada era Demak, Pajang, hingga Mataram, mulai dari Kartasura sampai Kasunanan Surakarta. Pada masa itu, Sungai Bengawan Solo berfungsi sebagai jalur utama pengangkutan berbagai komoditas, terutama kayu dari Hutan Donoloyo, Wonogiri, yang kemudian dikirim melalui alur sungai hingga merapat di Bandar Semanggi, kawasan yang kini berada di sebelah timur Kota Surakarta. Namun, memasuki akhir abad ke-19, peran Bengawan Solo sebagai jalur transportasi perlahan mengalami kemunduran seiring berkembangnya sarana transportasi darat, khususnya penggunaan trem. Perubahan ini tidak dapat dilepaskan dari pengaruh kebijakan ekonomi liberal sejak tahun 1870 yang mendorong pemerintah kolonial Belanda untuk mengoptimalkan keuntungan dari wilayah jajahan melalui pembangunan infrastruktur darat (Furnivall, 2009: 187).

Ironisnya, pada era industrialisasi saat ini, Kota Surakarta yang dilalui oleh Bengawan Solo belum mampu memanfaatkan secara optimal potensi maritim yang dimilikinya. Minimnya kesadaran masyarakat terhadap sejarah pemanfaatan Bengawan Solo diduga menjadi salah satu faktor yang menghambat pengembangan kawasan berbasis sungai. Oleh karena itu, peninjauan kembali terhadap sejarah masa lalu Bengawan Solo sebagai kawasan bahari yang ramai menjadi penting untuk dilakukan. Tradisi kemaritiman ini perlu dikembangkan secara terstruktur, sistematis, dan berkelanjutan agar dapat kembali berkontribusi terhadap kesejahteraan masyarakat di sepanjang aliran sungai tersebut.

## **SIMPULAN**

Sungai Bengawan Solo memiliki peran yang sangat signifikan dalam sejarah perkembangan peradaban Jawa. Sejak masa prasejarah hingga era kerajaan Hindu-Buddha, Islam, dan Mataram, sungai ini berfungsi sebagai jalur transportasi utama, pusat aktivitas ekonomi, serta ruang sosial yang membentuk pola permukiman masyarakat di sepanjang alirannya. Keberadaan bandar-bandar sungai dan pengaturan administratif yang tercatat dalam prasasti menunjukkan bahwa Bengawan Solo merupakan bagian penting dari sistem ekonomi dan politik kerajaan-kerajaan di Jawa.

Kemunduran fungsi Bengawan Solo pada akhir abad ke-19 tidak menghapus nilai historis dan kulturalnya, melainkan menandai pergeseran orientasi transportasi akibat modernisasi kolonial. Oleh karena itu, pemahaman ulang terhadap sejarah Bengawan Solo menjadi penting untuk memperluas

konsep kemaritiman Indonesia yang selama ini terlalu berorientasi laut. Dengan menempatkan sungai sebagai bagian dari warisan maritim, Bengawan Solo tidak hanya dipandang sebagai elemen geografis, tetapi juga sebagai sumber identitas, memori kolektif, dan potensi pengembangan kawasan berbasis sejarah dan budaya di masa kini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Bidang Arkeologi Islam. (2000). *Laporan penelitian pemukiman kuna masa Islam di daerah aliran sungai (DAS) bagian hilir Bengawan Solo Propinsi Jawa Timur* (Laporan Penelitian No. 49). Proyek Penelitian Arkeologi Jakarta.
- Direktorat Jenderal Sumber Daya Air. (2010). *Pola Pengelolaan Sumber Daya Air Wilayah Sungai Bengawan Solo*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Dwijanto, D. (1993). Perpajakan Pada Masa Majapahit. Dalam Kartodirdjo, S., dkk. (Ed.), *700 tahun Majapahit (1293–1993): Suatu Bunga Rampai*. Surabaya: Dinas Pariwisata Daerah Provinsi Tingkat 1 Jawa Timur.
- Efendi, N & Alrianingrum, S. (2014). Peran Bengawan Solo Pada Perekonomian Majapahit Abad XIV-XVI. *Avatara: e-Journal Pendidikan Sejarah*, 2(3), 262–271. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/8753>
- Firmansyah, I. A., Mileniawati, J. P., & Rahayu, M. N. (2020). Sungai Bengawan Solo dan Musi dalam Tinjauan Sejarah Maritim. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 3 (2), 7–13. [https://scholar.google.com/citations?view\\_op=view\\_citation&hl=id&use\\_r=UmqFpy0AAAAJ&citation\\_for\\_view=UmqFpy0AAAAJ:u-x6o8ySG0sC](https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=id&use_r=UmqFpy0AAAAJ&citation_for_view=UmqFpy0AAAAJ:u-x6o8ySG0sC)
- Furnivall, J. S. (2009). *Hindia Belanda: Studi Tentang Ekonomi Majemuk*. Terj. Samsudin Berlian. Jakarta: Freedom Institute.
- Garraghan, G. J. (1957). *Guide to Historical Method*. New York: Fordham University Press.
- Herimanto. (2019). *Sejarah Indonesia Masa Praaksara*. Yogyakarta: Ombak.
- Kartodirdjo, S., Djoened, P., & Notosusanto, N. (1975). *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Kompas. (2008). *Ekspedisi Bengawan Solo: Laporan Jurnalistik Kompas, Kehancuran Peradaban Sungai Besar*. Jakarta: Buku Kompas.
- Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Nastiti, T. S., Yusmaini, E., Intan, F. S., & Arfian. (2016). Situs Wonoboyo di DAS Bengawan Solo, Wonogiri: Identifikasi Desa Paparuhan Dalam Prasasti Tlan (904 M). *Amerta: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkelogoi*. 34 (1), 19–30. <https://ejournal.brin.go.id/amerta/article/view/3177>

- Nurhidayati, S. (2014). *Epigrafi Indonesia Kuno: Perdagangan Masa Mataram Jawa Tengah Abad 8–10 M.* [Skripsi]. FIB: Universitas Indonesia.
- Pigeaud, T. G. Th. (1960). *Java in the 14th Century: A Study in Cultural History, The Nāgara-kērtāgama by Rakawi Prapañca of Majapahit, 1365 A.D.* Jilid I. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Poeponegoro, M. D. & Notosusanto, N. (Eds.). (2019). *Sejarah Nasional Indonesia II: Zaman Kuno.* Jakarta: Balai Pustaka.
- Prayitno, B. & Qomarun. (2007). Morfologi Kota Solo 1500-2000. *Dimensi: Jurnal Teknik Arsitektur*, 35 (1), 80–87. <https://doi.org/10.9744/dimensi.35.1.80-87>
- Reksakusuma, R. A. (1916). *Cariyosipun Banawai Sala.* Terj. Joko Lelono. Surakarta: Yayasan Lestari.
- Sadzali, A. M. (2019). Hulu ke Hilir: Jaringan dan Sistem Perniagaan Sungai Kerajaan Sriwijaya. *Paradigma: Jurnal Kajian Budaya*, 9(1), 61–82. <https://doi.org/10.17510/paradigma.v9i1.276>
- Sajid, R. M. (1984). *Babad Sala*. Surakarta: Rekso Pustoko Mangkunegaran.
- Soeratman, D. (1989). *Kehidupan Dunia Keraton Surakarta, 1830–1939.* Yogyakarta: Tamansiswa.
- Zulfah, S. (2022). Pengenalan Daerah Bantaran Sungai sebagai Daya Tarik Wisata dalam Memahami Fungsi Alami Sungai. *Seri Publikasi Pembelajaran Perubahan Sosial*, 1 (1), 225–235.