

# Tionghoa dan Persoalan Sejarah

Bagian Pertama  
dari Dua Tulisan

DI balik kemeriahan perayaan Imlek tahun 2016 ini, ada otokritik kepada para sahabat Tionghoa yang terkesan boros dan menampilkan kemewahannya. Melontarkan kritik bukan bermaksud tidak senang, justru ada sebangkah perhatian dialamatkan kepada mereka. Salah satu media terbitan Jawa Tengah, misalnya, Rabu (10/2) memuat surat pembaca yang mempertanyakan perlukah Imlek yang dirayakan secara besar-besaran. Contohnya, di Kota Solo. Selama sepekan lebih perayaan itu sangat mewah dan memang mengundang decak kagum. Ditakutkan nantinya menumbuhkan sentimen atau jarak sosial dengan kaum miskin maupun etnis lain.

Ketakutan tersebut bukan tanpa alasan, apabila kita membuka catatan sejarah Nusantara. Ada persoalan sejarah etnis Tionghoa yang kelam di negeri ini. Sejarahawan Peter Carey dalam bukunya berjudul *Orang Cina, Bandar Tol, Candu dan Perang Jawa* (2008) memaparkan kebencian masyarakat pribumi terhadap komunitas Tionghoa gara-gara kongkalikong

Oleh: Heri Priyatmoko

dengan penguasa mengeksploitasi di bidang ekonomi. Bermula dari lahirnya pajak gerbang tol. Raja Hamengku Buwono I memperoleh ilham dari VOC, yang menerapkan sistem pemungutan pajak di pantai utara dengan begitu efektif selama periode itu.

Telah diketahui bahwa tak berselang lama selepas kesepakatan Perjanjian Giyanti bulan Februari 1755, HB I teken kontrak penyewaan pemungut pajak pertama untuk gerbang-gerbang tol di area kekuasaan kerajaannya bersama To In (1755-1764), seorang Kapitan Cina daerah Mataram. Sebagai kerajaan yang baru saja berdiri, wajar jika Kasultanan butuh pemasukan ekstra guna mengongkosi keperluan istana. To In beserta penerusnya melakoni tugas menarik pajak gerbang tol.

Sang waktu merangkat cepat. Enam belas tahun kemudian (1806), 40 persen dari seluruh pendapatan kerajaan berasal dari penghasilan dari gerbang tol dan pasar. Sementara kelompok Tionghoa bertindak sebagai penyewa utama gerbang tol mampu mengantongi keuntungan sampai seperempat dari pemungut pajak kepada Sultan, lewat transaksi usaha pribadi dan penyusutan nilai penyewaannya.

Terdapat beberapa alasan mengapa

pemungut pajak jadi pilihan menarik bagi penguasa Yogyakarta kala itu. Pertama, raja hanya merogoh uang sedikit untuk membangun gerbang tol, lalu gerbang itu dipelihara komunitas Cina bagian dari tanggungjawab pihak penyewa. Kedua, tak butuh ongkos birokrasi yang mahal guna menjalankan sistem ini lantaran para penjaga gerbang tol berkewajiban membayar kepada Sultan dari hasil keuntungan persewaan.

Ketiga, sampai bulan Desember 1813, orang Cina tidak punya basis politik di dalam masyarakat Jawa, sehingga tidak mengkhawatirkan dapat mempengaruhi persaingan kekuasaan di istana. Keempat, kelompok penyewa dapat dijadikan kambing hitam atas kegagalan administratif atau suatu saat diserang rakyat. Realitas sejarah bahwa sedari lama, golongan ini dimanfaatkan sebagai “perantara” sekaligus “mesin pecetak uang”, baik oleh raja maupun penguasa kolonial.

Dalam hal sumber daya manusia, Belanda memang terbatas. Melihat Tionghoa potensial sebagai “perantara” dengan orang pribumi, Belanda menjual berbagai pacht (hak pengelolaan) seperti jalan tol, candu, dan rumah gadai kepada pengusaha

Cina. Mereka berani membeli pacht dengan harga tinggi, karena mengetahui keuntungan yang didapatnya dapat berlipat ganda. Berkat dukungan penguasa, para pachter memeras rakyat sehingga menjadi sangat kaya. Kedudukan sebagai perantara inilah yang diinginkan penguasa. Mereka hendak menjadikan etnis minoritas ini sebagai “perisai” atau kambing hitam kala timbul kerusuhan menentang penguasa, dan pola ini muncul berkali-kali dalam sejarah Indonesia.

Belanda menyebut orang Tionghoa sebagai “bangsa penjaga kantor bea cukai” dalam beberapa laporan mereka, serupa dengan ungkapan lazim Jawa tentangnya sebagai “bangsa gerbang cukai”. Bahkan, hidup pula ungkapan lainnya bahwa tidak sampai seorang di antara dua puluh orang Tionghoa yang datang ke Jawa dari Tiongkok pulang kembali ke kampung halamannya sebab begitu berlimpah pendapatan di tanah Hindia.

Bermula dengan 34 gerbang cukai yang sudah didirikan tahun 1812, terdapat tambahan 106 rangkai, 45 rangkai merangkap pasar dan tahun 1821 terdapat 187 pasar kecil hanya untuk Yogyakarta. \*\*\*

**Heri Priyatmoko,**

*Dosen Sejarah, Fakultas Sastra,  
Universitas Sanata Dharma  
Yogyakarta*

Jumat Pahing, 12 Februari 2016

NO 072 TH KE-70