

Fahmi Irfani

# KEJAYAAN DAN KEMUNDURAN PERDAGANGAN BANTEN DI ABAD 17



PSP NUSANTARA PRESS  
2020

# Kejayaan dan Kemunduran Perdagangan Banten di Abad 17

Penulis : Fahmi Irfani  
Editor : Muhamad Qustulani  
Layouter : Muhammad Fajar Subhi

**Penerbit:**

PSP Nusantara Press 2020  
Jl. Perintis Kemerdekaan II Cikokol Tangerang  
Telp (021) 22252432

Copyright@2020

B5, 245 halaman

**Dilarang mengutip sebagian atau seluruh buku ini dengan cara apapun termasuk dengan cara penggunaan fotocopy tanpa izin penerbit**

ISBN: ISBN 978-602-5932-13-7



## Kata Pengantar

Alhamdulillah, berkat hidayah dan petunjuk Allah Swt. Penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian yang diformulasikan sebagai disertasi guna memenuhi persyaratan kelulusan strata tiga (S3). Shalawat serta salam selalu ditunjukkan kepada Nabi Muhammad SAW, nabi akhir zaman yang telah membawa umat Islam serta penduduk dunia lainnya ke arah dunia yang terang benderang dengan pendar ilmu pengetahuan di dalamnya.

Banten merupakan kerajaan yang besar pada abad 17. Di masa tersebut, kerajaan ini gagah menunjukkan diri ke dunia sebagai salah satu *entrepot* yang dikunjungi kapal-kapal dari seluruh dunia. Pelabuhan Banten dikenal mempunyai pasar yang menjajakan aneka ragam barang dagangan yang memiliki daya jual tinggi di pasar dunia. Itu sebabnya, banyak saudagar yang tersihir untuk datang ke pelabuhan ini, guna mengadu nasib memperoleh barang dagangan utama yang akan dibawa ke negerinya kelak. Setelah melalui perjalanan panjang, menyusuri bait demi bait literatur serta terjun ke lapangan, penulis dapat menulis suatu telaah yang komprehensif mengenai sejarah ekonomi Banten. Selain itu, sebagai bentuk syukur penulis menyampaikan penghargaan dan terimakasih kepada berbagai pihak yang telah membantu riset penelitian ini, membimbing, dan memberikan kemudahan dalam penyelesaian buku ini. Tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang terkait, riset penelitian ini belum tentu akan selesai dan dapat dipublikasikan.

Kepada Prof. Dr. Azyumardi Azra, MA, selaku promotor pertama ditengah kesibukannya, menyempatkan diri untuk membimbing penulis dalam riset penelitian selama satu tahun lebih satu bulan, dengan penuh kesabaran dan ketelitian dalam mengoreksi tulisan ini. Selain itu, memberikan masukan baik secara metodologi maupun teknik terjun dilapangan, dalam mengumpulkan sumber-sumber. Beliau adalah salah satu sosok yang menjadi inspirasi saya untuk menjadi seorang sejarawan. Kepada Prof. Dr. Didin Saefuddin, MA, selaku promotor pembimbing disertasi yang kedua, penulis menghaturkan banyak terimakasih atas arahan dan bimbingan sehingga disertasi dapat terwujud. Sosok Prof. Didin, bukan hanya sekedar promotor, beliau adalah mentor yang telah membimbing saya dalam dunia akademik. Beliaulah yang berjasa terhadap karir saya saat ini menjadi dosen di Universitas Ibn Khaldun Bogor.

Prof. Dr. Jamhari Ma'ruf, M.A selaku Direktur Sekolah Pasca Sarjana UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Prof. Dr, Budi Sulistyono, Prof. Dr. Iik Arifin Mansoor. Serta seluruh pihak dosen yang telah mengajar dan staf akademik yang melayani keperluan baik akademik, maupun surat riset penelitian penulis. Mas Adam, Mas Toni, Mas Arief, Mbak Vemmy terimakasih atas bantuannya dan kesabarannya dalam membantu saya di SPs UIN Syarif Hidayatullah, semoga Allah memberkahi kehidupan kawan-kawan.

Kepada Ibunda tercinta, Hj. Mumun Maemunah sebagai single parent yang telah sukses membesarkan ke-sebelas anaknya. Selalu memberikan dukungan motivasi baik materi maupun spiritual, dengan kasih sayangnya mengasuh penulis semenjak ditinggal oleh abah duapuluh satu tahun silam. Juga, kepada para kakanda-kakanda Drs. Utuy Masturo, MM.Pd, Drs. H. Dadang Munandar, Eneng Macsaroh, Enok Mulyanah, S.Ag. Muningsih, S.Pd.I, Maclani, SE, Diana Meriana, S.Si, Siti Latifah, S.Thi, Abdul Roji, SE, serta adinda Murniasih. Terimakasih atas semangat yang diberikan. Tentu saja, kerja penulis tidak lupa kepada Istri tercinta Fitriani Purnamasari dan anak-anakku Abdullah Faqih Irfani dan Ahmad Fatih Irfani, merekalah yang selalu menjadi oncor yang menerangi kegalauan penulis sekaligus menyemangati penulis untuk segera merampungkan kerja ini. Ditengah kesibukan dan kepenatan keluarga kecil inilah yang mengupgrade kembali semangat penulis.

Tidak lupa penulis berterimakasih kepada sahabat perjuangan, kawan akrab saya Dr. H. Muhammad Qustulani, MA. Beliau inilah sosok sahabat yang selalu menyemangati baik di dunia akademik, kerja maupun sehari-hari, selalu terjadi perdebatan dalam diskusi di dunia kerja, tetapi persahabatan kami tetap akrab, karena beliaulah penulis di STISNU NUSANTARA dan karena beliaulah penulis menjadi aktif terlibat di Masyarakat. Kepada guru spiritual Abah KH. Ali Zein, penulis mengucapkan terimakasih atas doa dan nasihatnya. Kepada kawan-kawan STISNU, KH. Embay, Kang Arul, Kyai Mahrus. Baba Udin, Mama Ayank, Kang Ecep, Handi, Marwata, dan kawan-kawan lainnya yang tidak penulis sebutkan satu persatu, terimakasih banyak atas motivasi dan candaanya, STISNU adalah keluarga bagi kita dan tempat ngobrol yang asyik. Untuk kawan-kawan ciputat Om Johan, om Ansor, Kang Azky, Kang Fajar, Pak Busman, Norman Ohira, terima kasih terimakasih atas bantuan dan sharing informasinya. Tidak lupa penulis mengucapkan terimakasih kepada civitas akademik UIKA Bogor, Universitas Ibn Khaldun Bogor, dimana penulis berkhidmah dikampus ini. Dr. E. Bahrudin selaku rector yang terus memotivasi kepada para dosen untuk melanjutkan S3 nya, H.Kholil Nawawi, MEI, selaku dekan Fakultas Agama Islam, Dr. Hj. Maemunah Sa'diyah selaku Ka.prodi, Dr. Kamal. H. Suyud Arif, MA. Dr. Syarifah, Kang Yono, Kang Eman, Kang Dodoy.

Terakhir, kesalahan dan kealpaan tentu saja selalu ada dalam setiap tulisan ilmiah. Penulis menyediakan ruang diskusi yang luas kepada para pembaca yang ingin memberi komentar serta kritik apabila terdapat informasi yang tidak tepat atau perlu dikoreksi dalam disertasi ini. Mudah-mudahan, karya ini dapat mengisi bacaan sejarah ekonomi dan sosial di Republik ini.

## Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk (1) Mengeksplorasi Kejayaan perdagangan maritim di kesultanan Banten pada abad 17 M. (2) Mengetahui peran dan kekuatan maritim Kesultanan Banten, dan (3) Mengeksplorasi sejauh mana intervensi dan peranan Belanda dalam pusran konflik serta memudarnya perdagangan di Banten.

Penulis membantah pernyataan dari Claude Guillot yang menyebut Karangantu merupakan pelabuhan lokal dan bukan internasional. Justru sebaliknya Karangantu menjadi pelabuhan internasional di abad ke 17 M. Selain itu penulis membantah Anthony Reid dalam buku *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450 – 1680* yang menyebutkan bahwa perdagangan internasional di Banten mengalami penurunan signifikan. Pernyataan ini tidak sepenuhnya tepat, kapal-kapal dagang masih beroperasi di pelabuhan Banten. Keuntungan perdagangan Banten masih cukup tinggi, terbukti dengan dibangunnya instalasi kanal-kanal di Tanara yang digunakan untuk kebutuhan istana Sultan ageng Tirtayasa di Tanara serta pengairan sawah-sawah sekitar.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang melalui beberapa tahapan yaitu, pertama Tahapan Heuristik (verifikasi), kedua Tahapan Kritik, ketiga Tahapan Interpretasi, keempat Tahapan Historiografi. Penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian kualitatif deskriptif analitik Penelitian ini berbasis library research, dimana naskah dan arsip dokumen sebagai sumber primer dianalisa melalui pendekatan teori sejarah sosial, politik, dan sosial ekonomi.

Kesimpulan penelitian ini adalah, penguasaan jalur pelayaran laut di Kesultanan Banten menjadikan Banten sebagai pusat perdagangan internasional di Asia Tenggara pada abad 17 M.

Pernyataan ini ditunjang oleh sejumlah temuan seperti keberadaan perdagangan reguler di tataran regional dan internasional. Kuatnya armada laut Banten ditopang dengan arsitektur kapal perangnya, ilustrasi perang laut antara Banten dan VOC. Kesultanan Banten merupakan suatu entitas pemerintahan masyarakat yang kedaulatannya bertumpu pada perdagangan. Pendapatan kerajaan ini diperoleh melalui kegiatan jual beli dan pertukaran barang yang melibatkan pedagang regional dan internasional. Keberhasilan memperoleh pemasukan negara tidak bisa dilepaskan dari tata kelola pelabuhan serta instrumen-instrumen ekonomi lainnya, seperti pasar, pergudangan dan pertokoan. Tata kota Banten memang didesain untuk kegiatan perdagangan dan pelayaran mancanegara.

**Kata Kunci:** Banten, perdagangan, pelayaran, pertahanan

## Abstract

The purpose of this study is (1) to explore the dynamics of maritime trade in the Sultanate of Banten in the 17<sup>th</sup> Century (2) to now the role and maritime power of Banten Sultanate, and (3) to explore the extent of Dutch intervention and its roles in the conflict of Banten and the waning of trade in Banten.

The author disputes the statement of Claude Guillot who said Karangantu is a local instead of an International port. On the contrary, Karangantu became an international port during 17<sup>th</sup> Century. In addition, the writer also disputes Anthony Reid in his book *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450 – 1680* which stated that an International trade in Banten had decreased significantly. This statement is not entirely accurate, merchant ships are still operating in the port of Banten. Banten's trade profits are still quite high, as evidenced by the construction of canals in Tanara which were used for the needs of the Sultan Ageng Tirtayasa palace and irrigating the rice fields in Tanara.

The method used in this study is a historical research method that goes through several stages; first, stage of Heuristics (verification). Second, stage of criticism, third is the stage of interpretation and the last is the stage of historiography. This study was taken based on Library research in which the manuscripts and document archives as primary sources were analyzed through social historical, political and socio-economic approaches.

The conclusion of the study is that the domination of Banten sultanate made Banten as the center of International trade in Southeast Asia during 17 Century.

This statement is supported by a number of findings such as the existence of regular trade at the regional and international levels. The strength of the Banten sea fleet is supported by its architecture of the warship, an illustration of the sea war between Banten and the VOC. The Sultanate of Banten is the entity of community government whose sovereignty rests on its trade. This royal income is obtained through the sale and purchase and exchange of goods involving regional and international traders. The success in gaining state income cannot be separated from port management and other economic instruments, such as markets, warehousing and shops. Banten governance was design for an Interantional trade and shipping activities.

**Key Words:** Banten, trade, shipping, defense.



## المخلص

الغرض من هذه الدراسة هو (أ) استكشاف الديناميات التجارية البحرية في سلطنة بانتن في الفترة من 16 إلى 17 م (ب) معرفة دور وقوة سلطنة بانتن البحرية، و (ج) استكشاف مدى التدخل ودور هولندا في دوامة الصراع وتراجع التجارة في بانتن.

المؤلف يدحض تصريحات Claude Guillot الذي ذكر Karangantu هو ميناء محلي وليس الدولي. على العكس من ذلك ، أصبح Karangantu ميناء دوليًا في القرن السابع عشر الميلادي. بالإضافة إلى ذلك ، شكك الكاتب Anthony Reid في كتابه "1680 - 1450 Southeast Asia in the Age of Commerce" الذي ذكر أن التجارة الدولية في بانتن قد انخفضت بشكل ملحوظ. وقال Reid إن الانخفاض في حجم التجارة كان بسبب تجار جنوب شرق آسيا، بما في ذلك بانتن، الذين لم يبنوا نموذج شراكة، كما VOC و EIC، بحيث عندما يواجهون مشاكل، لا يمكن مناقشته داخليًا بواسطة مجموعة من التجار، ولكن تم التعامل معه مباشرة من قبل Shahbandar الديوان الملكي. هذا البيان غير دقيق تمامًا، فلا تزال السفن التجارية تعمل في ميناء بانتن. لا تزال الأرباح التجارية لشركة بانتن مرتفعة للغاية، كما يتضح من إنشاء القنوات في تانارا والتي كانت تستخدم لاحتياجات قصر السلطان Ageng Tirtayasa في تانارا وري حقول الأرز المحيطة.

الطريقة المستخدمة في هذه الدراسة هي طريقة بحث تاريخية تمر بعدة مراحل، وهي المرحلة الأولى Heuristik (التحقق) ، المرحلة الثانية Kritik، المرحلة الثالثة Interpretasi، المرحلة الرابعة Historiografi. يصنف هذا البحث على أنه بحث نوعي تحليلي وصفي، ويستند هذا البحث إلى أبحاث المكتبة (library research) ، حيث يتم تحليل المخطوطات وأرشيفات الوثائق كمصادر أولية من خلال مناهج النظرية الاجتماعية والسياسية والاجتماعية والاجتماعية.

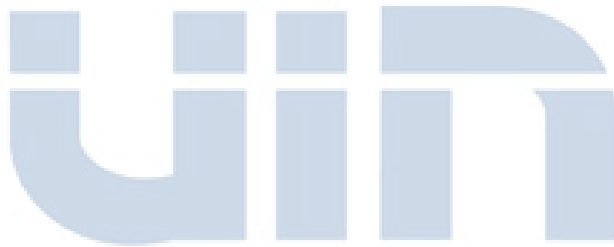
الاستنتاج هذه الدراسة أن هيمنة القوة البحرية لسلطنة بانتن جعلت بانتن مركز التجارة الدولية في جنوب شرق آسيا في القرن السابع عشر الميلادي.

يدعم هذا البيان عدد من النتائج مثل وجود تجارة منتظمة على الصعيدين الإقليمي والدولي. يتم دعم قوة أسطول بحر بانتن من خلال بنية السفينة الحربية، وهو مثال على الحرب البحرية بين بانتن و VOC. سلطنة بانتن هي كيان حكومي مجتمعي تعتمد سيادته على التجارة. يتم الحصول على هذا الدخل الملكي من خلال بيع وشراء وتبادل السلع التي تنطوي على التجار الإقليميين والدوليين. لا يمكن فصل النجاح في الحصول على دخل الدولة عن إدارة الموانئ والأدوات الاقتصادية الأخرى، مثل الأسواق والمستودعات والمتاجر. تم تصميم تخطيط مدينة بانتن بالفعل لأنشطة التجارة الخارجية والشحن.

**الكلمات المفتاحية: التجارة، الشحن، الدفاع، العلاقات بين الخلايا**

## Daftar Gambar

Gambar 1	: Peta Perkebunan Lada Banten	91
Gambar 2	: Peta Kota Banten Abad ke 16	104
Gambar 3	: Roda Dan Gir Penggulingan Tebu	117
Gambar 4	: Sungai Cidurian Tanara	125
Gambar 5	: Ilustrasi Pasar Rempah Banten	137
Gambar 6	: Jembatan Rantai	149
Gambar 7	: Ilustrasi Nelayan Di Teluk Banten Abad 17	151
Gambar 8	: Model Badan Kapal Galley	162
Gambar 9	: Ilustrasi Perang Banten Melawan VOC Abad 17	163
Gambar 10	: Ilustrasi Kapal Perang Banten Abad 17 Dan 18	166
Gambar 11	: Sketsa Benteng Speelwijk	179
Gambar 12	: Replika Junk Cina	204





## DAFTAR ISI

Kata Pengantar.....	i
Abstrak .....	iii
Daftar Gambar.....	vi
Daftar Isi .....	vii
<b>BAB I: PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Permasalahan .....	10
1. Identifikasi Masalah .....	10
2. Rumusan Masalah .....	11
3. Batasan Masalah .....	12
C. Tujuan Penelitian .....	12
D. Penelitian Terdahulu yang Relevan .....	13
E. Manfaat Penelitian .....	19
F. Metode Penelitian .....	19
G. Sistematika Penelitian .....	23
<b>BAB II: MARITIM DAN JARINGAN PERDAGANGAN .....</b>	<b>25</b>
A. Jaringan Perdagangan Global .....	25
B. Kekuatan Maritim .....	37
1. Gambaran Geografis dan Militer .....	37
C. Van Leur dan Perdagangan Asia Tenggara .....	51
<b>BAB III: KESULTANAN BANTEN .....</b>	<b>58</b>
A. Banten Sebelum Islam .....	58
B. Masuk Dan Berkembangnya Islam di Banten .....	62
1. Konflik Syarif Hidayatullah dengan Pajajaran .....	64
2. Peran Syarif Hidayatullah dan Hasanuddin .....	67
C. Berdirinya Kesultanan Banten.....	71
1. Perjanjian Cirebon Pajajaran .....	74
2. Lepas dari Demak .....	77
D. Runtuhnya Pajajaran .....	79
1. Pelanggaran Perjanjian .....	79
2. Serangan Maulana Yusuf .....	80
3. Catatan Belanda mengenai Hubungan Banten dan VOC .....	84
<b>BAB IV: KEJAYAAN PERDAGANGAN DI BANTEN</b>	
<b>KOMODITAS, PRASARANA DAN PROFESI EKONOMI .....</b>	<b>90</b>
A. Barang Dagang .....	90
1. Lada .....	91
a. Pengelolaan Lada .....	95
b. Pengangkutan Lada .....	102

2. Padi .....	108
a. Pengelolaan Padi .....	111
3. Kelapa.....	114
4. Tebu .....	115
B. Sarana Dagang .....	120
1. Pelabuhan.....	120
a. Karangantu; Pelabuhan Internasional Banten .....	120
b. Pelabuhan – Pelabuhan Lainnya.....	122
C. Beberapa Pelayaran dan Perdagangan Banten dalam Catatan Belanda.....	130
1. Tabel Skala Masuknya Kapal .....	135
2. Pasar .....	136
D. Profesi Ekonomi .....	140
1. Syahbandar .....	140
a. Profil Syahbandar .....	143
1) Syahbandar Kaytsu .....	143
2) Syahbandar Cakradana .....	144
2. Petugas Pabean .....	146
3. Profesi Orang Kecil .....	150
<b>BAB V: KEKUATAN MARITIM DAN RELASI ELIT .....</b>	<b>158</b>
A. Banten Kota Berbenteng .....	158
B. Angkatan Perang Banten .....	162
1. Angkatan Laut .....	162
2. Angkatan Darat .....	170
3. Angkatan Meriam .....	177
C. Pertahanan untuk Kelancaran Kegiatan Ekonomi .....	179
D. Relasi Antarkelompok Elit .....	181
1. Potret Rapat Kerajaan .....	182
2. Ponggawa .....	184
3. Saudagar Asing .....	186
a. Inggris .....	186
b. Belanda .....	191
c. Tionghoa .....	199
E. Hubungan Antarelit yang Kompleks .....	205
F. Masa Kemunduran .....	210
BAB VI KESIMPULAN .....	219
DAFTAR PUSTAKA.....	222
Daftar Indeks .....	238
Glossarium .....	242

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Dalam sejarah Nusantara, Kesultanan Banten tercatat memiliki peranan yang signifikan sebagai salah satu pusat perdagangan dunia, khususnya di Asia Tenggara. Pasca jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511, pusat perdagangan berpindah dari Bandar Malaka ke pelabuhan Karangantu.<sup>1</sup>

Bernard H. M. Vlekke menjelaskan bahwa pada abad ke 16 M, Banten telah menjadi salah satu pusat perdagangan penting bagi orang-orang Eropa saat itu. Di antara kerajaan Eropa yang menjalin hubungan diplomatik dengan Kesultanan Banten, adalah Portugis, Inggris dan Belanda.<sup>2</sup> Menurut Gulliot, jauh sebelum berkuasanya Kesultanan Islam, Banten telah maju berkembang, baik secara ekonomi maupun peradaban. Dinasti Islam bukanlah pendiri Banten, tetapi dinasti ini melanjutkan kekuasaan dari dinasti sebelumnya yang telah menjadikan Banten sebagai bandar perdagangan internasional.<sup>3</sup>

Sekarang, Banten sendiri merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di bagian Barat pulau Jawa.<sup>4</sup> Sebagian besar penduduk yang mendiami wilayah ini menganut agama Islam sebagai kepercayaannya, walaupun masih terdapat sedikit yang menganut kepercayaan nenek moyang (*Orang Baduy*). Daerah ini merupakan salah satu daerah yang cukup dikenal,

---

<sup>1</sup> Bondan Kanumoyoso, "Malay Maritime World in Southeast Asia," dalam *Journal of Maritime Studies and National Integration*, Vol. 2, No. 1, 2018, hal. 16-22.

<sup>2</sup> Pada tahun 1569, telah terjadi hubungan diplomatik perdagangan antara kesultanan Banten dan Belanda yang diwakili oleh Cornelis De Houtman. Bahkan, keduanya sempat menyepakati suatu perjanjian. Lihat Bernard H.M Vlekke, *Nusantara, Sejarah Indonesia* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016) hal 102-103.

<sup>3</sup> Dalam bagian pertama buku ini, Gulliot menampilkan bukti arkeologis, bahwa dinasti Islam bukanlah pendiri Banten. Jauh sebelumnya, Banten telah menjadi salah satu pelabuhan perdagangan internasional. Lihat Claude Gulliot. *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII* (Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia, 2008) hal 12-16.

<sup>4</sup> Adapun penduduk etnik terbesar yang mendiami wilayah ini adalah suku Sunda. Sebagian besar dari mereka mendiami wilayah Banten Selatan sedangkan wilayah Banten Utara didiami oleh suku Jawa yang bermigrasi dari wilayah Cirebon. Bahasa Sunda yang digunakan oleh masyarakat Banten termasuk ke dalam bahasa Sunda Kuno. Lihat Koentjaraningrat, *Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*, (Jakarta: Djembatan, 2004).

bukan hanya tempat pariwisata pantai Anyer, suku Baduy ataupun badak bercula satu yang menjadi *land mark* andalan pariwisata provinsi ini. Lebih dari itu, Banten dikenal karena budaya masyarakat lokal yang unik dan berbeda dari daerah lainnya, walaupun setiap suku masyarakat yang mendiami daerah-daerah lain di Indonesia memiliki kutur budaya mereka tersendiri.<sup>5</sup> Identitas budaya masyarakat lokal inilah yang disebut Ali Fadillah sebagai kearifan lokal, di sinilah nilai-nilai budaya, tradisi, adat istiadat yang bersumber dari *ascriptive* ataupun *atavistic* selalu dipegang oleh masyarakat Banten di dalam melestarikan dan menjaga kebudayaan mereka.<sup>6</sup>

Menjelaskan sejarah Banten pada awal abad masehi atau sebelum masuknya Islam tidaklah mudah. Dibutuhkan suatu proyek penelitian yang panjang dengan melakukan sejumlah analisa yang relevan, berdasar referensi yang otentik. Adapun sumber-sumber historis dapat diperoleh melalui peninggalan sumber arkeologis, berupa prasasti, candi, punden, gerabah, dan lain sebagainya.<sup>7</sup> Jika dilihat dalam lintasan sejarah, Banten merupakan wilayah yang pernah dikuasi oleh tiga kerajaan besar, antara lain Kerajaan Salakanagara, Kerajaan Tarumanagara, dan Kerajaan Sunda (Padjajaran).

Identifikasi mengenai peninggalan tiga kerajaan di atas berdasarkan fakta arkeologis dan historis. Sumber tertulis yang memberitakan informasi tentang Tarumanagara adalah berita Cina, masing-masing berasal dari Fa-Hsien tahun 414, Dinasti Soui dan Tang<sup>8</sup>. Selain itu, terdapat tujuh buah prasasti batu yang ditemukan di daerah Jakarta Utara, Ciampea Bogor, Cidanghiang, dan Banten. Beberapa informasi dalam prasasti di atas mengabarkan bahwa sekitar abad ke 5 M, tepatnya di daerah antara sungai

---

<sup>5</sup> Harits Hijrah Wicaksana dan Asep Sumaryana, "Evaluation of Education Policy at Baduy Society, Lebak District-Banten Province," artikel dipresentasikan dalam International Conference on Public Policy, Social Computing and Development 2017 (ICOPOSDev 2017), Atlantis Press, 2017.

<sup>6</sup> Persoalan selanjutnya adalah kultur identitas lokal Banten sendiri yang kerap kali hanya dijadikan simbol bagi segelintir elit dalam meraih kepentingan pribadi maupun kelompok. Lihat Ali Fadillah, *Identitas Banten: Reposisi Nilai Budaya Dalam Modernitas, dalam Banten Melangkah Menuju Kemandirian, Kemajuan dan Kesejahteraan* (Banten: Biro Humas Provinsi Banten, 2005) hal. 73.

<sup>7</sup> Sumber analisa sejarah didasarkan pada banyak media, bukan hanya berbekal kekayaan literal. Pemahaman akan topografi, toponimi serta penelidikan angka ragam peninggalan masa lalu, seperti yang didapat saat mengunjungi museum, adalah aneka ragam cara lain untuk mendapatkan bahan analisa kesejarahan. Lebih lanjut lihat Jamilah Cholilah dkk, "The Mapping The Potential of The Old City Tourism (Study of the History, Region and Cultural Value of the Old City on Bangka Island)," dalam *Berumpun; International Journal of Social, Politics and Humanities*, Vol. 2, No. 1, 2019, hal. 67-76.

<sup>8</sup> Nina Herlina Lubis, *Banten Dalam Pergumulan Sejarah, Sultan Ulama dan Jawara* (Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia, 2003) hal. 15.

Cisadane Tangerang, Cidanghiang Banten, sampai sungai Citarum, telah berkembang kerajaan besar yakni Tarumanagara.<sup>9</sup>

Pada masa awal, Banten merupakan sebuah daerah terpencil yang diapit oleh berbagai sungai di antaranya, Cibanten, Cisadane dan Cidurian. Sejarah Banten sendiri lebih dikenal ketika Islam masuk ke wilayah ini dan membentuk sebuah sistem pemerintahan yang berformat kerajaan oligarki. Pada abad ke-16 M, Islam telah menyebar di wilayah ini, sampai pada puncaknya yang ditandai dengan berdirinya kesultanan Banten Girang pada tahun 1525. Adapun tentang keberadaan ataupun masuknya Islam di Banten, sekitar tahun 1512, telah di temukan komunitas Islam di daerah Cimanuk, sebuah kota pelabuhan yang merupakan batas kerajaan Sunda Hindu dengan Cirebon. Hal ini menunjukkan bahwa pada abad 15 M, di wilayah kerajaan Sunda Hindu Pajajaran telah terdapat masyarakat yang memeluk Islam.<sup>10</sup>

Banten menempati ruang yang strategis, yakni dekat dengan laut. Posisi ini menjadikan wilayah tersebut berperan sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Hal itu ditandai dengan datangnya para saudagar asing seperti India, Cina dan Persia yang mengunjungi Banten. Pada abad ke 7 M, pelabuhan Banten menjadi semakin ramai dengan datangnya para pedagang dan mubalig (penyebarkan Islam), baik dari Arab, India maupun Cina. Setelah sekian lama hilir mudik bertransaksi di Banten, sebagian dari mereka memutuskan menetap di sana.<sup>11</sup> Pada masa Tarumanagara, kemudian disusul zaman Kerajaan Sunda, Banten dikenal sebagai kota pelabuhan dan perniagaan.

Sebagai salah satu kota pelabuhan, Banten memiliki dua buah pelabuhan besar. Pelabuhan pertama adalah pelabuhan yang menghubungkan para saudagar lokal dengan pedagang asing yang lokasinya terletak di sebelah Barat sungai Cibanten. Sedangkan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan perdagangan regional terdapat di sebelah Timur sungai. Pusat kota berfungsi sebagai pusat pemerintahan, terletak di tengah-tengah dua pelabuhan tersebut. Di masa ini, Banten masih dikenal sebagai kota pelabuhan dan perniagaan yang berada di bawah kekuasaan Kerajaan Sunda.

Perubahan besar di tataran kepemimpinan dan akar rumput di Banten, terjadi tatkala Islam mulai menyebar ke wilayah ini. Islamisasi di wilayah ini mulai menyebar secara signifikan ketika datangnya Syarif Hidayatullah (Sunan Gunung Djati) dan putranya Maulana Hasanuddin (Pangeran

---

<sup>9</sup> John Guy, "Shiva's Land: Understanding the Religious Landscape of Early Southeast Asia," dalam Shyam Saran, ed, *Cultural and Civilisational Links between India and Southeast Asia* (Singapura: Palgrave Macmillan, 2018) hal. 253-274.

<sup>10</sup> Halwany Michrob dan Mudjahid Chudari, *Catatan Masa Lalu Banten* (Serang: Saudara Serang, 1993) hal. 50.

<sup>11</sup> Heru Erwanto, ed, *Kota dan Kabupaten Dalam Lintasan, Banten, Lebak, Subang, Kuningan* (Bandung: Departmen Kebudayaan dan Pariwisata Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Bandung, 2006) hal 39.

Sabakingking) yang mulai menyebarkan Islam di sekitar daerah ini.<sup>12</sup> Dalam proses menyebarkan ajaran Islam kepada penduduk pribumi, Maulana Hasanuddin mempergunakan cara-cara yang lebih dikenal oleh masyarakat setempat yakni dengan mengadu kesaktian. Dengan metode seperti inilah Maulana Hasanuddin berhasil menaklukkan Pucuk Umun yakni punggawa dari Pajajaran beserta 800 *ajar* (pendeta) melalui adu kesaktian<sup>13</sup>, dan bersedia memeluk Islam dan menjadi pengikut Hasanuddin. Dengan takluknya Pucuk Umun terhadap Hasanuddin, sekaligus menandakan berakhirnya masa kekuasaan Kerajaan Sunda Hindu Pajajaran atas wilayah Banten.<sup>14</sup>

Peranan Maulana Hasanuddin beserta para pengikutnya dalam menyebarkan Islam ke penduduk pribumi Banten sangat menentukan. Dengan kehalusan perilaku (akhlak) dan ilmunya, Maulana Hasanuddin mendapatkan sambutan yang baik. Pergaulannya mampu memikat beberapa pembesar-pembesar Pajajaran yang ada di Banten yang akhirnya mengikutinya. Jika diperhatikan lebih lanjut, disebutkan bahwa Islam disebarkan di suatu wilayah di Nusantara dengan cara yang damai dan akomodatif dengan pendekatan, adat serta budaya lokal, seperti yang dibahas oleh Mark Woodward mengenai bagaimana Islam sampai di Jawa<sup>15</sup>, atau kedatangan dan perkembangan Islam di Aceh yang mengental menjadi paham religio-naturalisme, seperti terlihat dalam pemahaman awal tentang Islam di Aceh Tengah.<sup>16</sup>

Perkembangan Islam yang cukup pesat, baik di Barat (Banten) maupun di Timur (Kesultanan Demak), menimbulkan kekhawatiran bagi para punggawa pusat Pajajaran. Raja Pajajaran mengambil kebijakan antara lain: 1) Membatasi pedagang-pedagang yang beragama Islam mengunjungi pelabuhan-pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Pajajaran; 2)

---

<sup>12</sup> Nina Herlina Lubis dkk, "Islamization of the Sunda Kingdom." International Information Institute (Tokyo), dalam *Information*, Vol. 21, No. 4, 2018, hal. 1349-1357.

<sup>13</sup> Perseteruan antara pendakwah Islam dengan pendeta Hindu atau Budha hampir ditemukan dalam beragam kisah islamisasi di Nusantara. Proses ini dapat terjadi dengan saling mengadu keilmuan batin atau fisik. Perang merupakan akibat dari alotnya proses Islamisasi di suatu daerah, seperti terjadi saat Demak menyerang sisa-sisa kekuatan Majapahit sekitar abad 16. Lebih lanjut lihat M. Nur Rokhman dan Lia Yuliana, "The Emergence and Development History of Demak Bintoro Kingdom," dalam *INTERNATIONAL (JSS)*, Vol. 12, No. 2, 2016.

<sup>14</sup> Else Ensering, *Banten in Times of Revolutions* (Paris: Archipel,1995) hal. 131-132.

<sup>15</sup> Mark Woodward, *Java, Indonesia and Islam* (USA: Springer, 2011) hal. 3-9.

<sup>16</sup> M. Dien Madjid dan Johan Wahyudi, *Peradaban Islam Awala di Aceh Tengah; Studi Atas Kerajaan Linge Abad XI – XIV M* (Jakarta: PUSLITPEN UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2018) hal. 56 – 57.



Mengadakan perjanjian dan kerjasama diplomatik, baik di bidang perdagangan dan politik dengan Portugis yang berkedudukan di Malaka.

Menginjak 1526, wilayah Banten secara teritorial dapat dikuasai penuh oleh pasukan Maulana Hasanuddin yang dibantu dengan pasukan Demak dan Cirebon. Maulana Hasanuddin kemudian dinobatkan menjadi Adipati Banten bergelar Panembahan Surosowan. Dengan berdirinya kesultanan Islam di wilayah Banten, telah menandai peralihan kekuasaan dari penguasa Hindu saat itu, yaitu Pucuk Umun kepada Sultan Maulana Hasanuddin sebagai penguasa Islam yang berkedudukan di Cirebon. Banten Girang pada saat itu menjadi pusat kegiatan pemerintahan Kesultanan Banten, tetapi atas intruksi dari Sunan Gunung Jati, pusat ibukota pemerintahan Kesultanan Banten dipindahkan dari Banten Girang menuju teluk Banten (1526-1808) yang kemudian disebut Surosowan. Daerah ini menjadi pusat kegiatan Kesultanan Banten, kerajaan yang bercorak Islam terbesar di ujung Barat pantai utara pulau Jawa, selama kurang lebih empat abad 16-19 M.

Hoesein Djayadinigrat, menuliskan dalam bukunya *Tinjauan Kritis Tentang Sejarah Banten*, bahwa proses penaklukan Banten Girang terjadi antara 1525 dan 1527. Demikian pula pemindahan ibukota dari Banten Girang ke Surosowan, tidak dilakukan oleh Hasanuddin, melainkan oleh ayahnya Syarif Hidayatullah. Meskipun tidak ada tanggal yang pasti, namun dapat dianalogikan dengan hari mulia dalam penanggalan Islam yaitu tanggal 1 bulan Muharram (tanggal 1 Syuro). Penentuan pada hari itu dianggap hari baik untuk melakukan peristiwa penting, yang dipercayai masyarakat setempat pada waktu itu. Menurut Halwani Michrob, besar kemungkinan pemindahan ibukota dari Banten Girang ke Surosowan Banten di pesisir pantai, terjadi pada tanggal 1 Muharom 933 H. bertepatan pada tahun 1526 M.<sup>17</sup>

Setidaknya, tercatat 19 orang Sultan yang pernah memimpin kesultanan Islam terbesar di ujung Barat pulau Jawa ini. Walaupun kerajaan ini berlandaskan Islam, asas kerukunan, toleransi dan kemajemukan beragama terbuka bagi masyarakat. Kesultanan Banten merupakan kesultanan yang egaliter dan terbuka bagi semua golongan dan agama, setidaknya sampai saat ini, kita dapat melihat klenteng Tionghoa tua yang didirikan pada masa Sunan Gunung Jati. Keadaan rumah ibadah ini masih terawat dengan baik dan menjadi situs cagar budaya nasional.

Kejayaan kesultanan Banten terus bertahan setelah Sultan Maulana Hasanuddin wafat (1570). Adapun para Sultan yang menggantikan beliau seperti; Maulana Yusuf (1570-1580), Maulana Muhammad (1580-1596), sampai kepada Sultan Ageng Tirtayasa (1651-1672), berhasil mempertahankan kejayaan dan terus berusaha memperluas wilayah teritorial Kesultanan Islam Banten.

---

<sup>17</sup> Halwani Michrob, *Catatan ...*, hal. 60-61.



Kesultanan Banten mencapai puncak kejayaannya pada masa pemerintahan Abu Fath Abdul Fatah atau lebih dikenal dengan nama Sultan Ageng Tirtayasa. Saat itu, pelabuhan bandar Banten telah menjadi pelabuhan internasional, sehingga perekonomian masyarakat Banten mengalami kemajuan yang pesat. Wilayah kekuasaannya pun semakin meluas, meliputi sisa kerajaan Sunda yang tidak direbut kesultanan Mataram serta wilayah yang sekarang menjadi provinsi Lampung. Kesultanan Banten mengadakan hubungan dengan negara-negara lain melalui jalur laut. Pengiriman pejabat ke berbagai negara, seringkali dilakukan pada masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa. Di masa pemerintahannya, diakui sebagai masa keemasan kesultanan Banten.

Pada masa kekuasaan Sultan Ageng Tirtayasa wilayah kesultanan Banten terus meluas dengan mengadakan invasi dan menguasai beberapa daerah meliputi; Jayakarta (Jakarta), Bogor, Karawang sampai ke daerah Lampung. Bahkan, jauh sebelumnya, pada masa kekuasaan Sultan Maulana Yusuf, kekuasaan kerajaan Sunda Pajajaran telah berhasil ditaklukan, sehingga kekuasaan kesultanan Banten telah menguasai sepenuhnya ibukota Pajajaran.<sup>18</sup>

Ketika Banten menjadi sebuah kesultanan, digambarkan oleh Joao de Barros, wilayah ini merupakan pelabuhan besar di Jawa, sejajar dengan Malaka. Sebuah sungai membagi kota Banten menjadi dua bagian. Sungai tersebut dapat dilalui oleh perahu jenis *jung* dan *galen* (*galley* atau *galleon*, perahu yang biasa digunakan oleh orang Portugis atau Spanyol<sup>19</sup>). Pada satu tepi sungai, berjajar benteng-benteng yang dibuat dari kayu yang dilengkapi dengan meriam. Di tengah kota terdapat sebuah lapangan luas yang disebut dengan alun-alun yang digunakan untuk kepentingan kerajaan seperti halnya parade militer dan kepentingan masyarakat Banten. Alun-alun itupun berfungsi sebagai tempat parade kesenian masyarakat dan sebagai pasar pada pagi hari.

Kraton Surosowan terletak di sebelah Selatan alun-alun. Di sampingnya terdapat bangunan datar yang ditinggikan dan beratap, disebut *srimanganti* yang berfungsi sebagai tempat duduk raja bertatap muka dengan rakyatnya. Sedangkan di sebelah Barat alun-alun didirikan sebuah masjid agung.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Ota Atsushi, *Change of Regim and Social Dynamic in West Java, Society, State, and the Outer World of Banten 1750-1830* (Leiden Netherland: Brill, 2006) hal. 5.

<sup>19</sup> Cameron La Follette, et al, "Oregon's Manila Galleon," dalam *Oregon Historical Quarterly*, Vol. 119, No. 2, 2018, hal. 150-159.

<sup>20</sup> Hoesein Djajadiningrat, *Tinjauan Kritis Tentang Sejarah Banten Sumbangan Bagi Pengenalan Sifat-Sifat Sejarah Jawa* (Jakarta: Penerbit Djambatan-KITLV, 1983) hal. 121-122.

Sejak awal pendirian, kesultanan Banten sudah merupakan pelabuhan dagang. Bahkan, saat pengaruh Islam belum masuk, daerah ini sudah dikenal oleh para pelancong dari mancanegara. Orientasi kebijakan politik mancanegara yang inklusif sebagai pandangan yang diterapkan dalam kesultanan Banten, rupanya diikuti oleh keinginan kuat dalam mendirikan sebuah imperium perdagangan. Hal itu terlihat saat Banten berusaha menaklukan Palembang pada masa Sultan Abdulmafakhir (1596-1651 M). Untuk menghadapi serangan Banten yang beberapa kali menemui kegagalan, pada sekitar 1626, Palembang beraliansi dengan Mataram.

Pada awal abad ke-17 M, Banten merupakan tempat berniaga penting dalam perniagaan internasional di Asia. Kedudukan penguasa setempat ditunjang oleh kaum bangsawan yang mempunyai kekuatan lokal, sedangkan administrasi pelabuhan, perkapalan, dan perniagaan diurus oleh syahbandar. Demikian kuatnya pengaruh Banten dalam dunia perdagangan maritim sehingga menarik perhatian para peneliti untuk membuat laporan-laporan lewat catatan kunjungannya ke Banten. Umumnya mereka menggambarkan Banten sebagai suatu kekuatan yang memiliki armada laut canggih pada masanya<sup>21</sup>.

Kebesaran Banten sebagai kekuatan salah satu kekuatan dagang utama di Jawa, tidak bisa dilepaskan dari kekayaan alam dan pengaruh politik luar negeri kerajaan ini. Pedalaman Banten merupakan tempat yang asri dan sejuk sehingga cocok untuk ditanami salah satu komoditas yang paling banyak dicari para pedagang mancanegara, yakni lada atau merica. Di samping itu, Banten juga menerima pasokan lada dari Lampung, Bengkulu bahkan sampai dari Ambon.<sup>22</sup>

Banten menjadi salah satu penyedia barang dagang utama di Jawa. Sungai-sungai Banten bertindak sebagai jalan tol yang mangangkut komoditas dagang dan manusia. Beberapa barang dagangan yang diambil dari kekayaan alam Banten meliputi lada, kelapa, jahe dan sebagainya. Lada banyak tumbuh di sekitar pegunungan Pandeglang, melintang sepanjang Leuwiliang ke Timur dan Utara hingga ke Malimping di bagian Barat. Barang dagang ini diangkut secara manual dengan pikulan ke pesisir sungai, seperti ke sungai Cisadane, lalu dikapalkan menggunakan perahu kecil berbahan bambu yang disebut *getek*, ke pesisir muara Cisadane. Perahu ini berhenti di lokasi pengolahan lada, sebelum diantarkan ke pasar utama lada, di pelabuhan Karangantu.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Adrian B. Lopian. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17* (Jakarta : Komunitas Bambu, 2008) hal 96-97.

<sup>22</sup> Pandangan ini mematahkan pendapat yang menyebutkan bahwa Banten mendapatkan lada hanya dari Sumatra dan Ambon sebagaimana disebut dalam Heru, *Kota dan ...*, hal. 33 dan 40.

<sup>23</sup> Wawancara dengan Abah Yadi, peneliti di Bantenologi IAIN Serang, pada Minggu, 7 April 2019.

Masyarakat Banten bertempat tinggal di wilayah pesisir dan pedalaman. Di pinggir pantai, mereka membangun perumahan di sekitar mulut muara seperti di kawasan Cituis. Aktivitas harian mereka adalah mencari ikan dan komoditas laut lainnya, menjadi pengangkut barang dari pedalaman hingga menjadi pedagang di pasar. Mereka yang berdiam di pedalaman beraktivitas sebagai pekebun lada, jahe, kelapa serta aneka ragam bahan makanan.<sup>24</sup>

Kelompok elit Banten mempunyai perhatian yang besar bagi pertumbuhan pelabuhan penyangga (*feeder*). Mereka kerap mendelegasikan kebijakan untuk menjaga kondisi keamanan dan kenyamanan para pedagang lokal dan asing. Hal tersebut terlihat dalam potret kehidupan para pedagang pemukim Tionghoa yang berdiam di Tanjung Burung, Teluk Naga, Tangerang. Di sana, orang Tionghoa mengisi profesi harian sebagai pedagang perantara dan ahli reparasi kapal. Bambang Permadi berkeyakinan bahwa banyak di antara orang Tionghoa di Tanjung Burung beragama Muslim.<sup>25</sup>

Perhatian yang besar terhadap penanaman lada juga ditunjukkan Sultan Banten terhadap kebun-kebun lada di lepas pantai Banten seperti di Lampung, Palembang dan Jambi. Pihak istana Banten turut andil dalam menjaga kualitas perkebunan lada serta pengangkutannya hingga ke Tanjung Pujut. Jambi dan Palembang, pada akhirnya, mampu melepaskan diri dari pengaruh Banten. Berganti, Palembang memperkuat armada dagangnya untuk menanamkan pengaruh serta mencegah agar sebaran kuasa Banten tidak menguat di wilayah bawahannya. Menanggapi hal ini, Sultan Banten mengirim sepasukan perang di bawah pimpinan Maulana Muhammad untuk menyerbu ibukota Palembang namun menemui kegagalan. Peristiwa ini menandakan usaha besar istana Banten mempertahankan teritorinya di Sumatera.<sup>26</sup>

Merujuk pada keterangan A. F. Mahan, salah satu sumber peperangan di dunia kuno adalah perebutan kekayaan dan perdagangan. Latar belakang ini termasuk kasus yang umum ditemui, saat para sejarawan maritim terlibat dalam kerja pencarian akar atau musabab suatu perang, utamanya bagi negara-negara atau kerajaan-kerajaan yang menganggap laut sebagai sumber penting pemasukan negara. Jika ditinjau lebih jauh, memang, tidak semua persengketaan negara pesisir berakhir dengan perang, upaya penyelesaian lain

---

<sup>24</sup> Heru, *Kota dan ...*, hal. 11-12.

<sup>25</sup> Bambang Permadi meyakini bahwa Tanjung Burung merupakan pelabuhan penting sejak masa kerajaan Sunda berlanjut pada masa kesultanan Banten. Lebih lanjut lihat Bambang Permadi, *Islam dan Etnis Tionghoa, Studi Kasus Komunitas Cina Benteng di Tangerang (Tinjauan Historis)*, Tesis (Ciputat: UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2017) hal. 64 – 71.

<sup>26</sup> Iim Imaduddin, “Perdagangan Lada di Lampung dalam Tiga Masa (1653 – 1930)”, artikel ini disampaikan pada Seminar Hasil Penelitian BPNB se-Indonesia di Makassar, 25 – 26 April 2016, hal. 350.

seperti mediasi atau penetapan kembali wilayah kuasa perdagangan dilakukan. Seringkali dijumpai, pemecahan kemelut dengan membagi monopoli perdagangan atas komoditas tertentu.<sup>27</sup>

Ambisi Banten untuk menjadi pedagang tunggal di belahaan Barat Nusantara begitu tinggi. Kesultanan tersebut berpengaruh terhadap penguatan politik di wilayah pedalaman Sunda, bersamaan dengan penguatan ekonomi. Hal ini dapat ditemukan dalam kebijakan Sultan Ageng Tirtayasa yang menggulirkan kebijakan penanaman padi dalam skala besar di sekitar wilayah Pontang dan Tanara.<sup>28</sup> Sawah – sawah yang masih terlihat hingga sekarang, merupakan sawah yang masih diolah penduduk sejak abad 17 M. Pengangkutan beras ke pelabuhan Pontang dan Tanara dilakukan dengan getek.<sup>29</sup> Beras menjadi salah satu barang dagang yang penting. Hal ini sekaligus meneguhkan pendapat H. J. De Graaf yang menyebut Jawa sebagai lumbung beras di Nusantara.<sup>30</sup> Beras Jawa dipasarkan hingga ke pelabuhan Malaka sejak sebelum kejatuhannya.<sup>31</sup>

Kesultanan Banten termasuk sedikit kerjaan di Nusantara yang menjalin hubungan yang luas dengan penguasa Eropa. Saat membaca sejarah negeri ini, kebanyakan kita akan disuguhkan oleh aktivitas pasif penguasa kerajaan Nusantara yang menerima dengan tergopoh-gopoh para pelancong atau saudagar asing, seperti terlihat dalam uraian Ricklefs<sup>32</sup> atau Vlekke<sup>33</sup>. Namun, dalam salah satu tulisan sejarawan Inggris, James Granger, menyebutkan bahwa pada 28 April 1682, dikabarkan ada duta besar Banten yang sampai di pelabuhan London. Keberadaan mereka di sini disinyalir untuk membahas sejumlah masalah perdagangan di antara dua penguasa.<sup>34</sup>

Pertalian hubungan diplomatik dengan Inggris maupun negara-negara lain di mancanegara tentu tidak akan dapat terlaksana manakala negara yang

---

<sup>27</sup> A. F. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)* (London: Sampson Low, Marston, Searle dan Livingston, tanpa tahun) hal. 1.

<sup>28</sup> Freek Colombijn, "Foreign influence on the state of Banten, 1596–1682," dalam *Indonesia Circle*, Vol. 18, No. 50, 1989, hal. 19-30.

<sup>29</sup> Claude Guillot, "Banten in 1678," dalam *Indonesia*, Vol. 57, 1993, hal. 89-113.

<sup>30</sup> Timothy E. Behrend, "Kraton, taman, mesjid: A brief survey and bibliographic review of Islamic antiquities in Java," dalam *Indonesia Circle*, Vol. 12, No. 35, 1984, hal. 29-55.

<sup>31</sup> Sui-Wai Cheung, "A Desire to Eat Well: Rice and the Market in Eighteenth Century China," dalam *Rice: Global Networks and New Histories*, 2015, hal. 84-98.

<sup>32</sup> M. C. Ricklefs, "The Sweat of the King: State Wealth vs. Private Royal Wealth in Pre-colonial Islamic Javanese Kingdoms," dalam *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde/Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia*, Vol. 175, No. 1, 2019, hal. 59-66.

<sup>33</sup> Vlekke, *Nusantara ...*, hal. 101 – 113.

<sup>34</sup> James Granger, *A Biographical History of England; from Egbert the Great to Revolution* (London: Nicholson, 1804) hal. 233 – 234.

bersangkutan tidak mempunyai sesuatu untuk ditawarkan. Dalam hal ini, Banten, dengan segala macam komoditasnya, tentu saja yang utama adalah lada, mampu menarik perhatian para negara maritim besar Eropa saat itu, termasuk Inggris, untuk meneken sejumlah perjanjian yang sifatnya setara dan menguntungkan kedua belah pihak. Bagi Inggris pasokan lada dari Banten maupun tempat lainnya amat penting.<sup>35</sup> Selain untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri, Inggris menjual kembali komoditas ini dengan harga yang melambung tinggi.<sup>36</sup>

Tidaklah mengherankan, apabila Banten dikategorikan sebagai salah satu *entrepot* terbesar di Nusantara. Di sana, sudah terjadi interaksi yang melibatkan pedagang dari berbagai bangsa. Fenomena ini meneguhkan suatu anggapan tentang adanya aktivitas ekonomi skala global yang telah berlangsung di Banten sejak akhir abad 16 dan semakin berkembang pada abad ke 17 M.

Hadirnya kesultanan Banten sebagai salah satu pusat perdagangan internasional pada abad ke 17 M, serta mengalami kemunduran pasca aneksasi VOC Belanda, membuat penulis tertarik untuk melakukan riset penelitian disertasi dengan judul Kejayaan dan kemunduran perdagangan Banten di abad 17.

## **B. Permasalahan**

### **1. Identifikasi Masalah**

Dari penjelasan latar belakang di atas, dapat dikemukakan identifikasi permasalahan terkait dengan judul penelitian disertasi ini antara lain :

- a. Banten merupakan salah satu kerajaan maritim yang ada di Nusantara. Kerajaan ini berperan aktif sebagai salah satu pusat perdagangan di dunia.
- b. Pasca aneksasi Portugis terhadap Malaka, Banten menjadi destinasi pelabuhan perdagangan dunia.
- c. Kerajaan Banten merupakan ruang terbuka bagi tumbuhnya iklim kompetisi para pedagang asing yang beraktivitas di pelabuhannya.
- d. Kesultanan Banten menerapkan politik dagang terbuka untuk para pedagang asing seperti Inggris, Portugis, Belanda, Arab, India, Tionghoa, Persia, dan negara lainnya.
- e. Banten merupakan salah satu penghasil komoditi rempah lada dan sekaligus penyedia lada untuk bangsa Eropa

---

<sup>35</sup> Craig Clunas, "Connected material histories: a response," dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 50, No. 1, 2016, hal. 61-74.

<sup>36</sup> Sher Banu Al Khan, "Aceh-India Commercial and Literary Relations in the Seventeenth Century," dalam *The Indian Ocean in the Making of Early Modern India*. (London: Routledge, 2016) hal. 137-174.



- f. Sultan Ageng Tirtayasa merupakan Sultan yang membawa Banten ke puncak kegemilangan
- g. Persaingan politik antara Sultan Ageng Tirtayasa dan Sultan Haji dalam memperebutkan kekuasaan Banten
- h. Intervensi Belanda dalam konflik Sultan Ageng Tirtayasa dan anaknya, Sultan Haji, di mana Belanda membantu Sultan Haji untuk menyerang ayahnya
- i. Belanda berhak memonopoli perdagangan lada, sebagai konsensus membantu Sultan Haji.

Sebagai sebuah kerajaan maritim, Banten berperan besar dalam keberlangsungan perdagangan dunia. Puncak kejayaan Kesultanan Banten berlangsung pada masa Sultan Abu al Fath Abdul Fatah atau yang lebih dikenal Sultan Ageng Tirtayasa di abad 17 M. Sungai-sungai pada masa kepemimpinannya banyak dibuat atau direnovasi, terutama yang membentang di pesisir utara Banten.

Seiring dengan bertambah majunya kerajaan dan makmurnya rakyat, maka perhatian terhadap pertahanan kerajaan terus dilakukan. Sebagaimana disinggung sebelumnya, armada laut yang dimiliki oleh Banten, merupakan yang terbesar di Nusantara saat itu. Kemajuan perdagangan menunjukkan kekuatan yang dimiliki pula, itu sebabnya, Banten di bawah kepemimpinan Sultan Ageng Tirtayasa telah menempatkan diri secara aktif dalam dunia perdagangan internasional yang mashur di Asia.

Hubungan antarelit di Banten dilatarbelakangi oleh kebutuhan politik dan ekonomi. Raja berperan sebagai pemegang supremasi tertinggi di dua bidang itu. Meskipun demikian, dalam pengurusan bidang perekonomian, ia tetap membutuhkan bantuan aparatur yang khusus menangani pekerjaan itu. Raja juga membutuhkan dukungan dari para saudagar regional dan internasional, sebagai objek dari regulasinya. Untuk itu, dinamika pergaulan mereka menjadi fokus penting yang masuk dalam bahasan.

## 2. Rumusan Masalah

Dari penjelasan di bagian latar belakang di atas, dapat diketahui bahwa rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian ini adalah kondisi perekonomian Banten yang ditunjang oleh pertahanan negara serta hubungan antarelit yang solid. Untuk itu, pelacakan atas peristiwa-peristiwa serta penjabaran permasalahan tersebut, akan dibantu melalui pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimanakah dinamika perdagangan maritim pada abad ke 17 di Banten?
2. Bagaimanakah bentuk kekuatan laut yang dimiliki Banten dalam menjaga teritorialnya?
3. Bagaimanakah dinamika politik yang menyebabkan kemunduran perdagangan di Banten?

### 3. Batasan Masalah

Adapun dalam penulisan disertasi ini, penulis akan membatasi permasalahan yang berorientasi jaringan perdagangan di Banten pada abad ke 17 Masehi. Pada masa ini, Banten dianggap telah berada pada masa puncak kejayaannya. Di samping itu, penelitian ini akan berorientasi kepada dinamika sosial dan konstelasi politik para elit di Kesultanan Banten, sebagai pemutus kebijakan terhadap *trade policy* serta intervensi bangsa asing, seperti Belanda, dalam peredaran dagang di wilayah-wilayah kerajaan ini.

Fokus riset penelitian ini adalah mengikat tema sejarah maritim (perdagangan), dinamika sosial, kontestasi identitas para elit, persaingan politik yang ada di kesultanan Banten, serta peranan Belanda dalam proses kemunduran kerajaan ini.

Penentuan kurun waktu penelitian sejarah dianggap penting mengingat pembicaraan sejarah selalu bertumpu pada aspek waktu lampau serta aktivitas manusianya.<sup>37</sup> Di samping itu, agar pembahasan penelitian disertasi ini tidak melebar ke kajian lainnya.

Suatu pembatasan dalam mengulas tema ini dianggap penting, mengingat luasnya ruang lingkup permasalahan yang ada. Selain itu, pembatasan ini akan menghasilkan penelitian secara maksimal lebih fokus, terarah dan komprehensif.

#### C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah penelitian yang rinciannya telah disebutkan di atas, penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengeksplorasi dinamika perdagangan maritim di kesultanan Banten pada abad 16-17 M.
2. Mengeksplorasi konstelasi persaingan politik yang terjadi di kalangan elit kesultanan Banten.
3. Mengeksplorasi sejauh mana intervensi dan peranan Belanda dalam pusran konflik serta memudarnya perdagangan di Banten.

#### D. Penelitian Terdahulu yang Relevan

Karya tulis ataupun penelitian mengenai Banten, baik dari aspek kajian historis, budaya, politik, maritim, ekonomi, telah dilakukan oleh beberapa kalangan akademisi, baik dalam negeri maupun luar negeri. Akan tetapi, penelitian mengenai sejarah perniagaan di Banten, terlebih pada abad 17 M, secara khusus tidaklah banyak kita temukan, bahkan kajian tersebut terkesan terfragmentasi dalam tema-tema lainnya. Oleh karena itu, tidak heran jika kita menemukan adanya perbedaan dalam penulisan sejarah Banten itu sendiri.

---

<sup>37</sup> Georgina Born, "Making time: Temporality, history, and the cultural object," dalam *New Literary History*, Vo. 46, No. 3, 2015, hal. 361-386.



Terdapat sejumlah karya tulis yang relevan yang mengkaji tentang sejarah ekonomi di Nusantara. Satu di antaranya adalah laporan mengenai kota-kota penghasil rempah-rempah yang ditulis oleh John Turloc Dengan judul *A Collection of Pepper City* (terbit 1742) memberikan gambaran awal yang jelas mengenai urgensi Banten (Banten) di mata Inggris. Melalui EIC, Inggris berupaya menjalin kerjasama dengan Banten yang pada abad 18 semakin tertatih-tatih mengejar saingannya, Batavia. Kendati saat itu, Batavia sudah menjadi pelabuhan yang besar dan ramai menggantikan Banten, para pedagang Inggris masih menganggap Banten merupakan sekutu yang penting dalam upaya mendapatkan rempah-rempah.<sup>38</sup> Informasi mengenai ini terekam di bab tujuh buku ini. Adapun, informasi mengenai Banten terserak di halaman-halaman buku yang berlainan, sehingga tidak memberitakan suatu dinamika ekonomi yang padu dan kronologis. Temuan ini tentu saja berbeda dengan maksud penulis yang ingin menyajikan suatu telaah sejarah ekonomi Banten yang kronologis dan lebih mengedepankan aktivitas ekonomi kerajaan ini.

Suatu tinjauan sumber-sumber para pelancong dan saudagar Portugis yang dikumpulkan oleh Joao de Barros dengan judul *Decadas da Asia* (Terbit 1778). Kumpulan naskah-naskah berbahasan Portugis yang dikumpulkan ini, sejatinya membahas tema-tema tentang keadaan masa lalu Asia, sesuai penglihatan para pendatang Portugis ke suatu daerah di Asia. De Barros berhasil mengumpulkan naskah ini dan menyuntingnya ke dalam lima jilid. Informasi mengenai masa lalu Banten salah satunya terdapat dalam bab 4 yang menyebutkan bahwa Banten mempunyai galangan kapal yang berfungsi sebagai tempat perbaikan kapal. Informasi ini didapat dari laporan Manuel de la Cerda dan kawan-kawannya yang berangkat tahun sekitar 1527.<sup>39</sup> Arsip-arsip berbahasa Portugis amat penting dijadikan sumber dan dalam penelitian sejarah termasuk dalam sumber primer. Serupa dengan catatan Middleton, penulis menggunakan catatan yang dikumpulkan de Barros sebagai rujukan dalam membentuk ulang keadaan ekonomi di Banten pada abad 17. Kumpulan buku de Barros ini mempunyai perbedaan dengan yang diinginkan penulis yang memperlakukan naskah sumber sebagai bahan analisis guna menyelaraskan temuan di lapangan atau sumber literal lainnya dengan sumber-sumber sezaman.

Perdagangan Nusantara masih menjadi objek yang menarik perhatian sejarawan maritim lainnya, yakni M. A. P Meilink-Roelofs. Melalui bukunya *Asian Trade and European Influence; In the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (terbit 1962) yang kemudian diterbitkan versi

---

<sup>38</sup> John Turloc, *A Collection of Pepper State*, Vol. VII (London: Half Moon, 1742) hal. 91.

<sup>39</sup> Joao de Barros, *Decadas da Asia*, Vol. IV (Lisboa: Regia Officina Typografica, 1778 ) hal. 262.

bahasa Indonesianya dengan judul *Persaingan Eropa dan Asia di Nusantara; Sejarah Perniagaan 1500 – 1630* diterbitkan oleh penerbit Komunitas Bambu pada 2016, Meilink-Roclofsz ingin menunjukkan pada pembaca peran perairan Sumatra dan Jawa sebagai jalur air bagi aneka bangsa Asia yang ingin memperoleh barang dagang dari pelabuhan-pelabuhan di dua pulau tersebut. Tidak tertinggal, Malaka sebagai pelabuhan utama Asia Tenggara abad 15 dan 16, turut disinggung sebagai pemantik perdagangan internasional.<sup>40</sup> Uraian sejarah ekonomi yang diketengahkan Meilink-Roclofsz cukup memberikan inspirasi bagi penulis akan bagaimana mengolah dan menyajikan temuan dengan baik. Adapun, penjelasan mengenai sejarah ekonomi Banten tidak banyak diungkap. Kekosongan ini merupakan celah yang kemudian dimanfaatkan penulis untuk menghadirkan suatu tinjauan sejarah ekonomi Banten di abad 17 secara lebih mendalam.

M. C. Riklefs menulis ulasan yang menarik mengenai keadaan pasar di Banten sekitar 1619 dalam artikel berjudul *Banten and The Dutch in 1619: Six Early 'Pasar' Malay Letters* (Terbit 1976). Berbekal sejumlah arsip beraksara Arab Jawi serta aksara Jawa *Hanacaraka*, Riklefs tertarik mengupas bagaimana bentuk hubungan antara Kesultanan Banten dan VOC. Sumber-sumber primer tersebut didapatnya ketika melakukan penelitian di Belanda. ia tidak hanya melihat hubungan kedua bangsa di Banten, melainkan juga di Jayakarta, daerah yang menjadi satelit Banten.<sup>41</sup> Uraian mengenai pasar menjadi informasi yang menarik bagi penulis, karena pasar merupakan salah satu tempat yang banyak disinggung dalam disertasi ini, mengingat pusat perkulakan manusia yang diikat oleh kepentingan ekonomi terjadi di sini. Tetapi, informasi yang dijelaskan Riklefs dalam artikel ini belum menjawab keseluruhan pertanyaan penulis seputar perdagangan Banten. Uraian mengenai pasar di sini bersifat fragmentatif, tidak disambungkan dengan jalur dan aktor-aktor pelaku bisnis di Banten. Ini yang menjadi distingsi uraian Riklefs dengan penulis.

Selanjutnya terdapat artikel yang ditulis oleh Gerit Knaap yang bertajuk *All About Money : Maritime Trade in Makassar and West Java, around 1775* (terbit 2006).<sup>42</sup> Artikel ini mengangkat tema tentang jaringan perdagangan yang ada di perairan Nusantara pada abad ke 18, di mana pelabuhan Karangantu di Banten dan Amparan Jati di Cirebon, serta Makassar berperan besar dalam rute perdagangan internasional.

---

<sup>40</sup> M. A. P. Meilink-Roclofsz, *Persaingan Eropa dan Asia di Nusantara; Sejarah Perniagaan 1500 – 1630* (Depok: Komunitas Bambu, 2016) hal. 35 – 67.

<sup>41</sup> M. C. Riklefs, "Bantén and the Dutch in 1619: Six Early 'Pasar Malay' Letters," dalam *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, Vol. 39, No. 1, 1976, hal. 128-136.

<sup>42</sup> Gerrit Knaap, "All About Money : Maritime Trade in Makassar and West Java, around 1775," dalam *Journal of The Economic of Social History of The Orient*, Vol. 49, Issue, 4, 2006.

J. C. Van Leur menguraikan dengan cukup apik mengenai pembahasan pokok dalam penjelasan sejarah sosial, khususnya di skup Nusantara dalam buku *Indonesian Trade and Society; essays in Asian Social and Economic History* (terbit 1983). Lewat artikelnya yang berjudul “On Methodology and Theory”, Van Leur menjelaskan tentang garis besar teori ekonomi khususnya perdagangan antardaerah. Di bagian terakhir artikel ini, ia menjelaskan tentang elemen-elemen mikro yang dapat disinggung dalam eksplanasi sejarah ekonomi seperti moda pengangkutan, perkebunan, institusi perekonomian, lembaga pajak dan lain sebagainya.<sup>43</sup> Informasi mengenai hal tersebut dimodifikasi oleh penulis menjadi teori perdagangan Van Leur dan digunakan sebagai teori yang digunakan untuk mengupas sejarah perekonomian di Banten sekitar abad 17 M. Van Leur tidak membahas perekonomian Banten secara spesifik dan ini pula yang menjadi distingsi tulisan van Leur dengan disertasi penulis.

Alfred T. Mahan merupakan sejarawan Amerika Serikat yang menaruh perhatian besar terhadap kekuatan maritim (*sea power*). Melalui bukunya *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)* (terbit 1918), Mahan menyajikan banyak contoh pertempuran laut yang terjadi di Eropa sampai Asia yang dimulai dari *The Battle of Trafalgar* sampai dengan *The Battle of Nagashino* yang menjelaskan pentingnya suatu negara membangun kekuatan laut, melalui pengadaan pasukan angkatan laut serta kendaraan dan persenjataan yang digunakan untuk menghalau ancaman musuh. Di samping itu, Mahan meyakini pula bahwa kesuksesan membangun kekuatan laut akan berimplikasi pada perkembangan perdagangan antarpulau, dikarenakan pantai serta laut yang menghubungkan satu daerah dengan daerah lain senantiasa terjaga keamanannya.<sup>44</sup>

Saat menelisik keadaan sosial, ekonomi, budaya, politik serta pelbagai informasi yang melingkupi kehidupan orang di Nusantara, tinjauan mengenai sumber primer penting untuk diperhatikan. Termasuk dalam jenis ini adalah catatan-catatan perjalan para saudagar asing yang mengabadikan keadaan kesultanan Banten dalam tulisannya. Sir Henri Middleton, seorang saudagar serta pegawai EIC (*East India Company* atau Kongsi Dagang Inggris) merekam segala penglihatannya tentang Banten dalam catatan-catatan yang kemudian disunting oleh Borton Corney dengan judul *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and the Maluco islands: Being the Second Voyage set forth by the Governor and Company of Merchants of London*

---

<sup>43</sup> J. C. Van Leur, *Indonesian Trade and Society; essays in Asian Social and Economic History* (USA: Foris Publication, 1983) hal. 42 – 43.

<sup>44</sup> Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)* (Boston: Little, Brown and Company, 1918) hal. 2 – 10.

*trading into the East-Indies. From the Edition of 1606* (Terbit 2017).<sup>45</sup> Catatan Middleton berguna untuk mengkonstruksi kondisi sosial dan ekonomi serta informasi lainnya yang relevan dengan objek penelitian. Bolton menyajikan catatan demi catatan saudagar Inggris ini secara kronologis dan diupayakan menampilkan teks secara utuh. Telaah yang disampaikan Bolton mempunyai distingsi dengan penelitian penulis yang segera ingin memfokuskan bahasan pada kondisi ekonomi serta tinjauan-tinjauan lain yang menyokongnya. Buku ini akan banyak digunakan penulis sebagai salah satu sumber *babon* untuk mengupas kesejarahan Banten.

Satu tinjauan khusus tentang ekonomi Banten disinggung oleh Ota Atsushi dalam *Change of Regim and Social Dynamic in West Java, Society, State, and the Outer World of Banten 1750-1830* (terbit 2006). Dalam karyanya, ia menjelaskan tentang dinamika sosial dan politik yang terjadi di Banten pada saat pergantian rezim kekuasaan. Turut disinggung seputar persaingan internal antarelit priyayi atau bangsawan di Kesultanan Banten.

Dinamika sosial politik yang dikemukakan Ota terlihat ketika pemerintahan kolonial Belanda melakukan intervensi terhadap kelembagaan kesultanan Banten. Pemberontakannya yang mula-mula ditujukan pada Ratu Sarifa Fatimah, dengan dukungan Gubernur Jendral VOC, Baron Van Imhoff, menyingkirkan Sultan yang juga suaminya sendiri Zainul Arifin (meninggal dalam pembuangan di Ambon) dan sebelumnya juga berhasil menyingkirkan Pangeran Gusti, putera mahkota ke Ceylon, justru membawa pada babak baru kedekatan yang kiat rapat antara Banten dan pusat kuasa VOC di Batavia.<sup>46</sup>

Claude Guillot, mengulas masa lalu Banten dalam *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII* (terbit 2008). Menurut Guillot, berdasarkan penelitian arkeologis yang berangka waktu sekitar abad ke-17 M, ditemukan sejumlah benda yang menyebutkan bahwa Banten merupakan wilayah yang ramai dan memiliki peradaban. Pelabuhan dan perdagangan di Banten sudah rapat dikunjungi saudagar regional maupun internasional pada masa Pajajaran. Guillot meyakinkan pembaca bahwa kerajaan Islam bukanlah kerajaan yang membentuk Banten menjadi kota metropolitan yang telah memiliki jalur perdagangan internasional, karena jauh sebelumnya, Banten telah hadir sebagai salah satu sentrum perniagaan di wilayah Nusantara.

Titik Pudjiastuti seorang filolog yang gigih menelisik manuskrip kuno berhasil menemukan sejumlah manuskrip yang berbicara tentang

---

<sup>45</sup> Bolton Corney, *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and the Maluco islands: Being the Second Voyage set forth by the Governor and Company of Merchants of London trading into the East-Indies. From the Edition of 1606* (London: Routledge, 2017)

<sup>46</sup> Ota Atsushi. *Change of Regim and Social Dynamic in West Java, Society, State, and the Outer World of Banten 1750-1830* (Leiden: Brill, 2006).

pemerintahan, diplomasi dan perdagangan di kesultanan Banten. Ia menghimpun salinan dan transkripsi naskah kuno ini berikut analisisnya dalam *Perang, Dagang dan Persahabatan; Surat-Surat Sultan Banten* (Terbit 2007). Salah satu surat yang ditampilkan di buku ini adalah surat dari Sultan Abul Fath Abdul Fattah atau Sultan Ageng Tirtayasa kepada Raja Inggris, Raja Charles II yang berangkat tahun 1675. Isi dari surat ini adalah pujian pada kuasa dan kejayaan Raja Charles *Seken* (*The Second* atau kedua) dan pemberitahuan bahwa dengan surat ini dikirim bersamaan dengan cendera mata berupa lada hitam yang dibawa oleh kapten kapal Banten bernama Banindhal.<sup>47</sup> Seperti telaah filologi lainnya, Titik amat teliti dalam menempatkan teks asal, transliterasi, serta analisa di bagian akhir tiap-tiap manuskrip. Informasi mengenai perdagangan atau barang dagang termaktub dalam buku ini, hanya saja bukan menjadi suatu bahasan yang utama. Hal ini berbeda dengan keinginan penulis yang tidak membahas manuskrip mengenai perdagangan dari sudut pandang filologis, melainkan hanya menggunakan manuskrip sezaman sebagai sumber primer penelitian ini.

Berbeda dengan Titik, Freek Colombijn membicarakan tema yang lebih spesifik, yakni mengenai hubungan Banten dengan negara-negara asing dalam kertas kerjanya yang berjudul *Foreign influence on the state of Banten, 1596–1682* (Terbit 1989). Diketahui, bahwa Banten merupakan kerajaan yang bertumpu pada aktivitas ekonomi pesisir dengan pelabuhan sebagai pirantinya. Di tempat itu, banyak para saudagar yang mencari barang-barang yang kemudian didagangkan di negara tempatnya singgah atau di negeri asal mereka. Aktivitas ini semakin menebal dengan dibakukannya hubungan diplomatik antara negara luar dengan Banten. Colombijn meyakini bahwa hubungan ini terawat dengan baik didasari oleh kebutuhan ekonomi yang melatarbelakangi suatu hubungan bilateral.<sup>48</sup> Narasi sejarah yang dibangun Colombijn memiliki kesamaan dengan maksud penulis yang mengaitkan perkembangan Banten dari aspek ekonomi. Hanya saja, penulis menempatkan hubungan diplomatik sebagai satu fenomena yang terjadi berkat adanya hubungan ekonomi. Itu merupakan kegiatan turunan dari aktivitas perdagangan internasional.

Dinar Bontham mempunyai minat yang cukup baik terhadap sejarah Banten. Hal ini dibuktikan dengan penulisan tugas akhirnya (tesis) di University of Hull yang menysasar tema tentang kesultanan ini. Ia menetapkan bahasannya ini dengan judul *The Sultanate Banten AD 1750 – 1808: A Social and Cultural History* (selesai dipresentasikan pada 2003). Bontham menelisik kontestasi antara pihak Kesultanan Banten, sebagai salah

---

<sup>47</sup> Titik Pudjiastuti, *Perang, Dagang dan Persahabatan; Surat-Surat Sultan Banten* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007) hal. 40 – 43.

<sup>48</sup> Freek Colombijn, "Foreign influence on the state of Banten, 1596–1682," dalam *Indonesia Circle*, Vol. 18, No. 50, 1989, hal. 19-30.



satu pewaris tradisi kesultanan Jawa dengan VOC. Banten merespon infiltrasi VOC dengan memperkuat kohesi sosial mereka, berbekal pengetahuan sistem pemerintahan yang sudah dijalankan sejak dari generasi lampau. Di sisi lain, melalui konsep *overlord-vassal*, VOC memaksakan konsep pemerintahan bawahan itu kepada Banten, yang menekankan pada kekuasaan ekonomi dan politik. Di tubuh Banten, melalui loji atau bentengnya, VOC bertindak sebagai *hybrid creature* yang selalu mengunduh manfaat dari kedekatannya dengan pihak istana. Di samping itu, tesis ini juga menyorot masalah bagaimana hukum Islam dijalankan di Banten.<sup>49</sup> Pembahasan perdagangan dan perekonomian tidak diperhatikan oleh Bontham, karena memang bukan merupakan tujuan penelitiannya.

Masih seputar pesisir Banten, Gabriel Rantoandro menjelaskan dengan gamblang tentang sistem ksyahbandaran di Banten dalam suatu kertas kerja berjudul *Kiyai Ngabehi Kaytsu de Banten, shahbandar de sin et (passeur) occasionnel* (Terbit 1998). Dalam babakan cerita kesultanan ini, dikenal nama syahbandar yang berjasa besar mengembangkan perdagangan pelabuhan Banten yang dikenal dengan Kaytsu. Ia merupakan sosok dibalik suksesnya manajemen pelabuhan di Banten, sehingga banyak kapal dagang asing merasa kerasan untuk bertransaksi di sini. Lembaga kesyahbandaran mempunyai peran penting sebagai pengatur pelabuhan serta penertiban para pedagang asing. Hampir setiap kerajaan pesisir di Nusantara mempunyai kesyahbandaran. Uniknya, sosok yang menduduki jabatan ini adalah orang asing, bukan dari kalangan pribumi, Kaytsu sendiri berasal dari Jepang.<sup>50</sup> Penjelasan Rantoandro cukup memberikan tambahan informasi yang berharga. Meskipun demikian, maksud yang dibangun Rantoandro dengan tulisannya berbeda dengan yang dipilih penulis, yang menjadikan kesyahbandaran sebagai informasi tambahan dari sekian tema lainnya yang menggambarkan aktivitas ekonomi di kesultanan ini.

## E. Manfaat Penelitian

Sejalan dengan tujuan penelitian, penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi civitas akademika, dan masyarakat pada umumnya. Adapun signifikansi penelitian ini antara lain :

1. Hasil penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi terhadap historiografi maritim dan perdagangan di Nusantara.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan teori sejarah terbaru, serta melengkapi kontribusi penelitian serupa yang telah

---

<sup>49</sup> Dinar Bontham, *The Sultanate Banten AD 1750 – 1808: A Social and Cultural History*, Tesis (England: University of Hull, 2003)

<sup>50</sup> Gabriel Rantoandro, "Kiyai Ngabehi Kaytsu de Banten, shahbandar de son état et (passeur) occasionnel," dalam *Archipel*, Vol. 56, No. 1, 1998, hal. 251-271.

dilakukan sebelumnya, terutama terkait dengan penulisan sejarah Islam di Banten.

3. Penelitian ini juga diharapkan berguna untuk mendorong studi lanjutan mengenai kajian sejarah maritim di Banten serta kemaritiman di Nusantara
4. Dengan hadirnya karya ini, diharapkan dapat memberikan suatu informasi yang lebih mendetil mengenai perkembangan Islam di Nusantara, ditinjau dari aspek historis, ekonomi serta politik.

## F. Metode Penelitian

Dalam menelisik peristiwa masa lampau, diperlukan sejumlah langkah yang lazim disebut metode penelitian sejarah. Secara umum, tahap-tahap penelitian sejarah berlangsung dalam empat tahap, yakni pengumpulan sumber (heuristik), kritik sumber, interpretasi dan penulisan sejarah (historiografi).

Model penelitian yang digunakan dalam penelitian sejarah ini adalah kualitatif-deskriptif. Tidak dapat dipungkiri, kajian sejarah akan bertumpu pada penyajian alur cerita mengenai suatu bahasan secara naratif dan kronologis. Adapun, yang membedakan suatu cerita telah melalui fase penelitian sejarah atau belum, terletak pada analisa yang disampaikan oleh sejarawan atau penulis sejarah. Dalam penulisan ini, penulis akan menampilkan bahasan sejarah yang tidak hanya naratif-kronologi, namun juga mengakomodir interpretasi guna menciptakan kebaruan dalam penulisan sejarah. Repetisi dalam penulisan sejarah, tentu bukanlah suatu tujuan, mengingat karya tulis ini bertujuan untuk mengungkap sisi-sisi atau relung-relung kesejarahan Banten yang belum diketahui publik atau yang hanya disentuh sepiantas.

Langkah pertama yang ditempuh adalah pencarian data atau heuristik. Penulis menetapkan *library research* (riset kepustakaan) dan *field research* (riset lapangan) sebagai dua inti penelitian ini. Tidak bisa dinafikan, tatkala mendiskusikan peristiwa masa lampau, para peneliti sejarah hampir dipastikan akan memburu sumber-sumber primer yang beredar di batasan kurun waktu yang dipilih. Merujuk pada keterangan Kuntowijoyo, bahwa dokumen tertulis merupakan bahan-bahan yang nantinya akan digunakan sejarawan untuk melakukan interpretasi sejarah.<sup>51</sup>

Oleh sebab penulis mengkhususkan penelitian hanya pada abad 17 di Banten, maka sedapat mungkin penulis akan mengumpulkan pelbagai catatan, risalah, arsip yang berasal dari tahun-tahun sezaman. Arsip berbahasa Portugis yang terangkum dalam *Decadas da Asia* yang disunting

---

<sup>51</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah. Benteng* (Yogyakarta: Benteng, 1995) hal. 94-97.



oleh Joao de Barros misalnya, akan menjadi dokumen primer yang diandalkan dalam penelitian.

Dokumen berbahasa asing lainnya, seperti kumpulan arsip berbahasa Belanda yang terdapat dalam bundel Arsip Pasar Ikan yang tersimpan di Gedung Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), juga menjadi dokumen sezaman yang ditelaah dalam kajian ini. Bundel ini berisikan pelbagai macam dokumen kedinasan serta diplomasi yang dilakukan oleh pemerintah Batavia era VOC (sekitar abad 17 hingga 18 M) kepada para penguasa Nusantara juga dengan luar negeri. Harapannya, tumpukan arsip lawas ini akan menyajikan data-data yang cukup jelas mengenai perdagangan dan perkembangan pelabuhan-pelabuhan Banten.

Pelbagai temuan dari sumber primer tentu saja masih belum cukup mengisi analisa perekonomian jika tidak ditunjang oleh sumber sekunder yang relevan. Dalam hal ini, penulisan-penulisan terdahulu mengenai sejarah ekonomi yang masih terserak dalam bentuk buku, laporan penelitian, artikel seminar, artikel jurnal serta konten tulisan di *website*, akan sangat berguna untuk memperkaya pemahaman penulis. Kedudukan sumber sekunder tidak bisa dipandang sebelah mata. Penulis melihat telaah-telaah tematik seperti artikel M. C. Ricklefs tentang pasar di Banten<sup>52</sup>, cukup menimbulkan gairah baru untuk menelisik kebenaran informasi terkait sebagai bahan yang nantinya dihubungkan dengan bahasan sejenis, atau sekedar memperkaya temuan sebelumnya yang berasal dari sumber primer.

Termasuk dalam penelidikan sumber sekunder adalah melakukan pengumpulan keterangan oral dari para ahli sejarah Banten. Salah satunya adalah Abah Yadi yang merupakan peneliti di lembaga kesejarahan Bantenologi yang bernaung di bawah UIN Sultan Maulana Hasanuddin Serang. Dari dirinya, penulis mendapatkan sejumlah analisa mengenai bagaimana bentuk-bentuk perdagangan, perkebunan serta jalur transportasi di wilayah-wilayah yang dahulu menjadi *vasal* Banten.

Di samping riset kepustakaan, kunjungan atas sejumlah tempat yang diyakini mempunyai muatan sejarah ekonomi Banten juga dilakukan. Ketika mengetahui bahwa Banten dikenal sebagai penghasil lada terpenting di Nusantara abad 17 M misalnya, penulis tergerak untuk memetakan perkebunan lada maupun komoditas lainnya di wilayah Banten. Langkah ini terealisasi, paska kunjungan ke sejumlah titik yang diyakini sebagai jalur lada Banten di masa silam. Penelidikan semacam ini juga penting dilakukan untuk memastikan posisi-posisi pelabuhan lama Banten seperti Cigidi di dekat Tanjung Pujut, Pontang, Tanara dan lain sebagainya. Berbekal kajian lapangan, penulis mendapatkan gambaran geografis yang cukup guna

---

<sup>52</sup> M. C. Ricklefs, "Bantën and the Dutch in 1619: Six Early 'Pasar Malay' Letters," dalam *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, Vol. 39, No. 1, 1976, hal. 128-136.

dihubungkan dengan temuan-temuan dalam arsip bangsa asing seperti arsip Portugis dan Belanda.

Terdapat sejumlah tempat yang penulis kunjungi guna mendapatkan material sejarah ekonomi Banten. Sebagai langkah awal, kunjungan ke Perpustakaan Utama UIN Syarif Hidayatullah cukup menjanjikan sumber-sumber sekunder yang relevan. Di samping itu, penulis juga menambah referensi terkait dengan mengunjungi Perpustakaan Universitas Indonesia, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Pusat Data dan Informasi Pemerintah Daerah Banten, Pusat Budaya Banten, kantor Bantenologi UIN SMH Serang dan lain sebagainya. Sedangkan untuk sumber primer, khususnya arsip berbahasa Melayu, Portugis dan Belanda serta aneka peta lama, penulis mendapatkannya di Gedung ANRI Jakarta. Peta masa lampau juga menjadi bahan yang penting untuk ditelaah.<sup>53</sup>

Setelah sumber referensi serta oral terkumpul, maka dilanjutkan dengan kritik sumber. Dalam penelitian sejarah, dikenal dua macam kritik sumber, yakni kritik eksternal dan kritik internal. Kritik pertama menasar seputar kondisi fisik suatu sumber sejarah. Peneliti melakukan penelidikan seputar keaslian atau otentisitas suatu sumber sezaman seperti arsip berbahasa Melayu, Portugis atau Belanda. Saat arsip tersebut sudah berada di hadapan penulis, maka tindakan awal yang perlu dilakukan antara lain adalah memperhatikan alas naskah (kertas), gaya penulisan, tanda tangan, stempel atau cap, *watermark* (tanda air/cat air) yang akan terlihat saat menerawang alas naskah dan hal-hal lain yang terkait dengan fisik naskah. Langkah-langkah ini dilakukan untuk memastikan keaslian dari suatu sumber primer. Hal lain yang mungkin dilakukan adalah mengadakan komparasi penelidikan dengan sumber yang berasal dari tahun-tahun sejenis.

Kritik jenis kedua, kritik internal, menasar keaslian informasi yang terdapat dalam sumber tersebut. Jika terdapat informasi yang mungkin bertentangan dengan informasi umum, maka dapat dipastikan naskah itu tertolak keabsahannya, sehingga tidak layak dijadikan sumber. Misalnya, dalam penulisan sejarah nasional, seperti dalam buku *Sejarah Nasional Indonesia* (Terbit 1975) atau *Indonesia dalam Arus Sejarah* (Terbit 2013) dituliskan bahwa Sultan Ageng Tirtayasa adalah Sultan Banten, kemudian dalam satu sumber lain disebutkan bahwa raja tersebut merupakan raja yang memerintah hingga akhir hayat di kerajaan Islam Mughal India. Informasi semacam ini masih membutuhkan penelidikan lanjutan, namun secara umum ketentuan ini tertolak, karena masih dipenuhi spekulasi, apalagi jika tidak

---

<sup>53</sup> Renata Pavelková, et al, "Historical ponds of the Czech Republic: an example of the interpretation of historic maps," dalam *Journal of Maps*, Vol. 12, sup1, 2016, hal. 551-559.

disertai penelitian akan fakta-fakta sejarah terkait untuk menunjangnya.<sup>54</sup> Anthony Brundage menyebutkan bahwa kritik dalam kajian sejarah, seperti kritik internal ini, berguna untuk mencipta *positive role model* dalam informasi sejarah, atau memastikan ketetapan informasi lainnya ditemukan di sumber lain.<sup>55</sup>

Dua kritik di atas memastikan para sejarawan atau peneliti sejarah mendapatkan sumber yang relevan, yang nantinya digunakan untuk langkah selanjutnya, yakni, interpretasi. Dalam penyebutan lain, interpretasi dalam sejarah disebut pula analisa sejarah. Pada tahap ini, sejarawan atau peneliti sejarah menghasilkan sejumlah analisa kesejarahan setelah mereka membaca, memeriksa serta menelaah sumber-sumber pilihan yang sebelumnya telah dipastikan otentisitas dan keabsahan informasinya. Langkah ini bisa dikatakan sarat dengan subyektifitas seorang sejarawan<sup>56</sup>, namun di sisi lain, analisa ini berguna untuk memperkenalkan temuan-temuan baru yang mungkin saja berpotensi mengoreksi kebenaran suatu informasi sejarah yang sudah mapan (*accepted history*).<sup>57</sup>

Selain menyentuh masalah sosial, interpretasi juga akan menyorot mengenai kelengkapan piranti ekonomi di kesultanan Banten. Selama ini, beberapa penulis sejarah Banten seperti Hoesein Djajadiningrat<sup>58</sup>, Halwany Michrob<sup>59</sup> serta Nina N. Lubis<sup>60</sup> tidak terlalu fokus menganalisa seputar kondisi perekonomian Banten abad 16 dan 17 M. Hal ini dimaklumi, karena karya mereka lebih menyorot pembahasan seputar politik dan sosial dan belum sepenuhnya menyisipkan analisa di bidang ekonomi secara lebih kaya. Ketiadaan statistik perdagangan serta sedikitnya informasi mengenai lokus-lokus utama perekonomian Banten juga mengindikasikan interpretasi mengenai tumbuh kembang ekonomi kerajaan ini hanya disinggung sepintas. Untuk itu, karya ini justru akan menampilkan keragaman informasi seputar perekonomian Banten berdasar pada temuan tertulis serta tinjauan lapangan. Pemaduan dua informasi dari dua ceruk itu, juga merupakan suatu

---

<sup>54</sup> Mengenai pengertian kritik eksternal dan internal dalam kajian sejarah, lebih lanjut lihat Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, Terj. Nugroho Notosusanto (Jakarta: UI Press, 2006) hal. 95 – 137.

<sup>55</sup> Anthony Brundage, *Going to the Sources; a Guide to Historical Research and Writing* (USA: Willy Blackwell, 2017) hal. 8.

<sup>56</sup> John D. Haskell, "Subjectivity and Structures: The Challenges of Methodology in the Study of the History of International Law and Religion," dalam *International Law and Islam*. Brill Nijhoff, 2018, hal. 90-109.

<sup>57</sup> G. J. Ranier, *History; It's Purpose and Method* (New York: Routledge, 2016) hal. 8.

<sup>58</sup> Hoesein Djajadiningrat, *Tinjauan Kritis Sejarah Banten* (Jakarta: Djambatan, 1983)

<sup>59</sup> Halwany, *Catatan Masa Lalu ...*,

<sup>60</sup> Nina N. Lubis, *Banten dalam ...*,

interpretasi sejarah yang terbaru, mengingat masih minimnya karya penelitian sebelumnya yang fokus dalam studi ini.

Hasil-hasil interpretasi merupakan wajah dari originalitas temuan terbaru dari penulis. Untuk mencapai bentuk yang lengkap dan kronologis, maka temuan itu perlu dituliskan. Penyesuaian-penyesuaian tema, bahasan serta analisa mengikuti alur penulisan, ditandai dengan penyematan deret peristiwa yang kronologis. Penulisan sejarah atau disebut pula historiografi merupakan tahap akhir dari penelitian sejarah. Eksplorasi sumber dan analisa akan bertemu pada titik ini. Dalam kasus tugas akhir ini, maka penulisan disertasi merupakan bagian dari historiografi.

### **G. Sistematika Penulisan**

Penulisan penelitian ini mencakup enam bab dan masing-masing bab memunyai sub bab tersendiri. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

#### **Bab I Pendahuluan**

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, permasalahan yang mencakup identifikasi masalah, batasan masalah dan rumusan masalah, *literature review*, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan metode penelitian.

**Bab II** Bab ini membahas tentang jaringan perdagangan maritim di wilayah Asia sebelum abad ke 17, jaringan perdagangan global antara kerajaan-kerajaan di Nusantara, Arab, Cina dan bangsa lainnya. Selain itu, di bab ini penulis menjelaskan kekuatan militer dan penguasaan maritim sebagai penyangga stabilitas perekonomian suatu Kerajaan.

**Bab III** Bab ini mendeskripsikan tentang berdirinya Kesultanan Banten, Banten sebelum Islam. Masuk dan berkembangnya Islam di Banten, penyebaran agama Islam oleh Syarif Hidayatullah dan Maulana Hasanuddin, serta berdirinya Kesultanan Banten dan runtuhnya Kerajaan Pajajaran

**Bab IV** Bab ini membahas tentang kejayaan perdagangan di Banten, kondisi perekonomian pada abad 17. Sub-sub bahasan yang disinggung adalah mengenai ketersediaan komoditas perdagangan internasional seperti lada, padi dan sebagainya. Ikut dibahas pula mengenai transportasi air pengangkut barang itu. Pelabuhan dan pasar sebagai instalasi ekonomi, menjadi sorotan yang juga diketengahkan. Beberapa profesi yang menyangkut bidang ekonomi juga dijelaskan di bab ini, seperti kesyahbandaran dan petugas pabean.

**Bab V** Bab ini akan membahas seputar pertahanan yang digalang Banten untuk menjaga kedaulatan ekonominya. Beberapa aspek yang diulas adalah perbentengan kota, pengadaan pasukan darat dan laut dan persenjatanya. Di samping itu, bab ini juga mengupas

bagaimana elit politik, sosial dan ekonomi bergaul. Ponggawa merupakan aparat istana yang mempunyai peran sentral di bidang politik dan ekonomi kerajaan. Di samping itu bangsa asing yang datang sebagai rekanan bisnis Banten, seperti Belanda, Inggris dan Tionghoa ikut dibahas sebagai citra dari kelompok elit. Keharmonisan yang terjalin di antara elit ini menjadi senyawa penting dalam memajukan ekonomi Banten.

Bab VI adalah bab penutup, yang menguraikan kesimpulan dan saran yang diharapkan dapat menjadi kontribusi berharga bagi kalangan akademis dan umum.



## BAB II MARITIM DAN JARINGAN PERDAGANGAN

Laut merupakan hamparan luas yang sejak masa lampau telah dijelajahi manusia. Di era ketika perdagangan dan penjelajahan dunia berlangsung, laut menjadi jalan bebas hambatan yang dilewati oleh kafilah-kafilah perdagangan untuk mendapatkan barang dagang dari benua atau pulau lain. Berbeda dengan darat, laut menjanjikan kecepatan peredaran jelajah ketimbang di darat. Dengan bantuan angin, kapal-kapal layar dengan leluasa dapat menjelajahi semua tempat di dunia.<sup>1</sup> Ancaman kapal karam atau tenggelam diterpa badai senantiasa ada. Itu merupakan konsekuensi bagi para pelaut atau orang yang sudah memilih jalur laut untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Di bab ini penulis akan membahas tentang jaringan perdagangan maritim di wilayah Asia. Jaringan perdagangan global antara kerajaan-kerajaan di Nusantara, Arab, Cina dan bangsa lainnya telah terjalin jauh sebelum abad ke 17. Selain itu, di bab ini penulis menjelaskan kekuatan militer dan penguasaan maritim sebagai penyangga stabilitas perekonomian suatu Kerajaan.

### A. Jaringan Perdagangan Global

Kapal merupakan alat transportasi manusia yang sudah ditemukan sejak lama. Jauh sebelum manusia menapaki zaman tulisan, kapal sudah digunakan sebagai piranti untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, utamanya yang melewati jalur air. Perpindahan mereka didorong oleh banyak hal, peperangan, kelangkaan barang makanan atau bencana alam. Pola hidup nomaden, menjadi rona yang tidak bisa dilepaskan dari makhluk prasejarah, dan ini terus berlangsung hingga masa awal mula sejarah.

Manusia berkembang menjadi makhluk sosial yang baik. Mereka terdorong oleh kesamaan nasib untuk bertahan hidup. Oleh sebab itu, mereka terikat dengan suatu nasib yang sama. Sebelum datang masa kelaparan, mereka akan pergi berburu dan sebagian lain bercocok tanam. Ketika muncul keadaan di masa kelompok manusia lain datang menyerang, mereka pun tergerak untuk bersama-sama mempertahankan teritorinya, serta melindungi kaum perempuan, orang tua dan anak-anak. Kebersamaan semacam ini merupakan cikal bakal munculnya kesadaran untuk membuat sistem pemerintahan yang paling sederhana.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Shaoqiang Yu dkk, "The economic benefit of liner ships with lower speed," dalam *Advances in Mechanical Engineering*, Vol. 9, No. 11, 2017. 1687814017741736.

<sup>2</sup> Mengenai perkembangan manusia hingga mengenai sistem kerajaan lihat Hendrik Willem van Loon, *Ancient Man Beginning of Civilization* (New York: The Modern Library, 1920)



Menipisnya jumlah binatang buruan serta bahan makanan lainnya, menimbulkan niat untuk mencari sumber makanan di tempat lain. Di sisi lain, peradaban perkakas, pakaian serta perumahan juga berkembang, sehingga dalam setiap dekade, kebutuhan manusia kian kompleks. Dorongan ini juga menjadi alasan manusia perlu untuk pergi ke tempat yang jauh, untuk memperoleh aneka kebutuhan yang tidak dijumpai di tanah asalnya. Kapal-kapal yang semula hanya berfungsi mengaliri sungai dan pesisir laut dekat pun mengalami modifikasi, dengan ditambahkan layar yang lebar, sehingga kapal-kapal mereka dapat bergerak lebih jauh lagi, menggunakan bantuan angin laut yang kencang.<sup>3</sup> Tergeraknya manusia dari satu tempat ke tempat lainnya inilah yang menandai kelahiran ekonomi sebagai salah satu aktivitas manusia.

Rene J. Barendse menyebutkan bahwa kegiatan ekonomi yang berlangsung sampai dengan abad 17, bersifat dunia unipolar. Antara satu daerah dengan daerah lainnya mempunyai ketentuan privat. Tidak ada semacam kesepakatan umum untuk menetapkan pajak dan harga dari suatu komoditas dagang. Dominasi atas perdagangan, dalam beberapa hal, adalah sekedar klaim sepihak. Pada prakteknya, para penjual dan pembelilah yang memegang kesepakatan di dunia perniagaan. Tentu saja, di masa-masa awal, jual-beli sistem barter lebih diketengahkan, didorong oleh kebutuhan akan bahan makanan atau kebutuhan sandang jenis tertentu.<sup>4</sup>

Di abad 15, Nusantara telah dikenal dengan eksistensi sejumlah kekuatan politik yang mempunyai lini bisnis di bidang perdagangan. Pusat kerajaan biasanya terletak tidak jauh dari pantai, muara atau pinggir sungai besar. Posisi ini memudahkan terjadinya perjumpaan para pedagang dengan pembeli. Sriwijaya misalnya, kerajaan yang telah tumbuh sejak abad 7, menapaki tangga-tangga kesuksesannya dengan jalan membuka jalur perdagangan dan pelayaran seluas-luanya. Letaknya tidak jauh dari pesisir pantai Palembang. Slamet Muljana meyakini bahwa Palembang bukan merupakan satu tempat perkembangan kerajaan ini, melainkan sebelumnya sudah pernah berkembang di beberapa tempat lain di pesisir Sumatra termasuk di wilayah yang sekarang terkenal dengan situs Muaro Jambi.<sup>5</sup>

Pierre Yves-Manguin menyebutkan bahwa pernah ada suatu ekskavasi di Sumatra Selatan pada sekitar 1980-an, tepatnya di daerah Air Sugihan dan Air Saleh, terletak di sebelah Timur Sungai Musi. Di sini ditemukan

---

<sup>3</sup> Richard D. Barnett, "Early shipping in the Near East", dalam *Antiquity*, Vol. 32, 1958, hal. 220-230.

<sup>4</sup> R. J. Barendse, *The Arabian Seas: The Indian Ocean World of the Seventeenth Century: The Indian Ocean World of the Seventeenth Century* (London: Routledge, 2016) hal. 7.

<sup>5</sup> Slamet Muljana, *Kuntala, Sriwijaya dan Suwarnabhumi* (Jakarta: Yayasan Idayu, 1981) hal. 20 – 60.



beberapa benda yang terbuat dari emas dan perunggu dengan warna yang beraneka ragam (sudah ada corak dan teknik pewarnaan didalamnya). Setelah temuan ini disiram dengan air karbon, didapat bahwa usia benda-benda ini bersal dari tahun 220 sampai 440. Temuan ini mengindikasikan bahwa telah ada peradaban di tepi sungai Musi yang tidak menutup kemungkinan terhubung ke daerah muara di Palembang. Penduduk Palembang di masa pra-Sriwijaya sudah dikenal sebagai masyarakat yang memiliki pengetahuan yang tinggi di masa itu sehingga sudah mengenal teknik pengelolaan bahan-bahan mineral.<sup>6</sup>

O. W. Wolters menyebutkan bahwa Sriwijaya merupakan satu kerajaan yang telah memiliki reputasi internasional, utamanya di mata kekaisaran Tiongkok.<sup>7</sup> Kerajaan ini menjadi salah satu destinasi penting yang dikunjungi para saudagar Tiongkok. Kapal-kapal khas asal Tiongkok dikenal dengan nama junk. Junk mempunyai daya jelajah yang cukup dapat diandalkan untuk mengarungi perairan Cita Selatan (Nanyang). Bentuk layarnya yang lebar, menyerupai kipas, membuat sirkulasi angin mampu dikendalikan dengan baik, sehingga diubah sebagai daya pendorong yang besar. Dengan moda transportasi ini, orang Tiongkok dapat sampai di Palembang, atau lokus-lokus pesisir lain di Nusantara.<sup>8</sup>

J.L. Moens menyebutkan bahwa Sriwijaya merupakan pintu yang tepat untuk mengetahui salah satu pencapaian penting orang Asia di perdagangan dunia. Kerajaan ini eksis sejak abad 7 sampai dengan akhir abad 9. Para aparaturnya kerajaan ini berhasil meyakinkan para pedagang Tiongkok dari sekedar sebagai pelabuhan alternatif menjadi pelabuhan yang wajib dihubungkan dengan pelayaran reguler dari dan ke Tiongkok. Mereka berhasil menyambungkan jalur dagang baru, dari sebelumnya hanya ada rute Arab – Tiongkok menjadi Arab – Sriwijaya – Tiongkok dan sebaliknya. Belakangan, Sriwijaya memperlebar pengaruhnya bukan hanya sekitar Palembang, melainkan menyentuh keseluruhan Selat Malaka dan pesisir Jawa Barat. Di penghujung abad 7, ia tidak hanya menerapkan pengaruh namun juga memasang sistem keamanan dengan adanya barisan patroli kapal yang teratur di sekitar Selat Malaka hingga ke perairan Jawa.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Pierre-Yves Manguin, "Southeast Sumatera in protohistoric and Srivijaya times: upstream-downstream relations and the settlement of the peneplain", dalam Dominik Bonatz dkk ed, *From Distant Tales: Archaeology and Ethnohistory in the Highlands of Sumatera* (Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2009) hal. 438 – 439.

<sup>7</sup> Oliver W. Wolters, "Restudying some Chinese writings on Sriwijaya", dalam *Indonesia*, Vol. 42, 1986, hal. 1-41.

<sup>8</sup> Leonard Blussé, "Chinese century. The eighteenth century in the China Sea region", dalam *Archipel*, Vol. 58, No. 3, 1999, hal. 107-129.

<sup>9</sup> J. L. Moens, "Srivijaya, yava en Kataha", dalam *Journal Malayan Branch*. Vol. 17, No. 2, 1940, hal. 8.

Barang dagang di Palembang didatangkan dari sejumlah tempat dari pedalaman Sumatra maupun dari luar Sumatra. Salah satu barang yang dicari oleh para pedagang Tionghoa adalah lada. Lada banyak didapat dari kebun-kebun lada di pedalaman Sumatra. Beberapa tempat yang saat itu dikenal sebagai penghasil lada adalah Silebar, Bengkulu, Lampung dan lain sebagainya.<sup>10</sup> Dari sana, lada didatangkan dengan cara dipikul, lantas dikumpulkan di satu tempat penampungan lada, berlanjut diangkut menggunakan kapal-kapal menyusuri sungai menuju pelabuhan Palembang.<sup>11</sup> Kontrol Sriwijaya atas wilayah pedalaman atau pesisir yang menjadi bawahannya termasuk ketat. Dalam Prasasti Kota Kapur di Bangka misalnya, disebutkan bahwa siapa yang melawan ketentuan Datu Sriwijaya (Raja Sriwijaya) maka akan mendapat tular.<sup>12</sup>

Junk-junk Tionghoa membawa sejumlah barang dagangan yang bermutu tinggi. Para saudagar Tionghoa membawa aneka ragam proselen, keramik, kain-kain beraneka mutu dan lain sebagainya. Sebagai pelancong Tionghoa juga tertarik mengunjungi Sriwijaya atau wilayah-wilayah lain untuk kepentingan tertentu. Pada 671, I-Tsing, salah seorang pelancong Tiongkok terkenal, sempat bermukim selama beberapa waktu di kompleks Candi Muara Takus untuk memperdalam bahasa dan sastra Sansekerta. Setelah itu, ia berencana melanjutkan perjalanan ke Nalanda, universitas terkenal di India yang menjadi destinasi utama para pengkaji ajaran Budha.<sup>13</sup>

Wilayah-wilayah sekitar Palembang juga menjadi destinasi para pedagang luar negeri. Pulau Bangka dan Belitung misalnya, menjadi lokus perdagangan yang terkena dampak ramainya pembeli yang berdatangan ke Palembang. Di saat ini masih sulit untuk memetakan bentuk keramaian yang terjadi di pasar-pasar Bangka dan Belitung. Menurut studi yang dilakukan oleh Nurhadi Rangkuti disebutkan bahwa sudah ada beberapa pedagang asing yang mendatangi pulau Bangka dan Belitung. Hal ini bisa dilihat dari beberapa peninggalan arkeologis seperti keberadaan bangkai kapal di

---

<sup>10</sup> Leonard Y. Andaya, "A History of Trade in the Sea of Melayu", dalam *Itinerario*, Vol. 24, No. 1, 2000, 87-110; lihat juga Kabib Sholeh, "Jalur Pelayaran Perdagangan Sriwijaya yang Strategis dan Perekonomiannya pada Abad Ke-7 Masehi", dalam *Siddhayatra*, Vol. 22, No. 2, 2019, hal. 63-76.

<sup>11</sup> Pierre-Yves Manguin, "At the origins of Sriwijaya: The emergence of state and city in southeast Sumatera" dalam *State Formation and Social Integration in Pre-modern South and Southeast Asia: A Comparative Study of Asian Society*, Tokyo, *Toyo Bunko/New Delhi, Manohar*, 2016, hal. 89-114.

<sup>12</sup> Nainunis Aulia Izza, "Prasasti-Prasasti Sapatha Sriwijaya: Kajian Panoptisme Foucault", dalam *Titian: Jurnal Ilmu Humaniora*, Vol. 3. No. 1, 2019, hal. 110-123.

<sup>13</sup> Abdur Razzaq dkk, "The Kingdom Of Sriwijaya in the Development of Islamic Civilization and the Economy in Nusantara before 1500 AD", dalam *Journal of Malay Islamic Studies*, Vol. 1, No. 1, 2017, hal. 39-52.

Kampung Pasir, Bangka. Belum ada penelidikan lebih lanjut mengenai kapal ini. Setidaknya temuan ini menandakan sudah ada aktivitas perdagangan di Bangka, bahkan ia berkeyakinan bahwa beberapa tempat di Bangka menjadi bandar-bandar utama di masa Sriwijaya.<sup>14</sup>

Selain itu, terdapat pula temuan bangkai kapal junk di sekitar perairan Belitung. Kapal ini memuat aneka ragam barang pecah belah (keramik) yang sepertinya akan dipasarkan ke pelabuhan Palembang, namun belum sampai ke tujuan, kapal ini sudah karam terlebih dahulu. Lokasi penemuan bangkai kapal ini terdapat di lepas pantai Belitung. Dari temuan ini diperoleh pemahaman bahwa perairan sekitar pulau ini telah menjadi destinasi perdagangan reguler di masa silam. Baik Bangka dan Belitung terlibat sebagai penyedia sekaligus pemasaran bagi barang-barang dagang yang dihasilkan oleh penduduk setempat. Dua penduduk di pulau ini dikenal karena profesinya sebagai petani lada dan penggali timah. Dua komoditas yang cukup mewarnai dan menentukan ramainya pasar Sriwijaya hingga beralih ke Kesultanan Palembang di abad-abad setelahnya.<sup>15</sup>

Di samping lada, Sumatra merupakan tempat tersiarnya barang-barang eksotik khas dunia Timur. Aneka burung indah dan bersuara merdu menjadi buruan para penikmat burung yang mempunyai jaringan perdagangan hingga ke mancanegara.<sup>16</sup> Selain itu, cula badak menjadi barang eksotik yang bernilai jual tinggi. Orang Tionghoa menggunakan komoditas ini sebagai campuran obat.<sup>17</sup> Cangkang penyu juga dikabarkan menjadi barang dagang yang mempunyai pelanggan tetap khususnya dari Tiongkok.<sup>18</sup> Aneka ragam kehidupan hayati masih kerap berkeliaran di hutan. Para penyu pun beban mengunjungi wilayah pesisir secara berkala, termasuk ke pantai-pantai di kepulauan yang tidak jauh dari Sriwijaya.

Satu hal yang dikenal dari peradaban Tionghoa kuno adalah dari segi pengobatannya. Para tabib Tionghoa diceritakan mempunyai kemampuan khusus yang diwariskan secara turun-temurun untuk meramu aneka ragam jenis obat yang digunakan untuk menyembuhkan hampir segala jenis

---

<sup>14</sup> Nurhadi Rangkuti, "Teluk Cengal: Lokasi Pelabuhan Sriwijaya?", dalam *Berkala Arkeologi*, Vol. 37, No. 2, 2017, hal. 125-140.

<sup>15</sup> Farida Ratu Wargadalem, *Kesultanan Palembang dalam pusran konflik, 1804-1825* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017) hal. 20 – 50.

<sup>16</sup> Janice Stargardt, "Indian Ocean trade in the ninth and tenth centuries: Demand, distance, and profit", dalam *South Asian Studies*, Vol. 30, No. 1, 2014, hal. 35-55.

<sup>17</sup> So Kee-Long, "Dissolving Hegemony or Changing Trade Pattern? Images of Srivijaya in the Chinese Sources of the Twelfth and Thirteenth Centuries", dalam *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 29, No. 2, 1998, hal. 295-308.

<sup>18</sup> David Kyle Latinis, "Regional Research and Training Contributions from the Nalanda-Sriwijaya Centre: Results from Research Projects and Field Schools in Cambodia", dalam *Advancing Southeast Asian Archaeology*, 2016, hal. 145.

penyakit manusia. Komposisi ramuan disesuaikan dengan kemampuan daya serap tubuh si pasien, sehingga antara pasien satu dengan yang lainnya akan meminum obat dengan takaran yang berbeda. Oleh sebab jumlah orang yang sakit tidak bisa diperkirakan secara kasar, maka ini akan berhubungan pada penjagaan pasokan bahan-bahan obat yang selalu memadai. Tidak semua bahan obat dijumpai di Tiongkok, dan beberapa hanya dapat dijumpai di pasar-pasar Nusantara termasuk di Sriwijaya. Alasan inilah yang membuat kebutuhan untuk pengadaan komoditas ini menjadi sesuatu yang terus diupayakan, sama dengan rempah-rempah yang juga penting bagi orang Tionghoa.<sup>19</sup>

Selain orang Tionghoa, orang India dan orang Arab merupakan dua bangsa yang dikenal mempunyai hubungan yang dekat dengan dunia perdagangan Nusantara. Sejak masa Sriwijaya, mereka sudah banyak melakukan transaksi dengan para pedagang lokal. Dari negerinya, biasanya orang India membawa beraneka ragam jenis kain. Sedangkan orang Arab membawa pula aneka jenis kain dan karpet serta barang-barang lain yang tidak dijumpai di pasaran Nusantara. Seringkali dijumpai, mereka tidak hanya mengunjungi satu pelabuhan melainkan pelabuhan-pelabuhan lain. Dari satu tempat ke tempat lain, mereka membawa komoditas yang saling berbeda.<sup>20</sup>

Di Sumatra bagian Timur, tepatnya di sekitar Tapanuli, ditemukan suatu prasasti yang berasal yang ditinggalkan oleh persekutuan dagang dari India Tamil. Isi prasasti itu menyatakan tentang aktivitas reguler mereka di pantai Sumatra dan India. Dalam prasasti ini juga disinggung mengenai harga-harga sejumlah kebutuhan dagang yang dianggap perlu disamakan oleh para anggota persekutuan. Hal ini diperlukan untuk menghindari munculnya persaingan harga yang tidak sehat. Dari sini diketahui, aktivitas pedagang India juga mencakup kawasan Timur Sumatra. Dari pasar Sumatra Timur, para pedagang Tamil ini mendapatkan aneka jenis rempah-rempah, termasuk kemenyan. Kemenyan dari pedalaman Batak, merupakan salah satu komoditas yang bernilai jual tinggi di pasaran internasional.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> K. Chimin Wong dan Lien-teh Wu, "History of Chinese Medicine. Being a Chronicle of Medical Happenings in China from Ancient Times to the Present Period" dalam *History of Chinese Medicine. Being a Chronicle of Medical Happenings in China from Ancient Times to the Present Period*, 1932; Lihat juga Ilza Veith, "Psychiatric thought in Chinese Medicine", dalam *Journal of the history of medicine and allied sciences*, 1955, hal. 261-268.

<sup>20</sup> K. P. Rao, "Early trade and contacts between South India and Southeast Asia (300 BC-AD 200)", dalam *East and West*, Vol. 51, 2001, hal. 385-394.

<sup>21</sup> Ludvik Kalus dan Claude Guillot, "Réinterprétation des plus anciennes stèles funéraires islamiques nousantariennes: III. Sri Lanka", dalam *Archipel*, Vol. 72, 2006, hal. 15-68.

Secara umum, pelabuhan-pelabuhan di Nusantara menganut sistem pelabuhan terbuka. Dengan kata lain, syahbandar selaku perwakilan raja setempat memberlakukan sistem pengelolaan yang cukup ramah bagi para saudagar asing sehingga mereka dapat bertransaksi dengan nyaman di pasar-pasar sekitar pelabuhan. Perlu diketahui, secara umum, tidak jauh dari pelabuhan terdapat fasilitas lain seperti pemukiman para saudagar serta pasar. Ketiga fasilitas ini membentuk suatu *enclave* yang menciptakan rasa kerasan bagi para pedagang.<sup>22</sup> Profesi syahbandar yang umumnya dijabat oleh seorang pedagang asing, membuat regulasi-regulasi yang diberlakukan bersifat kompromi dengan keadaan-keadaan yang berkembang, sehingga kuantitas jumlah kapal yang datang ke pelabuhan besar, seperti Sriwijaya dapat tetap terjaga.<sup>23</sup>

Para pedagang Arab dikenal sebagai agen yang memperkenalkan Islam ke Nusantara. mereka menjadi pelanggan tetap aneka ragam barang dagang yang berasal dari Indonesia utamanya rempah-rempah. Komoditas ini nantinya tidak hanya mereka pasarkan di pasar-pasar Timur Tengah, melainkan sampai ke penjuru Eropa. Sebelum terjadinya era penjelajahan Eropa (*Discoveries Ages*), orang Eropa memperoleh rempah-rempah dari orang Arab.<sup>24</sup> Sebelum sampai ke sana, tentu saja bangsa Arab akan menjaga pasokan mereka atas pasar-pasar di negerinya. Suriah, Mesir dan Baghdad menjadi beberapa kota yang menjadi tempat-tempat pemberhentian Jalur Sutra.<sup>25</sup> Salah satu komoditas yang menghiasi pasar-pasar di sana adalah rempah-rempah dari Nusantara. Di dunia Arab, rempah-rempah Nusantara menjadi bahan bumbu dapur yang wajib ada dalam setiap dapur orang Arab. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari cita rasa kuliner Arab yang memang sangat mengedepankan rasa yang *spicy* (kaya rempah).

M. Dien Madjid mengatakan bahwa kedatangan orang Arab dalam dunia niaga di Nusantara membawa dampak yang positif. Tempat-tempat yang mereka datang, di samping sebagai lahan mengembangkan bisnis, juga dianggap sebagai lahan berdakwah Islam. Masyarakat Nusantara yang non-Muslim, dipergaulinya dengan baik, sehingga menimbulkan hubungan yang jauh lebih dekat, ketimbang hubungan antara penjual dan pembeli. Beberapa dari mereka yang telah membuka warung atau toko, dengan segera

---

<sup>22</sup> Sivachandralingam Sundara Raja, "Policy of Free Trade and Free Ports in The Straits Settlements In The Late Eighteenth Century And Early Nineteenth Century", dalam *Sejarah: Journal of the Department of History*, Vol. 8, 2017.

<sup>23</sup> Mohammad Iskandar, "Kurun Niaga dan Keruntuhan Tradisi Maritim di Jawa c. 1500–1680", dalam *Abad*, Vol. 1, No. 2, 2017, hal. 160-175.

<sup>24</sup> Jan Kieniewicz, "The Portuguese factory and trade in Pepper in Malabar during the 16th century", dalam *The Indian Economic & Social History Review*, Vol. 6. No. 1, 1969, hal. 61-84.

<sup>25</sup> J. Brotton, *The Renaissance Bazaar; From The Silk Road to Mechelangelo* (Oxford: Oxford University Press, 2003) hal. 43 dan 63.



memperoleh pelanggan dari masyarakat sekitar. Munculnya instalasi bisnis baru ini berdampak pada pembangunan pelabuhan setempat yang kian kemari menjadi pelabuhan dan perkotaan yang lebih kompleks dengan citra pergaulan kosmopolit.<sup>26</sup>

Ormuz dan Goa merupakan dua pelabuhan yang penting di jalur dagang Asia yang terhubung hingga ke Eropa. Secara geografis, Ormuz kini termasuk dalam wilayah Iran (dahulu Persia), sedangkan Goa masuk dalam wilayah India di masa kini. Dari Ormuz, barang-barang dagang yang didapat dari pasar Nusantara maupun Tiongkok akan diangkut dengan karavan unta dan keledai menuju kawasan pedalaman Asia seperti Samarkand, Bukhara sampai Baghdad.<sup>27</sup> Di India, Goa menjadi salah satu pelabuhan sentral yang didatangi kapal-kapal dari Nusantara maupun dari Tiongkok. Banyak di antara pelaku bisnis di sana adalah orang Arab.<sup>28</sup> Dari sini muncul pemahaman bahwa sejatinya orang Arab yang datang ke Nusantara tidak selalu datang atau berasal dari kawasan Timur Tengah, melainkan juga berasal dari India dan Persia.

Ketika kerajan Turki Usmani menapaki masa-masa kejayaannya sekitar abad 15 hingga 16. Istanbul menjelma menjadi salah satu bandar dagang terkemuka di kawasan Eurasia. Kota ini menjadi pemasok kebutuhan-kebutuhan dari Dunia Timur. Sebelumnya, Kekaisaran Byzantium yang berkuasa di tempat ini. Serangan bangsa Turki dibawah pimpinan Sultan Muhammad II (bergelar al-Fatih atau “Sang Pembuka”) yang datang berlapis-lapis membuat para penguasa Byzantium kesulitan dan memutuskan untuk menyerah. Sedari awal, kota ini hidup berkat perdagangan dan salah satunya dihidupkan oleh aktivitas orang Arab. Istanbul juga menjadi pintu gerbang rempah-rempah Eropa dipasarkan di pedalaman Eropa, khususnya Eropa bagian Timur hingga mendekati Rusia.<sup>29</sup>

Menurut Hendrik Willem van Loon, orang Arab membawa aneka barang dagang dari Timur termasuk rempah-rempah ke Eropa, dan pintu masuk utama pemasaran rempah-rempah di Eropa adalah melalui Lisboa atau Lisabon, Portugal. Bandar dagang ini termasuk yang paling ramai di Eropa. Para pemasok kebutuhan dari belahan Timur, termasuk rempah-rempah adalah orang Arab. Dari pelabuhan ini, alat transportasi darat semacam

---

<sup>26</sup> M. Dien Madjid, “Jaringan Perdagangan Masa Kerajaan Islam Indonesia (Suatu Kajian Sosial Ekonomi)” dalam Sudarnoto Abdul Hakim, ed, *Islam dan Konstruksi Ilmu Peradaban dan Humaniora* (Jakarta: UIN Jakarta Press, 2003) hal. 207 – 208.

<sup>27</sup> Brotton, *The Renaissance ...*, hal. 166.

<sup>28</sup> G.W. J. Drewes, "De Herkomst van Nuruddin ar-Raniri", dan *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, 1955, hal. 137-151.

<sup>29</sup> Natalia G. Georgieva dan Tatiana V. Chernikova, "West and Russia in The Second Part of The 15th-17th Centuries: Political Forms of Mutual Action", dalam *RUDN Journal of Russian History*, Vol. 17, No. 2, 2018, hal. 462-481.



kereta kuda akan membawa rempah-rempah hampir ke seluruh penjuru Eropa Kontinental, sampai dengan Novgorod, Russia. Di pelabuhan ini pula, di beberapa waktu kemudian, armada-armada ekspedisi kerajaan Portugal diberangkatkan ke Dunia Timur, setelah perjanjian Tordesillas ditetapkan pada 1494. Untuk ditekatui, perjanjian yang dimediasi oleh Paus ini, berkeseimpulan bahwa di abad penjelajahan, Spanyol dan Portugal harus berbagi rute jelajah. Spanyol harus berangkat ke arah Barat hingga mencapai Benua Amerika, sedangkan Portugis ke Timur, dengan melewati Pantai Barat Afrika sampai dengan Tanjung Harapan Baik.

Merujuk pada keterangan J. A. Robson, disebutkan bahwa para pedagang Arab bukan hanya datang ke Lisboa, melainkan juga ke Barcelona dan Genoa (Genovese). Dua pelabuhan ini mempunyai hubungan yang dekat dengan Kerajaan Castilla Spanyol. Sejatinya kedua bandar dagang ini bukan hanya melayani perdagangan regional Laut Mediterrania sampai dengan Afrika Utara, melainkan juga para pedagang yang datang dari tempat-tempat yang jauh, semisal dari dunia Arab bahkan dari Tiongkok. Keduanya tidak bisa dilupakan begitu saja, hingga lantas hanya menyinggung Lisboa sebagai pintu masuk ke Eropa.<sup>30</sup>

Klaus Weber dan Torsten don Santos Arnold menyebutkan bahwa di Semenanjung Iberia terdapat tiga pelabuhan yang mewakili "Dunia Baru" bagi pelayaran Eropa, yakni Lisabon (Lisboa), Cadiz dan Sevilla. Lisabon merupakan bandar utama kerajaan Lisabon, sedangkan Sevilla merupakan bandar utama kerajaan Spanyol. Ketiganya menempati ruang topografi yang mendukung lancarnya pelayaran kapal-kapal dagang dari seluruh penjuru dunia. Jika Lisabon menjadi tempat pemberhentian barang dagang dari Timur (termasuk dari Nusantara), maka Sevilla menjadi tempat penurunan aneka komoditas dari benua Amerika. Lisboa dan Sevilla diuntungkan dengan keberadaan sungai didekatnya, yakni Sungai Tejo dan Guadalquivir, yang dijadikan jalur air untuk memasarkan barang dagang ke pedalaman.<sup>31</sup>

Eropa di abad 15, lebih banyak didominasi oleh narasi aktivitas orang Eropa bagian Selatan dan Barat. Negeri-negeri Eropa sebelah Utara, belum banyak dipotret sebagai lokus-lokus perdagangan yang penting. Tidak bisa dipungkiri, bangsa Viking, sebagai penghuni Eropa bagian Utara, memiliki kemampuan untuk melayari lautan-lautan Utara yang terkenal dingin dan bercuaca ekstrem. Pelayaran mereka lebih bersifat penaklukan dan bukan perdagangan, sehingga motivasi mereka berjumpa dengan orang dari negeri

---

<sup>30</sup> J. A. Robson, "The Catalan Fleet and Moorish Sea-Power (1337-1344)", dalam *English Historical Review*, 1959, hal. 386-408.

<sup>31</sup> Klaus Weber dan Torsten dos Santos Arnold, "Ports to "New Worlds": Lisbon, Seville, Cádiz (15th–18th Centuries)", dalam Sabine Panzram, ed, *The Power of Cities; The Iberian Peninsula from Late Antiquity to the Early Modern Period* (Leiden: Brill, 2019) hal. 321-361.

lain hanya untuk kepentingan pengrusakan, penghancuran dan penjarahan. Beberapa tokoh yang terkenal di masa ini adalah Erik the Red (hidup sekitar abad 10), seorang Viking yang dalam *saga-saga* bangsa Viking dikenal sebagai sosok perkasa yang mengarungi sejumlah lautan yang terkenal karena malapetakanya.<sup>32</sup>

Orang Arab dikenal sebagai pedagang ulung di mata orang Eropa. Penguasaannya akan penjualan rempah-rempah Dunia Timur membuat mereka bebas menentukan harga. Seringkali dijumpai mereka menaikkan harga secara berlipat-lipat, sehingga perlahan orang Eropa mulai sadar bahwa alangkah baiknya jika mereka sendiri yang akan mendatangi India atau Dunia Timur, negeri tempat kebun-kebun lada berasal. Dengan mendatangi perkebunan itu, maka mereka dapat memperoleh harga yang bagus dan relatif lebih murah, ketimbang harus terus bergantung dengan pasokan orang Arab.<sup>33</sup> Dari sinilah, muncul kesadaran orang Eropa, utamanya Spanyol dan Portugis, membuat desain kapal yang mampu berlayar ke tempat yang jauh, yakni *galcon*.<sup>34</sup>

Pangeran Henry The Navigator (1394 – 1460) merupakan sosok yang berjasa dalam dunia kemaritiman Eropa, karena spekulasinya membuat institut maritim dan nautika di Portugal. Sejumlah sarjana yang mendaftar segera memperoleh ikatan dinas untuk kemudian bertugas dalam dinas pelayaran dan kelautan kerajaan. Dampak yang lebih besar justru bukan terpapar di dunia administrasi, namun di dunia yang sesungguhnya, yakni pelayaran. Kerajaan Portugis memiliki program baru yakni menyponsori pelayaran-pelayaran ke tempat yang jauh untuk mencari kemuliaan atas nama kerajaan.<sup>35</sup> Sejumlah *count*, *dom* maupun jajaran bangsawan lain tergerak untuk ikut dalam ekspedisi ini. Mereka yang mendaftar terdorong oleh semangat ingin mendapatkan reputasi yang tinggi di mata kerajaan maupun kaum bangsawan lain. Di samping kekayaan, rupanya pengalaman

---

<sup>32</sup> Charles Rawding, "Expedition Greenland: learning about sustainability through the Vikings" dalam *Teaching Geography*, Vol. 42, No. 2, 2017, hal. 67-68; Lihat juga Frode Skarstein, "Erik the Red's Land: the land that never was", dalam *Polar Research*, Vol. 25, No. 2, 2006, hal. 173-179.

<sup>33</sup> Eliyahu Ashtor, "Spice prices in the Near East in the 15th century", dalam *Journal of the Royal Asiatic Society*, Vol. 108, No. 1, 1976, hal. 26-41.

<sup>34</sup> Wilcomb E. Washburn, "The meaning of "discovery" in the fifteenth and sixteenth centuries", dalam *The American Historical Review*, Vol. 68, No. 1, 1962, hal. 1-21.

<sup>35</sup> Charles E. Nowell, "Henry the Navigator and His Brother Dom Pedro", dalam *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 28, No. 1, 1948, hal. 62-67.

pergi ke tempat yang jauh adalah kebanggaan tiada tara. Ini sama halnya dengan mencatatkan nama di buku sejarah.<sup>36</sup>

Sejumlah nama-nama bangsawan Portugis dan Spanyol ikut dalam pelayaran ini. Dari sejumlah nama yang berlayar, terdapat sedikit nama yang terkenang dalam pelayaran hingga ke Nusantara, salah satunya adalah Alfonso d'Albuquerque (1453 – 1515). Ia merupakan aktor dibalik keberhasilan penanaman kuasa Portugis di Asia. Berangkat dengan teknologi perkapalan yang baru, Alfonso menyusuri pantai Afrika dan Asia hingga berhenti di Goa, India pada 1510. Goa merupakan pelabuhan yang mempunyai benteng yang kuat. Pemimpinnya adalah seorang Muslim berdarah Arab. Galleon-galleon pimpinannya dibariskan untuk mendobrak pertahanan Goa dengan meriam. Setelah celah kerusakan dinding berhasil terbuka, maka pasukan Portugis yang bersenjata senapan dan bayonet pun turun dan segera memukul pasukan Goa. Setelah anasir kekuasaan lokal berhasil ditundukkan, maka ia segera mendirikan perkantoran dan pergudangan di sana serta membangun gereja Katolik yang besar sebagai representasi bahwa tanah yang dipijaknya kini adalah Tanah Tuhan dan Tanah Raja Portugal.<sup>37</sup>

Setelah beberapa saat, galleon-galleon penakluk Goa kemudian diberangkatkan menuju Malaka. Alfonso sadar bahwa kehidupan Goa sebagai bandar dagang rupanya terhubung dengan Malaka. Boleh dikatakan, tidak ada Goa jika tidak ada pasokan komoditas dari Malaka. Sekembalinya dari Malaka, para saudagar Portugis melaporkan bahwa Malaka merupakan bandar dagang yang besar tempat berkumpulnya aneka komoditas bernilai tinggi dari Dunia Timur. Mendengar hal ini, keinginan untuk menaklukkan Malaka semakin tinggi dibenak Alfonso sehingga armada perang Portugis pun kembali disiapkan untuk menduduki Malaka.<sup>38</sup>

Jauh sebelum kejatuhan Goa, para pedagang Muslim, utamanya Gujarat, telah melihat Portugis sebagai ancaman dunia. Mereka pun segera membangkitkan semangat anti-Portugis di pelabuhan-pelabuhan yang mereka singgahi. Para penguasa setempat, bahkan sebelum kedatangan Portugis, pun segera mewaspadaikan kedatangan mereka. Di sisi lain, Portugis juga melihat orang Gujarat sebagai calon kompetitor yang harus ditundukkan di hampir semua pelabuhan Asia. Semangat perdagangan yang dibalut dengan kesamaan agama adalah formula yang sulit untuk dilepaskan dari

---

<sup>36</sup> Michal Tymowski, "Death and attitudes to death at the time of early European expeditions to Africa (15th century)", dalam *Cahiers d'études africaines*, Vol. 215, 2014, hal. 787-811.

<sup>37</sup> Armando da Silva Saturnino Monteiro, "The decline and fall of Portuguese seapower, 1583-1663", dalam *The Journal of Military History*, Vol. 65, No. 1, 2001.

<sup>38</sup> Pieter Arend Leupe dan Mac Hacobian, "The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese in 1640-1641", dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 14, No. 1, 1936, hal. 1-178.

anatomi kegiatan orang Gujarat, terlebih semangat ini pula yang mereka tularkan pada penguasa-penguasa yang sebelumnya non-Muslim. Dengan kata lain, kedatangan Portugis di Asia sebenarnya dapat dimaknai untuk memutus mata rantai perdagangan umat Islam di wilayah ini, melalui rusaknya hubungan antara orang Gujarat dengan penguasa lokal.<sup>39</sup>

Ahmad Jelani Halimi mengungkapkan bahwa meskipun bandar Malaka identik dengan pasar yang digerakkan oleh orang Melayu, namun orang Melayu sendiri bukan merupakan subyek utama yang menggerakkan perdagangan di sana. Tersohornya aktivitas perdagangan di sini lebih banyak dilakukan oleh para pedagang mancanegara, seperti dari India atau Tiongkok. Jarang sekali ada orang Melayu Malaka yang berhasil di dunia perdagangan. Para pebisnis-pebisnis di sini adalah orang asing yang mempunyai relasi kuat dengan kerajaan. Umumnya, di Malaka orang Melayu berprofesi sebagai nelayan, tentara dan pedagang kecil. Motivasi kehidupan orang Melayu lebih diisi dengan kegiatan pemerintahan. Untuk itulah kiranya, banyak para pedagang asing yang menyatakan siap membantu apabila terdapat ancaman yang datang ke Malaka.<sup>40</sup>

Portugis telah mengetahui bahwa Malaka merupakan salah satu pangkalan dagang utama Gujarat. Oleh sebab itu, mereka memutar strategi dengan mendekati aparat-aparat kerajaan di Nusantara yang beragama non-Muslim, seperti Hindu dan Budha. Di Malaka, mereka menjalin komunikasi yang intensif dengan syahbandar Malaka bernama Nina Chatu yang merupakan India Hindu. Melalui dirinya, mereka mendapat gambaran kota Malaka, dan tempat-tempat yang strategis untuk memulai penyerangan.<sup>41</sup> Penghianatan ini termasuk kunci dari keberhasilan Portugis menduduki Malaka. Hampir sama dengan metode penyerangan Goa, saat mendekati garis pantai Malaka, galleon-galleon Portugis segera memuntahkan meriam ke arah pasar dan rumah warga Malaka. Perbentengan yang dipersiapkan pasukan Malaka agaknya tidak sekuat Goa, sehingga tanpa butuh waktu yang lama, salah satu kota dagang terbesar di Asia ini pun berhasil disungkurkan pada 1511. Bersama dengan para pasukan Melayu, orang-orang Gujarat merubah kapal dagang mereka sebagai kapal perang. Namun ini tidak cukup untuk mengimbangi kegesitan manuver dan serangan galleon Portugis.<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> M. A. P. Meilink-Roelofs, *Persaingan Eropa dan Asia di Nusantara; Sejarah Perdagangan 1500 – 1630* (Depok: Komunitas Bambu, 2016) hal. 138.

<sup>40</sup> Ahmad Jelani Halimi, *Perdagangan dan Perkapalan Melayu di Selat Malaka; Abad ke-15 hingga ke-18* (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006) hal. 34 – 35.

<sup>41</sup> Filipe F.R. Thomaz, "Les Portugais dans les mers de l'Archipel au XVIe siècle", dalam *Archipel*, Vol. 18, No. 1, 1979, hal. 105-125.

<sup>42</sup> R. J. Wilkinson, "The Fall of Malacca", dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 13, No. 2, 1935, hal. 68-69.

Bandar dagang yang dikenal sebagai pewaris Sriwijaya inipun hancur, berganti ke tangan Portugis sebagai penguasanya.

Dampak kejatuhan Malaka, cukup menyebabkan keterkejutan dunia niaga Asia. Orang-orang Arab serta Gujarat tidak rela jika Malaka menjadi milik Portugis. Mereka pun berdiaspora mencari pelabuhan-pelabuhan lain yang dapat dijadikan rekanan baru. Beberapa dari mereka ada yang memutuskan untuk berdagang di Aceh. Sebagian yang lain memilih menyisir bagian Timur Sumatra dan menjatuhkan jangkar di Tiku, Pariaman serta bandar-bandar lainnya. sebagian yang lain berlayar lebih jauh menyusuri pesisir Sumatra hingga sampai ke Banten.

Malaka merupakan kerajaan yang dianggap sebagai simpul raja-raja seluruh Tanah Melayu. Dengan jatuhnya negeri ini, maka muara segala sembah kemelayuan terhapuskan. Episode ini menimbulkan kesedihan di segenap kerajaan Melayu, baik yang ada di Sumatra maupun di Semenanjung Malaya.<sup>43</sup> Di sisi lain, kejatuhannya dimaknai sebagai era baru bagi sejumlah kerajaan pesisir lainnya. Aceh, Banten, Mataram serta kerajaan-kerajaan lain menengok peristiwa ini sebagai momentum untuk memperluas jaringan bisnisnya. Seperti menunggu emas yang jatuh dari langit, para pedagang Arab dan Gujarat yang datang ke pelabuhan-pelabuhan mereka, segera disambut dengan ramah dan dengan keterbukaan yang santun. Upaya ini semata-mata dilakukan agar para pedagang musiman atau bahkan pedagang yang baru mengunjungi wilayah kekuasaannya dapat kerasan dengan lingkungan yang ada.<sup>44</sup>

## **B. Kekuatan Maritim**

### **1. Gambaran Geografis dan Militer**

Dalam peristiwa-peristiwa besar dunia, laut merupakan latar terjadinya suatu kejadian yang senantiasa diingat. Ruang berair ini tidak kalah penting di banding daratan. Kendati labil untuk diinjak oleh manusia, bahkan menyebabkan sang manusia dapat tenggelam dan kehilangan nyawa, laut selalu menjanjikan suatu kontestasi yang mengundang banyak negara dan kerajaan untuk bersaing memperebutkan sesuatu. Mereka datang ke perairan menggunakan kendaraan-kendaraan khusus, yang dalam beberapa model, dilengkapi dengan senjata. Senjata-senjata inilah yang nantinya menjadi

---

<sup>43</sup> R. W McRoberts, "An Examination of the Fall of Melaka in 1511", dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 57, No. 1, 1984, hal. 26-39.

<sup>44</sup> Jeyamalar Kathirithamby-Wells, "Forces of Regional and State Integration in the Western Archipelago, c. 1500-1700", dalam *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 18, No. 1, 1987, hal. 24-44.



kelengkapan militer yang dimanfaatkan dalam jalan panjang dominasi suatu negara atau kerajaan akan laut.

Laut merupakan hamparan luas yang sejak masa lampau telah dijelajahi manusia. Di era ketika perdagangan dan penjelajahan dunia berlangsung, laut menjadi jalan bebas hambatan yang dilewati oleh kafilah-kafilah perdagangan untuk mendapatkan barang dagang dari benua atau pulau lain.<sup>45</sup> Berbeda dengan darat, laut menjanjikan kecepatan peredaran jelajah ketimbang di darat. Dengan bantuan angin, kapal-kapal layar dengan leluasa dapat menjelajahi semua tempat di dunia.<sup>46</sup> Ancaman kapal karam atau tenggelam diterpa badai senantiasa ada. Itu merupakan konsekuensi bagi para pelaut atau orang yang sudah memilih jalur laut untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain.

Jalur darat bukanlah tanpa pilihan. Jalur ini juga digunakan sebagai lintasan perpindahan manusia dan barang. Hanya saja, jalur darat mempunyai rintangan yang lebih kompleks dibanding jalur air atau laut. Pegunungan, ngarai, padang pasir serta sungai besar merupakan rintangan ekstrim yang harus dilalui penjelajah atau barisan kafilah dagang yang memilih jalur darat. Belum lagi, serangan hewan buas yang mengintai di tempat-tempat yang jauh dari pemukiman manusia, seperti di hutan belantara, juga menjadi ancaman yang nyata bagi mereka.<sup>47</sup> Oleh sebab itu, di abad-abad ketika dunia ini disibukkan oleh penjelajahan dan pelayaran, jalur darat relatif lebih sedikit dipilih oleh mereka yang memang sudah menggandrungi laut sebagai sarana efektif bagi perjalanan-perjalanan ke tempat yang jauh.<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> A. Bernard Knaap dan Stella Demesticha menyebutkan bahwa salah satu temuan tertua tentang bukti perdagangan di jalur laut, terjadi pada Zaman Perunggu hingga awal Zaman Besi. Lebih lanjut lihat A. Bernard Knapp dan Stella Demesticha, *Mediterranean connections: maritime transport containers and seaborne trade in the Bronze and Early Iron Ages* (London: Routledge, 2016). Mengenai permulaan Zaman Perunggu terdapat variasi pendapat tergantung pada daerahnya. Misalnya saja di Yunani dan Tiongkok sudah dimulai sebelum 3000 SM dan di Inggris sendiri baru dimulai sekitar 1900 SM.

<sup>46</sup> Shaoqiang Yu dkk, "The economic benefit of liner ships with lower speed," dalam *Advances in Mechanical Engineering*, Vol. 9, No. 11, 2017. 1687814017741736.

<sup>47</sup> Mengenai terjadinya medan pegunungan dan ancaman serangan binatang buas pada karavan perdagangan di jalur darat, dapat dilihat pada Yang Jinyu, "Ancient Tea-Horse Road and Caravan Culture From the Perspective of the Caravan Courier Route from Gongshan of Nujiang to Chavalon of Tibet," artikel ini dipresentasikan pada *International Conference on Education, Language, Art and Inter-cultural Communication* (ICELAIC) Kelima, dan diterbitkan di Atlantis Press, 2018.

<sup>48</sup> Ilustrasi di atas dapat dibandingkan dengan perjalanan bangsa India ke Nusantara sebagaimana disebutkan dalam K. N. Chaudhuri, *Trade and civilisation in*



Alasan utama pemilihan jalur laut sebagai jalur berpindah adalah dari segi efisiensi waktu. Sebuah atau serombongan kapal laut akan lebih mudah dipredeksi untuk sampai ke tujuan dibanding melakukan perjalanan darat. Hal ini dikarenakan jalur laut tidak terlalu dikepong oleh bahaya-bahaya yang sifatnya kompleks, selain bencana alam serta sedikit serangan perompak atau hewan buas laut.<sup>49</sup> Memang, perompak selalu menjadi hambatan di laut, namun ini dapat diatasi jika rombongan kapal mempunyai persenjataan yang cukup serta kru kapal yang terlatih bertarung. Di sisi lain, jalur darat dianggap tidak menjanjikan ketepatan waktu mengingat intensitas pertemuan dengan manusia atau suku bangsa lainnya lebih tinggi. Suatu rombongan manusia yang melakukan perjalanan darat, selain pergerakannya lebih lambat karena hanya menggunakan cara berjalan kaki, juga rentan merespon suatu fenomena yang melibatkan manusia di luar kelompok mereka. Misalnya, ketika mereka sampai di suatu daerah, mereka diwajibkan melapor. Beristirahat yang menyebabkan waktu perjalanan terhenti serta kejadian-kejadian yang tidak dapat diduga seperti peperangan, tersesat dan lain sebagainya. Bagaimanapun cara kita menyikapi dua jalur ini, pendapat umum tetap saja mengatakan jalur air adalah jalur yang lebih cepat ditempuh ketimbang jalur darat.<sup>50</sup>

Sejak lama, potensi laut sudah dipahami sebagai masa depan suatu bangsa. Hal ini tidak hanya diamini oleh bangsa-bangsa pesisir, melainkan juga bangsa yang hidup di pedalaman. Meskipun masyarakat di pegunungan atau lokus-lokus pemukiman yang jauh dari bibir pantai sudah terbiasa dengan pola kehidupan agraris, namun hubungan dengan para penduduk pesisir tetap dibina. Tidak semua kebutuhan primer, bahan makanan misalnya, diperoleh dari hasil hutan atau pertanian. Masyarakat pedalaman tetap membutuhkan hasil-hasil dari pesisir seperti pasokan protein yang berasal dari ikan laut serta garam. Garam sendiri merupakan komoditas

---

*the Indian Ocean: an economic history from the rise of Islam to 1750* (USA: Cambridge University Press, 1985).

<sup>49</sup> Gan Junxian dan Mao Yan, "China's New Silk Road: Where Does It Lead?," dalam *Asian Perspective*, Vol. 40, No. 1, 2016, hal. 105-130. Sulitnya jalur darat tergambar dalam catatan perjalanan serombongan karavan yang melewati Basra dan Aleppo yang menuju ke India pada abad 18. Lebih lanjut lihat Douglas Carruthers, *The desert route to India, being the journals of four travellers by the great desert caravan route between Aleppo and Basra, 1745-1751* (London: Hakluyt society, 2017).

<sup>50</sup> Jochen Mundinger dan Markus Waibel, "Optimized route planning and personalized real-time location-based travel management," dalam *U.S. Patent* No. 9, No. 261, Vol. 374, 16 Feb. 2016.

pesisir yang dinilai berperan besar untuk menyedapkan makanan, sehingga menjadi suatu komoditas yang menghubungkan pesisir dan pedalaman.<sup>51</sup>

Dalam membincang koneksi pesisir dan pedalaman, agaknya juga perlu disentuh kontribusi sungai sebagai jalur penghubungnya. Sebagaimana diketahui, laut merupakan ruang yang dipenuhi air, sungai juga merupakan kontur geografis yang juga digenangi air. Alih-alih sebagai pemisah, jalur air ini justru menyatukan dan mendekatkan orang pesisir dengan orang pedalaman, pula sebaliknya. Hal tersebut dibuktikan dengan pilihan utama moda transportasi dari dan ke pedalaman menggunakan kapal, perahu, *getek* atau *ketek* dan sebagainya. Sungai bukan hanya identik dengan tipologi masyarakat pesisir, melainkan juga merupakan cita dan karakter penduduk pedalaman. Hal ini bisa kita lihat dari peran sungai-sungai besar di Nusantara seperti sungai Ciliwung di Jawa Barat<sup>52</sup>, Sungai Mahakam di Borneo<sup>53</sup> juga Sungai Musi di Sumatera<sup>54</sup>.

Kendati sungai menempati peran signifikan, namun dalam pandangan suatu negara atau kerajaan yang dikepung oleh wilayah perairan pantai dan laut, sungai tetap dimasukkan dalam wawasan akuatik mereka. Sungai tidak ubahnya seperti tentakel yang pangkalnya berupa kepala gurita yang tidak lain adalah pusat negara atau kerajaan yang memilih pusat perkulakannya di dekat pinggir pantai. Dengan kata lain, wewenang memberlakukan kebijakan manajemen tata kelola sungai tetap berada di pusat, kendati jarak antara pusat-pusat kuasa bawahan di tepi sungai berada jauh dari ibukota. Sungai termasuk dalam wawasan perairan yang akan dibincangkan secara mendalam di penelitian ini.

---

<sup>51</sup> Chapurukha M. Kusimba dan Jonathan R. Walz, "When Did the Swahili Become Maritime?: A Reply to Fleisher et al.(2015), and to the Resurgence of Maritime Myopia in the Archaeology of the East African Coast," dalam *American Anthropologist*, Vol. 120, No. 3, 2018, hal. 429-443.

<sup>52</sup> Ervine Lin dkk, "Developing river rehabilitation scenarios by integrating landscape and hydrodynamic modeling for the Ciliwung River in Jakarta, Indonesia," dalam *Sustainable cities and society*, Vol. 20, 2016, hal. 180-198; lihat juga Ahmad Fauzan Baihaqi dan Zakiya Darajat, "The Transition of The Central Port of Colonial Era: From Old Batavia to Tanjung Priok Port," dalam *Insaniyat: Journal of Islam and Humanities*, Vol. 3, No. 1, 2018, hal. 59-71.

<sup>53</sup> Muhammad Azmi, "Using Historical Sites in East Kalimantan for Education: Challenges and Opportunities," dalam *History*, Vol. 2, No. 1, 2018; lihat juga Dave Lumenta, "Changing Spaces and Border Regimes: A Central Borneo Trajectory of 'Globalisation'," dalam *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 1, No. 2, 2016, hal. 190-202.

<sup>54</sup> Farida R. Wargadalem dan Nanda Julian Utama, "Modernization of Shipping and River Sailing Business in Palembang 1860–1930," dalam *Advanced Science Letters*, Vol. 23, No. 10, 2017, hal. 9959-9961; Lihat juga Terrence H. Witkowski, "Early history and distribution of trade ceramics in Southeast Asia." dalam *Journal of Historical Research in Marketing*, Vol. 8, No. 2, 2016, hal. 216-237.

Kekuatan akuatik akan semakin urgen dibicarakan saat disambungkan dalam konteks ketahanan suatu negara atau kerajaan. Negara yang mempunyai visi ke depan, tentu akan memikirkan bagaimana cara menaklukkan samudera.<sup>55</sup> Dunia maritim adalah ranah yang tidak bisa dinafikan. Kendati manusia merasa lebih leluasa saat menjejakkan kaki di darat, bukan berarti menggauli kehidupan maritim adalah suatu kesalahan. Justru sebaliknya, suatu bangsa, kerajaan atau negara yang ingin membesarkan diri dan meraih peradaban tertinggi, secara teoritis, akan mengakrabi kehidupan laut dan sungai sebagai jalur penghubungnya. Hal ini bisa disaksikan dari peradaban kuno dunia di India yang diwakili oleh peradaban Sungai Indus<sup>56</sup> dan Gangga<sup>57</sup>, Mesir dengan kebesaran sungai nilnya<sup>58</sup> dan Babylonia dengan dua sungai menjejarkannya, Eufrat dan Tigris<sup>59</sup>.

Kendati tidak semua bangsa-bangsa kuno yang disebutkan di atas berdekatan dengan garis pantai secara langsung, namun para penguasa dinasti di sana, tidak beranjak dari pola kehidupan akuatik. Sungai tidak lain adalah jalur menuju laut. Laut merupakan ruang mahaluas yang akan menghubungkan kapal-kapal suatu bangsa dengan bangsa-bangsa lain yang mungkin mempunyai peradaban setara atau bahkan lebih tinggi dan agung. Hubungan interdiskursus antarperadaban yang efektif, hanya mampu ditransmisikan melalui jalur laut. Hubungan darat bukan tidak penting. Hanya saja, ditimbang dari sisi efektivitas, relasi darat, dalam beberapa kasus, akan menjumpai rintangan-rintangan yang lebih kompleks.

Sekelumit ilustrasi di atas, dapat ditemukan realitanya saat mengkaji kerajaan Banten di masa silam. Kerajaan yang terletak di mulut pantai Jawa bagian barat ini, mempunyai serangkum kejayaan yang tersemat dengan perilaku elit dan masyarakatnya yang berdekatan dengan jalur akuatik. Istana

---

<sup>55</sup> Hunter Nottage, "Trade in war's darkest hour: Churchill and Roosevelt's daring 1941 Atlantic meeting that linked global economic cooperation to lasting peace and security," dalam *Victoria U. Wellington L. Rev.*, Vol. 49, 2018, hal. 595.

<sup>56</sup> Asko Parpola, *The roots of Hinduism: the early Aryans and the Indus civilization* (USA: Oxford University Press, 2015) hal. 17 – 25.

<sup>57</sup> Dilip Kumar, "River Ganges—historical, cultural and socioeconomic attributes," dalam *Aquatic Ecosystem Health & Management*, Vol. 20, No. 1-2, 2017, hal. 8-20.

<sup>58</sup> E. Christiana Köhler, "The Development of Social Complexity in Early Egypt. A View from the Perspective of the Settlements and Material Culture of the Nile Valley," dalam *Ägypten und Levante/Egypt and the Levant*, Vol. 27, 2017, hal. 335-356.

<sup>59</sup> Nagham A. Alhawi dkk, "The Archaeological Sites along the Ancient Course of Euphrates River," dalam *American Scientific Research Journal for Engineering, Technology, and Sciences* (ASRJETS), Vol. 29, No. 1, 2017, hal. 1-20; lihat juga John C. Barentine, *The Lost Constellation; A History of Obsolete, Extinct, or Forgotten Lore Star* (Berlin: Springer, 2017) hal. 425 – 438.

Banten sendiri, yang terletak di wilayah Banten Lama sekarang, terletak tidak jauh dari laut. Lokus ini menjadi titik berkumpul bagi administrasi, ekonomi, pemerintahan juga bertindak menyemai tradisi bahari yang merupakan ciri khas dari negara-negara di Nusantara, setidaknya dalam kurun waktu abad 17.

Kesultanan Banten mempunyai sejumlah pelabuhan yang berfungsi sebagai penggerak ekonomi negara. Pelabuhan pusat di Karangantu, bersinergi dengan pelabuhan lain di Pontang, Tanara, Tangerang (Tamgara) dan lain sebagainya. Pelabuhan-pelabuhan ini juga tidak bisa berdiri sendiri tanpa disokong oleh jalur niaga ke pedalaman melalui sejumlah sungai seperti sungai Cisadane, Ciliwung, Cibanten dan lain sebagainya.<sup>60</sup> Kendati menandakan hubungan dengan sungai sebagai jalan cepat dari dan ke pedalaman, rupanya Sultan Banten, terutama setelah masa kekuasaan Sultan Abdul Kadir (1624 – 1651), tetap memandang bahwa kekayaan geografis akuatik ini masih kurang. Dimulai dari masa kekuasaannya hingga beberapa sultan berikutnya, mencanangkan proyek penggalian kanal-kanal yang fungsinya digunakan sebagai jalur orang dan barang.<sup>61</sup>

Kepemilikan atas sejumlah wilayah pesisir, sungai dan terusan tentu tidak ada artinya jika tidak memperkuat ketahanan negara. Jamak diketahui, saingan utama Banten pada abad 17 adalah para saudagar Belanda. Pada 1619, mereka telah membangun basis pemukiman, pelabuhan serta pertahanan yang *established* di Jayakarta yang kemudian mereka rubah menjadi Batavia.<sup>62</sup> Menanggapi hal ini, pasukan Banten pun mulai diperkuat dengan sejumlah pelatihan perang reguler yang siap diterjunkan di medan perang laut dan darat. Pihak kerajaan sama sekali tidak abai dengan proyek besar ini. mereka mencurahkan perhatian yang besar untuk meningkatkan jumlah pasukan yang berbekal persenjataan yang modern.

Membicarakan sistem pertahanan Banten tentu tidak bisa dibandingkan dengan sistem pertahanan Belanda di Batavia yang mengadopsi pola-pola yang lazim ditemukan di Eropa. pasukan banten dibekali dengan serangkaian ilmu silat, yakni teknik bertempur dengan tangan kosong, serta kepandaian memainkan aneka ragam senjata tangan seperti pedang, tombak, keris dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, kekuatan utama pasukan darat Banten terletak pada mobilitas mereka yang tinggi di daratan serta keahlian dalam memanfaatkan latar geografis sebagai bala

---

<sup>60</sup> Claude Guillot, *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X – XVII* (Jakarta: KPG, 2008) hal. 157 – 158.

<sup>61</sup> Claude Guillot, *Banten ...*, hal. 170.

<sup>62</sup> F. de Haan, *Oud Batavia* (Batavia: Batavia Genoostchap, 1919) hal. 20.

bantuan tatkala mengadakan pengepungan atau media untuk meloloskan diri dari sergapan lawan.<sup>63</sup>

Di sisi lain, pasukan VOC bukan merupakan tipe pasukan yang pandai dalam seni bela diri. Dalam penyerangan, mereka memperkerjakan para pendekar lokal yang menolak menjadi bawahan Sultan Banten. Para jawara lokal ini merupakan pengikut loyal tuan-tuan Belanda mereka, karena ganjaran yang besar akan diterima mereka, manakala berhasil menjalankan suatu tugas. Model berperang jawara lokal pro-VOC kurang lebih sama dengan gaya bertempur pasukan reguler Banten.<sup>64</sup> Pihak Kompeni tentu tidak hanya berpangku tangan di dalam kastil mereka. Pasukan reguler Belanda dibekali oleh taktik perang modern Eropa sebagaimana yang dapat disaksikan dalam episode-episode perang Eropa sezaman seperti Perang 100 tahun antara Belanda melawan Spanyol<sup>65</sup> atau episode perang antara Inggris melawan Prancis yang secara berkesinambungan terjadi mulai abad 16 hingga 17.<sup>66</sup>

Di dua episode perang paling epik dalam sejarah itu, pihak-pihak yang bertikai menyusun strategi perang dengan rapi. Mereka yang berkonflik akan tiba di suatu padang luas dan mulai menyusun barisan perang dengan rapi. Perang akan dilakukan dalam beberapa babak. Misalnya saja babak pertama yang akan memulai perang regu senapan laras panjang melawan regu pelontar api (semacam bom molotov). Selanjutnya babak, kedua akan disajikan peperangan pasukan bayonet melawan kavaleri. Pasukan bayonet akan membentuk pertahanan yang rapat, guna menghentikan agresivitas pasukan kavaleri yang menjunjung tinggi gaya perang cepat. Tidak diperkenankan menyerang pasukan yang berbaris tanpa ada komando. Dengan kata lain, perang berjalan dengan rapi dan tidak berdiaspora dalam suatu kumpulan-kumpulan orang yang saling bertempur secara sporadis.<sup>67</sup>

Pasukan Eropa, seperti juga pasukan VOC, dipersenjatai dengan aneka ragam alutsista. Biasanya, mereka akan sangat mengandalkan barisan

---

<sup>63</sup> Nina H. Lubis, *Banten dalam Pergumulan Sejarah; Sultan Ulama, Jawara* (Jakarta: LP3ES, 2003) hal. 59.

<sup>64</sup> Lebih lanjut mengenai bagaimana terbentuknya dan model berperang jawara Banten lihat Fahmi Irfani, *Jawara Banten: sebuah kajian sosial, politik dan budaya*, Tesis (Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2011).

<sup>65</sup> Clifford J. Rogers, "The Military Revolutions of the Hundred Years War 1," dalam *The Military Revolution Debate*. Routledge, 2018, hal. 55-94.

<sup>66</sup> Tentang bagaimana terjadinya perang antara Inggris dan Prancis dan bagaimana jalannya perang lihat Elizabeth Kier, *Imagining war: French and British military doctrine between the wars*. Vol. 153 ( USA: Princeton University Press, 2017)

<sup>67</sup> Mengenai strategi dan taktik pasukan Eropa di abad 16 hingga 19 lihat Carl Cavanagh Hodge, *War, Strategy and the Modern State, 1792–1914* (London: Routledge, 2016)



pasukan yang tersusun rapi sembari membidikkan senapan laras panjangnya ke arah lawan. Di samping itu, penggunaan meriam (*canon*) kerap digunakan untuk merusak pertahanan musuh atau menghambat laju serangan lawan yang menjalankan taktik serang terbuka.<sup>68</sup> Pasukan yang tidak terbiasa menggunakan meriam tentu akan sangat terkejut dan bukan tidak mungkin ketakutan. Hal ini pernah terlihat dalam kisah serbuan armada galleon Portugis yang membombardir pelabuhan Malaka. Penduduk Melayu yang belum terbiasa melihat atau mendengar suara meriam mengira itu merupakan suatu serangan dari langit semacam petir yang menggelegar menghancurkan bangunan dan tubuh mereka.<sup>69</sup>

Baik Banten, maupun VOC mempunyai model pertahanan istana atau bangunan-bangunan lain dengan material yang sama. Saat berhasil mengambil alih Jayakarta, VOC segera membangun perbentengan yang kuat berbahan dasar batu cadas yang disusun secara padu dengan semen perekat membentuk persegi empat. Di setiap ujung dari empat sisinya diletakkan meriam yang dapat diarahkan ke segala penjuru, dikarenakan alas dari meriam itu berbentuk roda yang memungkinkan untuk dipindahkan dari satu sisi bidik ke sisi yang lain. Empat sisi yang diletakkan meriam di atasnya ini lazim disebut *bastion*.<sup>70</sup> Dari sini, serangan pada musuh yang datang mengancam akan dilontarkan secara dini, sehingga pasukan di dalam benteng mempunyai cukup waktu untuk persiapan menyerang.

Banten dengan bentengnya di tepi Barat Sungai Cisadane sudah dibuat sejak masa pemerintahan Maulana Hasanuddin (1527-1570). Awalnya, bangunan ini dibuat dengan bentuk yang sederhana, hanya berupa tumpukan batu memanjang yang ditata sedemikian rupa. Seiring berjalannya waktu, terlebih dengan meningkatnya eskalasi perseteruan dengan VOC, benteng ini diperkuat dengan sejumlah aksesoris-aksesoris senjata (mungkin meriam<sup>71</sup>) yang berguna menahan laju serangan lawan. Sampai hari ini, para sejarawan masih dipusingkan dengan misteri bagaimanakah bentuk benteng pasukan Banten ini. peninggalan-peninggalan arkeologi benteng ini sulit ditemukan,

---

<sup>68</sup> Rafael Torres-Sánchez dkk, "War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur," dalam *Business History*, Vol. 60, No. 1, 2018, hal. 4-22.

<sup>69</sup> Adam Leong Kok Wey dan Abdul Latif Harun, "Grand strategy of the Malacca Sultanate, 1400–1511," *Comparative Strategy*, Vol. 37, No. 1, 2018, hal. 49-55.

<sup>70</sup> Marsely L. Kehoc, "Dutch Batavia: Exposing the hierarchy of the Dutch colonial city," dalam *Journal of Historians of Netherlandish Art*, Vol. 7, No. 1, 2015.

<sup>71</sup> Selain mendapatkan meriam dengan cara membeli, Banten juga sudah dapat memproduksi meriam pada abad 17. Hal ini diketahui setelah ditemukannya bagian-bagian alat-alat pengecoran meriam di kampung Sukadiri dan Kepandean. Lebih lanjut lihat Halwany Michrob dan Mudjahid Chudori, *Catatan Masalalu Banten* (Serang: Penerbit Saudara, 1993) hal. 146.



terlebih dengan lokasi benteng yang sekarang sudah menjadi pertokoan dan pemukiman penduduk. Belum ada penelitian yang serius, baik dari sisi kesejarahan maupun arkeologis, yang khusus mengupas bentuk dari benteng ini.

Di hadapan benteng, terbentang sungai Cisadane yang lebar dan dalam. Bagi pasukan Banten, ini merupakan benteng pertahanan pertama yang harus ditaklukkan para musuh, sebelum sampai di benteng Banten. Namun demikian, pemeriksaan keamanan benteng agaknya sudah dilakukan secara berkala dan terjadwal di benteng Banten, sehingga meminimalisir datangnya para penyusup gelap yang datang dengan sembunyi-sembunyi dari seberang sungai. Oleh sebab benteng ini terletak di tepi sungai, keberadaan para pasukan ahli selam serta kapal-kapal pengangkut untuk berpatroli merupakan keniscayaan.<sup>72</sup>

Ilustrasi tentang sekelumit pertahanan Banten dan VOC diatas agaknya menggambarkan pentingnya menciptakan ketahanan negara yang kuat. Pasukan terlatih berbekal keahlian bersenjata saja tidak cukup, tanpa ditunjang dengan sarana dan prasarana yang memadai. Benteng yang kokoh serta enaka ragam alat transportasi darat dan air perlu mendapat porsi pembicaraan yang luas, mengingat sulit sekali merekonstruksi keadaan atau kondisi alutsista suatu bangsa, terlebih dalam spektrum abad 17, tanpa mengetahui instrumen atau instalasi pertahanan apa saja yang mereka miliki. Bagian ini hanya sebagai pengantar, dan akan mendapat porsi yang lebih besar saat pada bab berikutnya tentang kondisi pertahanan, personel pasukan dan persenjataan yang dimiliki Banten.

## 2. Teori *Sea Power* Mahan

Guna memotret bagaimana sistem ketahanan negara yang dimiliki oleh Banten, khususnya di bidang maritim, penulis tertarik untuk mendekatinya berbekal pemahaman teoritis milik Alfred Thayer Mahan yang membicarakan tentang kekuatan maritim sebagai latar bagi ketahanan nasional. Telah disinggung sebelumnya, Banten merupakan kerajaan yang berpusat di pesisir. Devisa negara juga banyak ditunjang oleh instrumen transportasi akuatik yang bukan hanya bertumpu pada laut namun juga sungai. Kegiatan ekonomi dapat berjalan dengan baik disokong oleh banyak aspek. Mahan sendiri meyakini bahwa proyek ekonomi suatu bangsa dapat bertahan lama jika memperhatikan aspek kekuatan maritimnya.<sup>73</sup>

Alfred Thayer Mahan atau kerap disebut A. T. Mahan, lahir pada 27 September 1840 di West Point, New York dan meninggal pada 1 Desember 1914 di Quegoe, New York. Ia merupakan perwira angkatan laut Amerika

---

<sup>72</sup> Dinar Boontharm, *The Sultanate Banten AD 1750 – 1808: A Social and Cultural History*, Tesis (England: University of Hull, 2003) hal. 48 – 49.

<sup>73</sup> Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)* (Boston: Little, Brown and Company, 1918) hal. vi.

Serikat dan sejarawan yang mempunyai pengaruh besar di bidang pertahanan laut pada akhir abad 19 hingga awal abad 20. Ayah Mahan merupakan seorang profesor di Akademi Militer di West Point, New York. Ia lulus dari Akademi Angkatan Laut Amerika Serikat di Annapolis pada 1859 dan segera membaktikan diri di Angkatan Laut Amerika Serikat selama sekitar 40 tahun.

Di masa mudanya, Mahan pernah terlibat dalam perang saudara Amerika yang lebih dikenal dengan sebutan *Civil War*. Dalam bertugas, ia kerap mendapat hasil yang memuaskan sehingga ia berkesempatan menapaki jenjang karir yang cukup cemerlang dengan memperoleh banyak medali penghargaan. Karena prestasinya itu, ia pun diangkat sebagai staf Admiral J. A. B. Dahlgren. Suatu posisi yang semakin membuatnya menonjol di banding perwira angkatan laut seangkatannya. Pada 1884, ia diundang oleh Stephen Luce, Presiden Naval War College di Newport untuk memberikan ceramah tentang sejarah maritim dan taktik perang laut. Kepakarannya dibidang sejarah maritim mengantarkannya menjadi presiden di kampus tersebut di masa bakti 1886 – 1889.

Pada 1890, Mahan menerbitkan diktat-diktat kuliahnya dalam judul *The Influence of Sea Power upon History 1660 – 1783*. Tema besar yang digagas Mahan dalam buku ini adalah kontribusi tertinggi kekuatan maritim dalam supremasi sejarah nasional. Buku ini juga membahas sejumlah episode perang dunia dengan menitikberatkan pada teknologi kapal perang yang digunakan saat itu. Lewat buku keduanya, Mahan ingin menggebrak keteraturan historiografi di negaranya dengan buku berjudul *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793 – 1812* pada 1892. Di buku ini, Mahan menggarisbawahi interdependensi antara kekuatan militer maritim dengan kontrol atas perdagangan di laut. Di samping itu, ia menegaskan bahwa kuasa atas jalur-jalur perdagangan di samudera-samudera besar dunia dapat mengentaskan suatu negara dari kemelut perang. Kedua buku ini kerap mengambil contoh dari Inggris dan Jerman yang mempunyai perhatian yang besar di bidang ketahanan maritim saat Perang Dunia pertama.

Pada 1896, Mahan mengundurkan diri dari Angkatan Laut Amerika Serikat, namun itu bukan berarti akhir dari tugasnya. Setahun berselang, ia menerbitkan tulisannya *The Interest of Americas in Sea Power, Present and Future*. Di buku ini ia berupaya membuka mata orang Amerika Serikat akan tanggungjawab mereka di bidang manajemen kelautan. Keahliannya menjelaskan masalah sejarah maritim mengantarkannya menjadi presiden di *American Historical Association* pada 1902. Beberapa buku tulisan Mahan lainnya adalah *The Life of Nelson* (1897) dan *The Major Opreations of Navies in the War of American Independence* (Terbit 1913). Sebelum kematiannya pada Desember 1914, Mahan memberikan komentar menarik seputar kekalahan kubu Kekuatan Tengah (*Central Power*) yakni kubu

Jerman dan Autro-Hongaria melawan koalisi Barat di Perang Dunia I dan seputar dunia maritim Jerman.

Mahan melihat bahwa kekuatan maritim mempunyai peran besar bagi kemajuan suatu negara. Eksplorasi akan jalur laut, terjadi manakala manusia sudah membuktikan bahwa jalur air ini dapat mencapai wilayah-wilayah lain yang dihuni umat manusia. Dari sekedar menjelajah guna memenuhi hasrat ingin tahu, manusia mulai mendapatkan sejumlah benda-benda untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Setelah terjadi kontak yang sedemikian massif, timbullah budaya transaksi ekonomi barter, yakni pertukaran barang dengan barang. Ini merupakan cikal bakal lahirnya perdagangan antarpulau atau antarbenua.<sup>74</sup>

Dari semula berdagang, para pengunjung mengetahui kekayaan alam masing-masing daerah yang dikunjunginya. Informasi ini rupanya bukan hanya beredar di sesama pedagang, namun juga terus menggelinding hingga sampai ke telinga raja, pemimpin atau penguasa mereka. Dari sini kekayaan alam suatu negara menjadi perbincangan hangat di meja para pejabat kerajaan dan bagi raja atau pemimpin yang mempunyai semangat ekspansif, informasi ini dijadikan cita-cita untuk mengejar kejayaan. Sepasukan disiapkan untuk menduduki daerah yang kaya akan aneka ragam barang tambang serta kebun yang disemarakikan tanaman-tanaman yang bernilai tinggi. Dari sini semangat untuk menguasai lautan dan menjadikannya sebagai jalan akses menaklukkan daerah seberang laut dicanangkan. Mahan meyakini satu tesis yang berlaku umum dalam percaturan politik dunia bahwa perdagangan dapat menyulut peperangan.<sup>75</sup>

Dalam memenangkan perang di laut, para pemerintah harus memikirkan terlebih dahulu sarana dan instrumen yang digunakan untuk menyukseskan jalannya perang. Setidaknya suatu kerajaan atau negara mempunyai anggaran khusus untuk membangun depot-depot penting yang lokasinya mudah dijangkau kapal-kapal perangnya. Oleh sebab itu, Mahan kerap membangun analisisnya dari masa Perang Dunia I, maka Mahan memulai dari pembangunan depot bahan bakar yakni pangkalan batu bara dan logistik. Depot logistik dapat diisi dengan makanan, senjata serta perlengkapan lainnya. Depot-depot bahan bakar dan logistik harus selalu terhubung dengan markas besar (*home base*).

Selain kebutuhan diatas, para pasukan yang bertugas harus telah mengetahui sasaran apa yang dituju. Mahan mengatakan bahwa objek utama dalam perang laut adalah pusat-pusat perdagangan dan militer. Pelabuhan tempat perdagangan skala besar juga perlu dilumpuhkan terlebih dahulu. Di

---

<sup>74</sup> Terrence H. Witkowski, "Early history and distribution of trade ceramics in Southeast Asia," dalam *Journal of Historical Research in Marketing*, Vol. 8, No. 2, 2016, hal. 216-237.

<sup>75</sup> Mahan, *The Influence ...*, hal. 2.

samping itu, persiapan strategi harus dimatangkan sedari awal, sebelum menggelar perang. Pengetahuan geografi lawan, penting dikumpulkan jauh hari sebelum perang. Cara-cara di atas dipraktekkan oleh dua jenderal angkatan laut Inggris yakni Lord Howe dan Lord St. Vincent sehingga berhasil mengamankan pesisir Inggris dari ancaman kapal-kapal perang Prancis di masa Perang Napoleon yang berlangsung pada awal abad 18. Dengan persiapan di atas pula, kemenangan menentukan Inggris di perairan Trafalgar mampu diraih Laksamana Horryatio Nelson. Perang ini menyebabkan kekuatan laut Prancis lumpuh, dan tidak memiliki momentum bangkit sampai dengan kekalahan Napoleon yang sesungguhnya di Waterloo pada 1815.<sup>76</sup>

Mahan mempunyai visi bahwa kekuatan negara terletak pada bagaimana pemerintahnya mampu mengatur wilayah lautan. Negara Eropa terlibat dalam kompetisi berskala tinggi di masa Perang Napoleon pada penghujung abad 18 dan awal abad 19. Prancis dan Inggris terlibat dalam pertempuran mematikan di Trafalgar dan berkat kecerdikan Laksamana Horryatio Nelson, Inggris mampu menyingkurkan armada perang Prancis. Nelson memadukan gerak padu kapal-kapal layar Inggris dan memanfaatkan arah angin untuk membentuk manuver yang sulit dihindari pasukan laut Prancis. Pertempuran ini termasuk dalam perang laut yang epik dalam sejarah.<sup>77</sup>

Gaya berperang pasukan laut Banten abad 17, tentu berbeda dengan yang digambarkan oleh Mahan. Ini juga menyebabkan adanya modifikasi pada teori Mahan yang kebanyakan menandakan analisa *sea power*-nya pada perang-perang laut di Eropa dan Amerika. Sebagai kerajaan pesisir, Banten menaruh perhatian besar terhadap pertumbuhan angkatan lautnya. Hal ini terlihat dari pengadaan sarana galangan kapal yang tersedia di muara sungai Cisadane, di sekitar Tanjung Burung. Armada laut Banten termasuk yang terkuat di Nusantara. hal ini dibuktikan saat pada 1629 dan 1630, pasukan laut Banten berhasil mengalahkan armada perang Mataram di sekitar bagian Barat pesisir Utara Jawa. Mataram memang tidak mempunyai rekam jejak pertempuran laut yang baik. Hal ini dikarenakan penguasanya, termasuk Sultan Agung, tidak memperhatikan pembangunan pesisir dan lebih tertarik mengembangkan bidang agraris.<sup>78</sup>

Ketepatan membaca arah angin dan cuaca mempunyai banyak manfaat. Selain digunakan untuk menggerakkan arah kapal, sehingga dapat membuka ruang manuver yang mampu menciptakan serangan kejut bagi lawan, Mahan meyakini bahwa pembacaan arah angin dan cuaca dapat

---

<sup>76</sup> Mahan, *The Influence ...*, hal. 9 – 10.

<sup>77</sup> A. T. Mahan, *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*. Vol. 1 (Boston: Little Brown, 1899).

<sup>78</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 208.

memutus jalur komunikasi musuh dengan depot bahan bakar dan logistik atau dengan pangkalan militernya. Dalam perang modern, penggunaan alat komunikasi sudah mengarah ke teknologi radar. Di masa Perang Napoleon, alat komunikasi antarkapal masih dilakukan dengan cara yang sederhana, yakni seorang petugas yang ditempatkan di tiang kapal, dan saling berkomunikasi dengan petugas serupa di kapal lain menggunakan metode komunikasi *semaphore*. Di Indonesia, metode komunikasi *semaphore*, biasanya diajarkan saat pelatihan kegiatan Pramuka. Di masa lalu, ini adalah bagian penting dalam komunikasi perkapalan di saat kapal layar masih menjadi transportasi utama di laut. Di samping itu, dengan terputusnya para petugas *semaphore*, maka dengan sendirinya kapal kehilangan komunikasi dan ini akan menyebabkan kebingungan untuk bertindak dan mendistribusikan komando. Saat itu adalah kesempatan yang tepat untuk melancarkan serangan mematikan yang berdampak pada rusak hingga karamnya kapal lawan. Salah satu episode bersejarah mengenai teknik perang ini tersaji dalam perang antara armada perang Inggris dan Prancis di sungai Nil pada 1798. Inggris yang telah berhasil memutus komunikasi armada Prancis dengan pusat komandonya di Mesir memiliki peluang bagus untuk memukul kapal-kapal Prancis dari sungai ini.<sup>79</sup>

Penulis menyederhanakan analisa kekuatan laut yang dibangun Mahan, sebagaimana dipaparkan di atas, dengan teori *sea power*. Terdapat tiga alasan yang melandasi penyederhanaan ini. *Pertama*, teori Mahan merupakan suatu konsep tentang kekuatan laut yang titik berangkat analisisnya adalah bagaimana memenej kekuatan angkatan laut untuk menggapai kepentingan-kepentingan strategis lainnya, seperti perdagangan. Di sini, kekuatan diartikan secara jelas sebagai satuan angkatan militer laut dengan kapal laut, pangkalan militer, strategi perang laut dan lain-lain yang menjadi instrumennya. *Kedua*, terdapat kesamaan yang signifikan antara contoh-contoh teori kekuatan laut yang disampaikan Mahan, melalui episode pertempuran laut dalam Perang Napoleon dan Perang Dunia I yang kepentingannya adalah mengamankan lajur jalur perdagangan global. Beberapa episode perang laut atau pantai Banten di luar Jawa, seperti penundukkan Bangka dan Belitung, merupakan upaya Banten untuk mengamankan jalur dagang ke Tiongkok dan India. Pendudukan suatu daerah, dalam perpektif politik internasional Banten abad 16 dan 17, berarti pengiriman pasukan untuk mengalahkan kekuatan lokal dan mengangkat raja di wilayah setempat sebagai wakil Sultan Banten.<sup>80</sup> *Ketiga*, rangkaian kata *sea power* akan menjadi pisau analisa dalam mengurai bagaimana kekuatan laut Banten berkembang sehingga dapat menjadi tulang punggung keberhasilan perdagangan internasional Banten. Teori ini mungkin saja dapat

---

<sup>79</sup> Mahan, *The Influence ...*, hal. 11.

<sup>80</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 205 – 206.



terbantahkan, atau justru mengalami hibridasi dengan temuan-temuan baru yang belum terlihat dalam analisa Mahan di buku *The Influence of Sea Power upon History*. Jika ditilik dari aspek latar sejarah serta geografi, ada perbedaan yang mencolok antara kondisi di Eropa dan Banten, utamanya di bidang tata kelola sektor riil Maritim dan model-model perdagangannya.

Terdapat sejumlah elemen yang dapat dieksplorasi sebagai kelengkapan dari teori *sea power*, antara lain; 1) Posisi geografis; 2) Konformasi fisik atau tata ruang, yakni potensi pembangunan instalasi dan perlengkapan kekuatan laut seperti pelabuhan dan galangan kapal, termasuk dalam hal ini adalah pembahasan tentang komoditas lokal dan keadaan iklim dan cuaca setempat; 3) Perluasan teritorial; 4) Jumlah populasi; 5) Karakter Penduduk; 6) Karakter pemerintahan, termasuk juga institusi-institusi yang berdiri membantu kepala negara, raja atau presiden.<sup>81</sup>

Keenam unsur yang diungkapkan Mahan di atas, telah dimiliki oleh Banten. Ungkapan bahwa Banten menjadi salah satu kekuatan laut penting di Nusantara bukanlah sekedar jargon semata. Pusat kekuasaan Banten terletak di pesisir yang terhubung dengan pelabuhan internasional Karangantu dan pelabuhan-pelabuhan utama lainnya seperti Cigede dan Pontang. Kemudian, lokasi-lokasi pelabuhan ini telah diperkaya dengan aneka ragam fasilitas seperti tempat perbaikan kapal, warung kapal, pergudangan serta penginapan yang menunjang kegiatan para pedagang lokal dan internasional. Pelabuhan-pelabuhan ini mempunyai iklim yang cukup prediktif dan alur angin yang sudah terkenal di perdagangan dunia. Mendiskusikan iklim dan cuaca merupakan bahasan utama para pelaut dan pedagang. Ramainya pelabuhan Banten menunjukkan bahwa secara umum, para pedagang regional dan internasional sudah mempunyai cukup pengetahuan tentang iklim dan cuaca di Banten, sehingga mereka memiliki jadwal keberangkatan yang sudah disesuaikan dengan kondisi angin di perairan Banten.<sup>82</sup> Mengenai karakter penduduk dan pemerintahan, Banten telah mempunyai model masyarakat yang inklusif. Keramahan khas dunia Timur ditunjang dengan regulasi-regulasi yang tidak berat sebelah, cukup mampu menarik para pedagang untuk berlangganan dengan para pedagang lokal.

Ketahanan maritim yang kuat akan berimbas pada semakin majunya perdagangan suatu kerajaan. Hal tersebut agaknya akan menemui rudimentasinya manakala ikut serta membicarakan teori perdagangan sebagai keniscayaan dari suatu negara maritim yang mapan seperti Banten.

---

<sup>81</sup> Mahan, *The Influence ...*, hal. 29.

<sup>82</sup> Multamia RMT dan Allan F. Lauder, "Maritime Indonesia and the Archipelagic Outlook: Some reflections from a multidisciplinary perspective on old port cities in Java," dalam *Wacana*, Vol. 17, No. 1, 2016, hal. 97-120.



### C. Van Leur dan Perdagangan Asia Tenggara

Tidak ada negara yang besar di Asia Tenggara jika tidak memandang penting dunia perdagangan. Boleh dikatakan, bidang ini menjadi jantung kemajuan dari suatu kekuatan politik. Para penguasa akan selalu diusik oleh urusan ini, di samping perluasan wilayah atau penguatan dominasi di suatu daerah. Bagaimanapun, prinsip dasar hukum ekonomi sudah dipahami oleh para raja dan aparaturnya bahwa ketika kerajaan mengeluarkan dana yang besar untuk suatu pekerjaan, maka ia juga harus mendapat pemasukan yang sepadan (bahkan lebih) dari pengeluarannya itu.

Banten adalah kerajaan yang patut bergembira, karena posisinya cukup sentral dalam peta perdagangan dunia. Jawa sudah dikenal sejak abad-abad sebelumnya sebagai penghasil aneka ragam komoditas penting salah satunya adalah lada dan beras.<sup>83</sup> Banten merupakan kerajaan yang mempunyai banyak lahan yang ditanami dua komoditas itu.<sup>84</sup> Pelabuhan Karangantu serta pelabuhan-pelabuhan *feeder* lain seperti Cigede dan Pontang, menjadi lokus yang mengalirkan dua komoditas itu ke pasaran regional dan internasional. Banyaknya loji dari bangsa asing seperti Eropa, Arab, India dan Tiongkok semakin menandakan bahwa pelabuhan dan pasar-pasar banten menjadi destinasi utama guna memenuhi kebutuhan masyarakat internasional.<sup>85</sup>

Tidak bisa dipungkiri, dalam pembicaraan sejarah Banten melulu menysasar ke pelabuhan yang dipertalikan dengan silang sengkabut politik internal dan eksternal sebagaimana ditemukan dalam narasi yang dibangun Halwany Michrob<sup>86</sup>, Heru Erwanto<sup>87</sup> maupun Nina H. Lubis<sup>88</sup>. Umumnya, lokus-lokus kuasa Banten hanya dipertalikan melalui kepentingan politik, dan hanya memandang ekonomi sebagai pelengkap. Padahal, banyak aspek lain yang dapat dieksplorasi seperti perangkat dan instalasi perdagangan baik yang bersifat bangunan, fungsi jabatan serta, perkebunan dan persawahan sebagai elemen-elemen penting yang menunjang pendapatan kerajaan.

---

<sup>83</sup> N. P. Van den Berg, "De handel van java in 1890 en vorige jaren," dalam *De Economist*, Vol. 40, No. 1, 1891, hal. 389-411; lihat juga Marcel De Cleene, "De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de import van specerijen, gebruiks-en sierplanten," dalam *Scientiarum Historia: Tijdschrift voor de Geschiedenis van de Wetenschappen en de Geneeskunde*, Vol. 29, No. 1, 2003, hal. 147-166.

<sup>84</sup> Iin Ichwandi dan Takeo Shinohara, "Indigenous practices for use of and managing tropical natural resources: A case study on Baduy community in Banten, Indonesia," dalam *Tropics*, Vol. 16, No. 2, 2007, hal. 87-102.

<sup>85</sup> Jurrien van Goor, *Prelude in Colonialism; The Dutch in Asia* (Hilversum: Verloren, 2004) hal. 27 – 49.

<sup>86</sup> Halwany, *Catatan ...*, hal. 87 – 158.

<sup>87</sup> Heru Erwanto, *Kota dan Kabupaten dalam Lintasan Sejarah; Banten, Lebak, Subang dan Kuningan* (Bandung: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Bandung, 2006) hal. 31 – 51.

<sup>88</sup> Nina, *Banten ...*, hal. 25 – 46.

Dalam disertasi ini, perangkat-perangkat komoditas dan ekonomi Banten akan diulas secara mendalam. Penulis akan berupaya melepaskan diri dari bayang-bayang bahwa penulisan sejarah tidak boleh tidak atau harus membahas politik sebagai panglima dalam historiografi. Bidang ekonomi tidak dapat dipinggirkan karena urgensinya sebagai pendapatan negara serta bukti kemakmuran warga kerajaan. Untuk itu, penjelasan-penjelasan yang kaya mengenai bidang ini menjadi lini terdepan yang dikerjakan oleh penulis.

Cornelis Jacob van Leur atau J. C. Van Leur lahir di Utrecht pada 1908. Ia mengisi pendidikan mudanya di Zeelandia. Di daerah ini pula, minatnya akan sejarah maritim tumbuh pesat. Ia mulai menyibukkan diri mencari sumber-sumber tertulis atau mengumpulkan informasi lewat media lain tentang peran Zeelandia, Middelburg, Veere dan Flushing sebagai bandar-bandar dagang besar dunia yang pernah mencapai kegemilangan di masa lalu.

Setelah lulus sekolah menengah, ia melanjutkan pendidikan ke universitas Leiden. Di Leiden, Van Leur mengambil kelas khusus dinas sipil di Hindia Belanda. Pergumulan intelektual di kampus, membuat minatnya akan sejarah sosial, ekonomi dan budaya di Eropa dan Asia semakin bertambah. Dalam beberapa kesempatan diskusi, ia tidak segan menjelaskan hipotesis-hipotesis yang berseberangan dengan para profesornya.

Setamat dari universitas Leiden, van Leur pun ditugaskan sebagai pegawai sipil di Hindia Belanda. pada 1934, ia terpilih menjadi kandidat asisten kontrolir di Tulungagung, Jawa Timur. Pada 1936, ia dipindahkan ke kesekretariatan umum di kantor gubernur di Buitenzorg. Jabatan ini merupakan suatu kehormatan bagi seorang pegawai pemula. Di sana, ia mengurus masalah keuangan dan ekonomi. Dalam bergaul, Van Leur tidak hanya membatasi hanya pada kelompok Belanda, melainkan juga dengan para tokoh-tokoh pribumi yang kemudian banyak mengisi posisi penting sebagai pejabat di Indonesia.

Semasa pengabdianya di dinas sipil di Hindia Belanda, Van Leur mengisi kesehariannya dengan mengumpulkan sumber-sumber sejarah Hindia. Ia tergabung dalam suatu kelompok yang berada di bawah bimbingan Profesor J. H. A. Logemann yang melakukan penelitian arsip-arsip VOC guna disarikan menjadi iktisar hukum konstitusional. Pada 1938, ia merupakan satu dari pendiri Masyarakat Seni dan Ilmu Pengetahuan batavia (*Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en wetenschappen*). Di sana ia membidani masalah sejarah dan duduk sebagai sekretaris. Karya-karyanya antara lain *De Wereld van Zuid Oost Indie* (Dunia Asia Tenggara) sebanyak 3 jilid. Buku ini mengulas aktivitas VOC di medio pertama abad 17.

Van Leur menghembuskan nafas terakhir tatkala ia bertugas sebagai relawan pemecah kode dalam suatu kapal laut sekutu saat Perang Pasifik.

Saat kapalnya sedang berada di sekitar Laut Jawa, kapal yang ditumpanginya terkena torpedo Jepang. Ia termasuk korban dalam insiden itu.<sup>89</sup>

Karya van Leur, *Indonesian Trade and Society; Essays in Asian Social and Economic History* (terbit 1983) disebut Wahyu Iryana sebagai pembuka bagi eksplanasi sejarah Indonesia yang menggunakan sudut pandang orang Indonesia. Kebanyakan penulis Barat menyisipkan paradigma inferioritas terhadap aktivitas orang-orang Nusantara. Sebutan seperti curang, sombong dan licik kerap dialamatkan pada tokoh-tokoh sejarah bangsa ini yang dinilai tidak berkompromi kepada pemerintah Hindia Belanda. Titik bercerita selalu dimulai dari sudut pandang orang Eropa yang mengarah pada urgensi mereka hadir di wilayah yang kemudian didudukinya itu. Para pendatang Eropa seolah menghadirkan persepsi bahwa berkat orang Eropa-lah Indonesia dapat menyerap perubahan dan kemodernan.<sup>90</sup>

Van Leur melihat sejarah sebagai kumpulan dari aktivitas individu. Manusia dalam setiap zaman akan terdorong pada suatu kegiatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Jika suatu komoditas, seperti bahan makanan, tidak ditemukan di lingkungannya, maka mereka akan keluar dari pemukimannya untuk mendapatkan komoditas itu dari alam atau melakukan transaksi dengan individu lain. Di masa silam, tidak ditemukan suatu alat transaksi yang disepakati secara umum. Pola perdagangan kuno mengarah pada budaya barter komoditas. Seseorang yang datang dari pantai akan menyerahkan aneka hasil laut seperti ikan ke orang pegunungan. Sebaliknya, orang pegunungan akan mengganti ikan itu dengan aneka ragam sayuran, buah-buahan atau olahan bumbu penyedap yang dibuat masyarakat pedalaman.<sup>91</sup>

Van Leur menilai bahwa muatan cerita sejarah, harus pula menysar sejarah sosial dan ekonomi. Di bidang yang terakhir disebutkan, sesungguhnya merupakan letak dari kemajuan peradaban manusia itu sendiri. Bangunan yang megah, persenjataan yang canggih, keamanan yang terkontrol serta pemerintahan yang stabil hampir pasti akan bertalian dengan kondisi ekonomi yang sehat. Dalam penjelasan aspek ekonomi, didapat serangkaian kategori dan struktur ekonomi yang fungsinya adalah menyibak rahasia bagaimana suatu kekuatan politik dapat melanggengkan kuasanya selama berabad-abad, seperti Banten.

Untuk mencapai suatu analisa ekonomi yang memadai, para sejarawan harus menyiapkan seperangkat analisa ekonomi yang disesuaikan dengan

---

<sup>89</sup> Biografi Van Leur terdapat di bagian buku terjemahan Van Leur dalam J. C. van Leur, *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia; Esai-Esai tentang Sejarah Sosial dan Ekonomi Asia* (Yogyakarta: Ombak, 2015).

<sup>90</sup> Wahyu Iryana, *Historiografi Sejarah* (Bandung: Penerbit Humaniora, 2014) hal. 41.

<sup>91</sup> Van Leur, *Perdagangan ...*, hal 48 – 49.

masa penelitiannya. Benar jika dikatakan bahwa tren pendekatan ekonomi kapitalistik modern merupakan salah satu metode yang dapat diterapkan untuk mengulas suatu objek sejarah ekonomi. Namun, hal ini tidak selalu tepat, mengingat kategori dan struktur keadaan ekonomi tidak selalu sama dalam setiap zamannya.<sup>92</sup> Pola analisa suatu pelabuhan dengan kapal-kapal besi bertenaga uap di abad 20 misalnya, akan jauh berbeda dengan penjelasan mengenai pelabuhan abad 16, di mana kapal-kapal yang bersandar masih berupa kapal-kapal kayu yang digerakkan oleh tenaga angin lewat layar-layarnya.

Kemudian, Van Leur memandang penting instalasi ekonomi dalam suatu negara atau kerajaan sebagai sesuatu yang harus diangkat ke permukaan. Ia menyebut bahwa kelengkapan alat ekonomi menjadi prasyarat kemajuan ekonomi itu sendiri. Jika elemen-elemen ini tidak dilengkapi, maka anggapan bahwa suatu kerajaan atau negara memiliki kesejahteraan yang melimpah ditunjang dengan lini-lini perekonomian yang maju hanyalah pembicaraan kosong. Dalam pemikiran ekonomi Van Leur dikenal istilah “kompleksitas makna” dari ekonomi (*complex of meaning*). Istilah ini didapat Van Leur setelah ia menelaah beberapa kertas kerja mengenai metodologi ekonomi yang ditulis Werner Sombart (1863-1941), seorang ekonom Jerman. Beberapa hal yang disorot dalam kompleksitas makna ekonomi adalah:

1. Kompleksitas makna: gerbong adalah bagian dari kereta yang ditarik oleh lokomotif - menyangkut juga mesin uap, rel kereta dan sebagainya. Dengan demikian, gerbong termasuk teknologi perkeretaapian
2. Kompleksitas makna: pengaturan jalan kereta api – jalan kereta api negara, stasiun, jadwal, alat pengangkut barang, badan direktur.
3. Kompleksitas makna: sistem tarif pengiriman – kebijakan tarif, kelas tarif, tarif pengiriman batubara.
4. Kompleksitas makna batubara di atas diangkut dari tambang meliputi bahasan tentang – pendirian ekstraksi batubara, penambang, terowongan dan lain-lain.
5. Kompleksitas makna: perusahaan yang mempunyai pertambangan korporasi, pemegang saham, dewan komisaris, dewan direktur, yayasan, tujuan: realisasi dividen, dan sebagainya.
6. Kompleksitas makna: sindikat batubara di mana perusahaan tambang menjadi salah satu anggotanya – kantor administrasi, sistem kuota, persetujuan, penjualan, harga dan lain-lain.

---

<sup>92</sup> J. C. Van Leur, *Indonesian Trade and Society; Essays in Asian Social and Economic History* (USA: Foris Publication, 1983) hal. 40.

7. Kompleksitas makna: tujuan gerbong – untuk apa batubara digunakan. Kompleks: uap dan teknologi, penggunaan batubara untuk menyediakan uap.
8. Kompleksitas makna: anggap perusahaan yang menggunakan batubara adalah pabrik katun, berkaitan dengan organisasi pabrik – penggunaan tenaga uap untuk menjalankan mesin pemintal, produksi katun, proses pembuatannya, regulasi pabrik, para pekerja pabrik.
9. Kompleksitas makna: penggilingan katun, kini menjadi perusahaan.
10. Kompleksitas makna: industri penggilingan kartun sebagai serikat.

Van Leur menyederhanakan beberapa konsep penjelasan lanjut dari kompleksitas makna ekonomi di atas dengan istilah *ilustrasi ekonomi*. Para sejarawan atau peneliti sejarah didorong untuk membuka catatan mengenai ekonomi suatu wilayah, arsip-arsip pertambangan, jadwal kereta api, hingga profil perusahaan tambang berikut para pekerjanya untuk mencapai penjelasan sejarah ekonomi yang luas. Tidak cukup hanya sumber tertulis, Van Leur juga meminta agar para peneliti menengok lukisan, sketsa atau ilustrasi yang menggambarkan tentang kegiatan ekonomi di lokus penelitian tentang masa silam. Ketika seseorang meneliti tentang keadaan pelabuhan di Belanda misalnya, maka harus melihat lukisan Backhuysen yang berjudul *The Dock and the Storehouses of the East India Company in Amsterdam* serta karya Van Everdinger yakni *Gun Foundry in Sodermannland, Sweden*.<sup>93</sup>

Jika disintesakan dengan objek penulis, maka uraian kompleksitas makna ekonomi di atas, agar diterapkan saat meneliti sejarah ekonomi Banten. Terdapat beberapa lokus yang dapat diurai mengenai instalasi perdagangan kerajaan ini seperti pelabuhan yang di dalamnya terdapat kantor petugas, kapal layar, gudang, dok kapal, jembatan, muara, nelayan kecil, saudagar dan aspek-aspek lain yang membantu menghadirkan kelengkapan tentang penjelasan bahwa Banten benar adanya menyandang sebagai salah satu kekuatan ekonomi besar di Nusantara pada abad 17. Sekali lagi diingatkan, ungkapan tersebut tidak akan diyakini, manakala tidak menjelaskan pula tentang pelbagai sistem administrasi, fungsi bangunan serta pekerja dari lingkup bidang ekonomi itu sendiri.

Van Leur menjadikan batubara sebagai komoditas yang ditambang, lalu diolah serta dipasarkan menjadi bahan baku pabrik katun. Dari ilustrasi tersebut, penulis mengandaikan dapat menjelaskan dengan gamblang proses memanen lada, mengolahnya, mengapalkannya secara langsung atau transit ke pelabuhan besar serta kegunaan praktis dari lada itu sendiri. Motivasi para pembeli dari lintas benua dapat pula ditambahkan mengingat ada perbedaan percontohan dari yang diungkapkan Van Leur di atas. Ia tidak menyinggung pengapalan atau pengiriman batubara di tempat yang jauh, bagaimana

---

<sup>93</sup> Van Leur, *Indonesian ...*, hal. 42 – 43.



administrasi yang ditempuh serta problem apa saja yang dihadapi oleh pengangkutan batubara. Di celah ini, penulis dapat melakukan interpretasi yang tak kalah kaya, berbekal pada informasi bahwa lada Banten, selain guna memenuhi kebutuhan dalam negeri, namun juga luar negeri.

Kemajuan atau kemunduran perdagangan berhubungan dengan aparaturnegara atau kerajaan sebagai pengelolanya. Seorang yang profesional dan berintegritas akan mampu menghadirkan devisa yang besar dari sektor ini. Sebaliknya, salah urus bidang ini, dapat menyebabkan kelangkaan pendapatan, atau yang terparah, dapat menyebabkan kerusakan di tataran akar rumput sampai tingkat pengambil kebijakan. Untuk itu, mempertautkan bidang perdagangan dengan hubungan antara aparaturnegara dan saudagar dengan penguasa (kelompok elit) selaku pengambil kebijakan, amat mungkin dilakukan. Ini adalah relevan, guna mengurai suatu hipotesis mengenai adakah hubungan antara intrik politik dengan majunya perekonomian suatu kerajaan.

Penulisan telaah mengenai perdagangan Banten ini juga diperuntukkan untuk membantast pendapat Anthony Reid yang menyebutkan bahwa di abad 17, Banten sudah mulai mengalami penurunan perdagangan, utamanya pada medio kedua. Kekuarangan akan lada disinyalir menjadi akar permasalahan perekonomian Banten. jika dibaca lebih lanjut dalam tulisan Reid, “Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450 – 1680, terlihat bahwa Banten amat bergantung pada perdagangan lada. Ketika di penghujung abad 17, tepatnya tatkala VOC berhasil mengambil monopoli perdagangan lada di Banten, kondisi perekonomian Banten menjadi turun.”<sup>94</sup>

Dari beberapa arsip Belanda terutama yang terlihat dalam Daghregister dalam rentang tahun 1640 – 1650, terlihat ketergantungan VOC kepada Banten. Banyak komoditas, utamanya bahan makanan, yang tidak didapat di Batavia, didatangkan dari wilayah Banten, seperti buah-buahan. Beberapa kapal pengangkut lada dari Banten atau wilayah yang dikuasai Banten juga dikabarkan masih beroperasi di Batavia. sepertinya, Reid tidak terlalu menganggap penting sumber-sumber arsip VOC seperti laporan harian (*Daghregister*), sebagaimana yang disunting oleh Colenbrander<sup>95</sup>, De Hullu<sup>96</sup>, atau Van der Chijs<sup>97</sup>. Padahal dalam bundel laporan tahunan ini banyak memuat tentang alur perdagangan dan pelayaran dari dan ke Banten.

---

<sup>94</sup> Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450 – 1680* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011) hal. 43 – 45.

<sup>95</sup> H. T. Colenbrander, *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia Anno 1636* (s’Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1899)

<sup>96</sup> J. De Hullu, *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia Anno 1656 – 1657* (s’Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1904)

<sup>97</sup> J. A. Van der Chijs, *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia Anno 1640 – 1641* (s’Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1887)

Di samping itu, penulis juga mengkritik ketidakakuratan pernyataan Claude Guillot tentang pelabuhan Karangantu. Menurutnya, pelabuhan ini bukanlah pelabuhan internasional, melainkan adalah pelabuhan lokal yang hanya melayani perdagangan dan pelayaran sekitar Banten. Ia berkeyakinan bahwa pelabuhan internasional Banten yang melayani rute internasional terdapat di sebelah kiri muara Sungai Cibanten, sedangkan di sebelah kanan adalah pelabuhan Karangantu.<sup>98</sup> Padahal, jika ditinjau dari tata kota kerajaan Banten, justru pusat pemerintahan, pergudangan, kompleks pertokoan dan pemukiman para pedagang asing terletak di sekitar pelabuhan Karangantu. Penulis juga memperoleh beberapa sumber sezaman yang diambil dari Dagregister bahwa aneka kapal dari mancanegara seperti dari India dan Inggris juga bersauh di pelabuhan ini.



---

<sup>98</sup> Guiilot, *Banten ...*, hal. 66.

## BAB III

### KESULTANAN BANTEN

Banten merupakan salah satu daerah yang cukup dikenal, karena identitas dan kultur budaya lokalnya yang relegius. Hadirnya kyai dan jawara sebagai *informal leader* serta simbol kesalehan lokal menjadikan daya tarik tersendiri di wilayah ini. Disamping itu Banten-pun dikenal dengan tempat pariwisata pantai Anyer, suku Badui ataupun badak bercula satu yang menjadi *land mark* andalan pariwisata provinsi ini.<sup>1</sup> Lebih dari itu, di mata dunia, Banten dikenal karena nilai historisitas dan peradabannya. Daerah ini menyimpan catatan sejarah manusia Nusantara beserta peradabannya. Bahkan menurut Gulliot, Banten adalah negeri yang sangat kaya akan sumber sejarah dan memiliki kekhasan karena berada diantara dua tradisi utama Nusantara, berdiri antara tradisi Jawa dan tradisi tempat perdagangan Melayu.<sup>2</sup>

#### A. Banten Sebelum Islam

*Bantam*, atau *Wahanten*, adalah nama lain dari Banten yang terdapat dalam kronik sejarah dan naskah-naskah kuno. Tercatat dalam Naskah *Wangsakarta-Pustaka Rajya Rajya I Bhumi Nusantara*, bahwa Kerajaan Salakanagara (Negeri Perak) yang terletak di daerah Banten tepatnya di pesisir Barat Pandeglang merupakan awal dari kerajaan-kerajaan yang berada di Nusantara.<sup>3</sup> Jauh sebelum hadirnya Kerajaan Sunda Tarumanagara, Sriwijaya, Pajajaran, maupun Majapahit. Banten telah hadir menyusun tata kehidupan serta eksis dalam meramaikan jalur perdagangan dan politik tingkat internasional. Bahkan, eksistensi Banten sebagai peradaban tertua di Nusantara dapat dilihat dari masa Nirleka Megalitikum, di mana terdapat arca, menhir dan gerabah peninggalan masa megalit. Peninggalan megalit di Lebak Sibedug berupa bangunan berunduk empat, menhir Pasir Peteuy di

---

<sup>1</sup> Berbicara tentang Banten maka imej yang muncul dalam benak pikiran adalah daerah kyai, jawara, pesantren, lekat dengan Islam fanatik dan mengakar. Kekhasan Banten tidak terlepas dari warisan Kesultanan Banten dan penjajahan VOC Belanda yang telah membentuk kultur sosial masyarakat Banten dewasa ini. Lihat Fahmi Irfani, *Jawara Banten Sebuah Kajian Sosial, Politik dan Budaya* (Jakarta: YPM Press, 2011) hal 29.

<sup>2</sup> Menurut Gulliot, Banten memiliki sejarah panjang dan menjadi rujukan analisis sejarah Nusantara. Jauh sebelum hadirnya penetrasi dan okupasi Islam, Banten telah aktif dalam salah satu jaringan perdagangan maritim dunia. Di antara keistimewanya, Banten adalah negeri yang kaya akan sumber-sumber sejarah. Lebih lanjut Lihat Claude Gulliot. *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII* (Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia, 2008) hal 11-12.

<sup>3</sup> Mamat Ruhiat, Naskah *Wangsakarta-Pustaka Rajya Rajya I Bhumi Nusantara, Transliterasi Teks dan Terjemahan* (Bandung: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Jawa Barat Balai Pengelola Museum Negeri Sri Baduga Maharaja, 2009).

Cadasari Pandeglang, Arca Sanghiyangdengdek, Arca Domas di Banten Selatan merupakan bukti arkeologi bahwa Banten merupakan salah satu peradaban tertua yang hadir di panggung sejarah dan tetap memainkan sejarahnya dalam dimensi ruang dan waktu.

Secara geografis Banten sendiri salah satu provinsi yang terletak di ujung Barat Pulau Jawa, di sebelah barat provinsi ini langsung menghadap ke Selat Sunda, di sebelah Timur berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta, di sebelah Utara daerah ini berbatasan dengan Laut Jawa, di sebelah Selatan provinsi ini langsung menghadap ke Laut Pasifik. Dari segi letak geografis, provinsi ini memegang peranan perekonomian yang cukup strategis. Provinsi ini menjadi jalur transit yang menghubungkan Jawa dengan Sumatera, sekaligus menjadi wilayah alternatif dan wilayah penyangga *hinterland* bagi Jakarta.<sup>4</sup> Daerah Banten pada masa awal merupakan sebuah daerah terpencil yang diapit oleh berbagai sungai diantaranya Cibanten, Cisadane, dan Cidurian.

Menjelaskan sejarah Banten pada awal abad masehi atau sebelum masuknya Islam tidaklah mudah. Dibutuhkannya sumber referensi yang otentik. Adapun sumber-sumber historis dapat diperoleh melalui peninggalan sumber arkeologis, berupa prasasti, candi, punden, gerabah, dan lain sebagainya. Jika dilihat dalam lintasan sejarah, Banten merupakan wilayah yang pernah dikuasai oleh tiga kerajaan besar, antara lain Kerajaan Salakanagara, Kerajaan Tarumanagara, Kerajaan Sunda (Pajajaran). Identifikasi kerajaan-kerajaan tersebut berdasarkan fakta arkeologis dan historis, sumber tertulis yang memberitakan tentang Tarumanagara adalah berita Cina, masing-masing berasal dari Fa-hsien tahun 414, Dinasti Soui dan Tang.<sup>5</sup>

Terdapat bukti lain berupa tujuh buah prasasti Batu yang ditemukan di daerah Jakarta Utara, Ciampea Bogor, Cidanghiang, dan Banten. Dari beberapa informasi dalam prasasti di atas terbukti bahwa sekitar abad ke 5 tepatnya di daerah antara sungai Cisadane Tangerang, Cidanghiang Banten, sampai sungai Citarum, telah berkembang kerajaan besar yakni Tarumanagara.

Penemuan prasasti di Kecamatan Munjul, Kabupaten Pandeglang, Banten mempertegas informasi tentang eksistensi Banten. Dari informasi tersebut terbukti bahwa wilayah Banten waktu itu bersubordinasi di bawah Kerajaan Tarumanagara. Berdasarkan temuan prasasti-prasasti lainnya, dapat diperkirakan bahwa pengaruh kekuasaan Tarumanagara pada masa pemerintahan Purnawarman, setidaknya meliputi Kabupaten Pandeglang, Cisadane-Tangerang di bagian Barat, Kabupaten Bogor di bagian Selatan,

---

<sup>4</sup> Fahmi, *Jawara ...*, Hal 29.

<sup>5</sup> Nina Herlina Lubis, *Banten Dalam Pergumulan Sejarah, Sultan Ulama dan Jawara* (Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia, 2003) hal. 15.

dan daerah Jakarta di bagian Utara, daerah Bekasi dan Karawang di bagian Timur. Kedudukan Banten pada masa Tarumanagara menjadi sangat strategis. Hal ini dikarenakan faktor dekatnya wilayah tersebut dengan laut sehingga dapat memberikan akses besar di sektor perdagangan. Kedua, karena posisinya terletak diantara dua sungai besar, keadaan itu memberikan keuntungan tersendiri khususnya di bidang pertanian. Banten menjadi wilayah yang subur untuk lahan pertanian, baik padi, lada, cengkeh maupun kopi di kemudian hari<sup>6</sup>.

Letak Banten yang strategis dekat dengan laut menjadikan wilayah tersebut berperan sebagai jalur pelayaran internasional. Hal itu ditandai dengan datangnya bangsa-bangsa asing seperti India, Cina dan Persia yang mengunjungi Banten. Pada abad ke 7, pelabuhan Banten menjadi semakin ramai dengan kedatangan para pedagang dan pendakwah Islam, baik dari Arab, India, maupun Cina, dan mereka mulai tinggal serta menetap di sana<sup>7</sup>. Pada masa Tarumanagara dan kemudian disusul zaman Kerajaan Sunda, Banten telah dikenal sebagai kota pelabuhan dan perniagaan.

Sebagai salah satu kota pelabuhan, Banten memiliki dua buah pelabuhan besar. Pelabuhan pertama adalah pelabuhan yang menghubungkan Banten dengan pedagang asing yang lokasinya terletak disebelah Barat sungai Cibanten. Sedangkan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan perdagangan regional terdapat disebelah Timur. Adapun ibukota sebagai pusat pemerintahan terletak di tengah-tengah dua pelabuhan tersebut. Menurut Ekadjati, pada masa tersebut, Banten dikenal sebagai kota pelabuhan dan perniagaan yang berada dibawah kekuasaan Kerajaan Sunda.

Beralihnya kekuasaan dari Tarumanagara ke Kerajaan Sunda yang terletak di ibukota Pakuan daerah Bogor, menjadikan Banten sebagai salah satu pelabuhan tersibuk di Nusantara<sup>8</sup>. Kerajaan Sunda sendiri berdiri pada abad ke 8, gabungan dari Kerajaan Sunda Galuh yang berdiri di Tatar Sunda tepatnya di Ciamis. Pada masa Kerajaan Sunda inilah, Banten menjadi bagian dari wilayah kerajaan ini. Hal ini dapat diketahui dari berita Tome Pires dalam *Summa Oriental*-nya yang ditulis pada 1511. Tome Pires adalah seorang portugis yang bertugas sebagi inpektur pajak di Malaka yang ikut ekspedisi ke Jawa.

---

<sup>6</sup> Geriit Knaap, "All About Money : Maritime Trade in Makassar and West Java, around 1775", dalam *Journal of The Economic of Social History of The Orient*, Vol. 49, 2006, hal. 488-489.

<sup>7</sup> Heru Erwanto dan Sidu Galba. *Kota dan Kabupaten Dalam Lintasan, Banten, Lebak, Subang, Kuningan* (Bandung: Departmen Kebudayaan dan Pariwisata Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Bandung, 2006) hal. 39.

<sup>8</sup> Pakuan merupakan ibukota kerajaan Sunda yang kemudian dalam perjalanannya menjadi Kerajaan Pajajaran, tepatnya saat ini terletak di wilayah Bogor Kota. Lebih lanjut lihat Saleh Danasasmita, *Nyukcruk Sajarah Pakuan Pajajaran Jeung Prabu Siliwangi* (Bogor: Giri Mukti, 2003) hal 86.



Kerajaan Sunda memiliki kota-kota pelabuhan yang terletak di sepanjang pesisir Utara yaitu Banten, Pontang, Cigede, Tangerang, Kalapa, Cimanuk, dan Cirebon. Dengan hadirnya pelabuhan tersebut menjadikan masyarakatnya berprofesi sebagai pedagang, usaha pelayaran, dan juga perikanan. Tome Pires di antara pelabuhan tersebut, Pelabuhan Banten, Kalapa, dan Cirebon termasuk pelabuhan yang cukup baik dan besar. Chalwani Michrob mengatakan bahwa pelabuhan-pelabuhan Kerajaan Sunda di deskripsikan sebagai berikut.

1. Banten, merupakan sebuah kota niaga yang baik, terletak di tepi sebuah sungai. Kota ini dikepalai oleh seorang syahbandar, sedangkan wilayah perdagangannya mencapai Sumatra dan bahkan kepulauan Maladewa. Banten merupakan pelabuhan yang besar dengan komoditi barang dagangannya antara lain, beras, makanan dan lada.
2. Pontang, merupakan sebuah kota yang besar tetapi pelabuhannya tidak sepenting Banten. Jalur niaga dan komoditi yang diperdagangkan sama dengan Banten.
3. Ceguide atau Cigede merupakan salah satu kota besar. Perdagangan dari pelabuhan ini dilakukan dengan Pariaman, Andalas, Tulang Bawang, Lampung, Sekampung dan lain-lain. Adapun komoditi dari pelabuhan ini sama dengan produk yang dijualbelikan di pelabuhan Banten dan Pontang.
4. Tangaram, nama sebelum Tangerang saat ini, yang juga merupakan kota besar. Barang dagangannya juga sama dengan pelabuhan-pelabuhan yang disebut terdahulu.
5. Kalapa atau yang saat ini dikenal dengan Jakarta, merupakan sebuah kota besar yang kosmopolit. Hubungan niaganya jauh lebih luas, antara lain dengan Sumatra, Palembang, Makasar, Malaka, Tanjungpura, Jawa, dan Madura. Pelabuhan ini diperintah secara teratur. Raja mengeluarkan peraturan tertulis untuk setiap pelanggaran yang dilakukan penduduk setempat.
6. Chi Manuk merupakan pelabuhan Kerajaan Sunda paling Timur sekaligus menjadi pembatas dengan kerajaan yang ada di Sumatera<sup>9</sup>.

Kegiatan perniagaan di pelabuhan-pelabuhan tersebut terus berlangsung sampai datangnya kekuasaan Kesultanan Banten. Jauh sebelum

---

<sup>9</sup> Pelabuhan-pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang telah hadir dan berperan dalam rute perdangan yang menghubungkan Jawa dengan dunia luar (kepulauan lain). Lihat Halwani Michron dan Mudjahid Chudori, *Catatan Masa Lalu Banten* (Serang, PT Saudara Serang, 1993) hal 24. Lihat juga Peter Boomgaard, "In The Shadow of Rice, Roots and Tubers in Indonesian History, 1500-1950", dalam *Journal Agricultural History*, Vol. 77, 2003

datangnya Islam, wilayah ini memang telah maju dan berkembang di bidang perdagangan. Di samping itu, kota ini lebih kosmopolit dibandingkan dengan yang lainnya. Bahkan hal ini dipertegas oleh Claude Guillot yang mengatakan bahwa Banten memiliki peninggalannya sendiri dan telah memiliki peradaban jauh sebelum kekuasaan Islam datang<sup>10</sup>. Wilayah ini juga memiliki kekhasannya sendiri karena wilayah ini merupakan wilayah pertemuan antara dua tradisi kerajaan besar, antara tradisi kerajaan Melayu dan kerajaan Jawa. Selain memiliki bandar pelabuhan yang cukup ramai, Kerajaan Sunda juga memiliki jalur perdagangan lintas darat yang cukup penting melalui Jasinga, Rangkas Bitung, dan Serang, dengan pusatnya Pakuan Pajajaran menuju kearah Timur dan Barat.

Pada abad ke 15, Banten merupakan pelabuhan yang belum begitu berarti tetapi sudah disebutkan sebagai pelabuhan kedua terbesar dari Kerajaan Sunda sesudah Kalapa. Pada masa itu, Banten merupakan pelabuhan pengekspor beras, bahan makanan dan lada. Banten juga disebut sebagai pelabuhan yang strategis. Pelabuhan yang menghubungkan Asia dan Eropa pada masa itu<sup>11</sup>. Selain dijadikan tempat perdagangan, Banten juga menjadi sarana interaksi sosial antara masyarakat lokal dan internasional sehingga memperlancar kontak budaya multikultural.

Interaksi budaya yang berawal dari kegiatan ekonomi dan berkembang di sektor-sektor lain, karena di sinilah tempat berlabuhnya kapal dari berbagai bangsa, antara lain Cina, Myanmar, Keling, Persia dan lainnya. Pelabuhan Banten menjadi salah satu pusat perniagaan penting dan menjadi pusat para pedagang Tionghoa di Nusantara pada awal abad ke 16. Runtuhnya Kerajaan Malaka ditahun 1511, ikut mempercepat laju pertumbuhan ekonomi di Banten. Hoessein Djajadiningrat, Banten baru berkembang setelah berkuasanya dinasti Islam di tahun 1527. jauh sebelum datangnya Islam pelabuhan tersebut digambarkan sebagai kampung yang tidak penting<sup>12</sup>.

## **B. Masuk dan Berkembangnya Islam di Banten**

Perlu diketahui, antara perkembangan Islam dan islamisasi memiliki arti yang berbeda. Masuknya Islam menandakan bahwa adanya seorang Muslim atau komunitas Muslim yang datang ataupun tinggal di wilayah Banten, sedangkan Islamisasi merupakan proses penyebaran Islam ditandai dengan massifnya konversi kepercayaan agama penduduk lokal kepada

---

<sup>10</sup> Claude Guillot, *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII* (Jakarta, KPG, 2008) hal. 56

<sup>11</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 28-29.

<sup>12</sup> Hoessein Djajadiningrat, *Tinjauan Kritis Tentang Sejarah Banten Sumbangan Bagi Pengenalan Sifat-Sifat Sejarah Jawa* (Jakarta: Penerbit Djambatan-KITLV, 1983) hal. 39-140.

agama Islam. Jika merujuk pada awal masuknya Islam di Banten maka jauh sebelum abad ke 15, Islam sudah masuk ke Banten. Wilayah Banten yang berada di jalur perdagangan internasional *Pepper Road* diduga telah memiliki interaksi hubungan dengan dunia luar sejak awal abad Masehi. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa sebelum Islam masuk ke Banten, mayoritas masyarakat Banten memeluk agama Hindu. Sekitar abad ke 7, Banten telah menjadi pelabuhan yang dikunjungi oleh para saudagar dari luar, bahkan menurut Gulliot, jauh sebelum dinasti Islam berkuasa, pelabuhan Banten sudah ramai dikunjungi saudagar dari Asia Timur, Tiongkok maupun Semenanjung Indocina.<sup>13</sup>

Seiring dengan meningkatnya volum perdagangan di wilayah Nusantara, tidak terlepas kemungkinan para pedagang Arab, Cina, India dan Perak singgah di Banten dan mengajarkan agama Islam di sana. Besar kemungkinan, kegiatan Islamisasi di Banten jauh telah dimulai sebelum abad ke 15. Menurut catatan Tome Pires, pada 1512-1515 sudah ditemukan keberadaan orang-orang Islam di Banten. Mereka menempati daerah pelabuhan di Cimanuk.<sup>14</sup> Sewaktu Sunan Ampel Denta (Raden Rahmat) pertama kali datang ke Banten, ia mendapati orang Islam di Banten walaupun saat itu penguasa Banten masih memeluk Hindu.

Ketika Kesultanan Malaka jatuh ke tangan Portugis pada 1511, diaspora para pedagang Muslim terjadi. Sebagian dari mereka pindah ke wilayah Banten<sup>15</sup>. Keramaian Banten bertambah dengan berdatangnya para pedagang dari Asia, Arab, India, kemudian disusul dengan pedagang Eropa. Di sisi lain, pelabuhan Banten dilalui oleh kapal-kapal dagang yang datang dari dan menuju ke arah Barat Laut melalui selat Bangka<sup>16</sup>.

Proses penyebaran Islam atau Islamisasi yang terjadi di Banten lebih menggunakan pendekatan yang lembut, tanpa adanya konfrontasi dengan masyarakat lokal ataupun paksaan. Bahkan, aneksasi wilayah tidak terjadi untuk menyebarkan agama Islam. Pendekatan tasawuf lebih mewarnai proses Islamisasi yang terjadi di Banten. Jalur akulturasi dan venakularisasi, memudahkan masyarakat menerima Islam sebagai agama. Pada akhirnya, konversi agama yang terjadi di Banten dari Hindu ke Islam menjadi lebih mudah. Proses Islamisasi di Banten sendiri diawali oleh Raden Rahmat atau Sunan Ampel dan kemudian dilanjutkan oleh Syarif Hidayatullah atau Sunan

---

<sup>13</sup> Gulliot, Banten ..., hal 59.

<sup>14</sup> Saleh, *Nyukcruk* ..., hal. 10 – 11.

<sup>15</sup> Letak Malaka yang Strategis menjadikan wilayah ini sebagai pusat perdagangan di Asia Tenggara, pasca aneksasi Kerajaan Portugis terjadi peralihan jalur perdagangan ke wilayah pulau Jawa. Lihat Manuel Lobato, "Melaka is like a cropping field" Trade Management in the Strait of Melaka during the Sultanate and the Portuguese Period", *Journal of Asian History*. Vol 46, No. 2, 2012. Hal. 231.

<sup>16</sup> Nina, *Banten* ..., hal. 25-26.

Gunung Jati. Hal ini diceritakan dalam naskah *Carita Purwaka Caruban Nagari Pupuh XVII*.<sup>17</sup>

### 1. Konflik Syarif Hidayatullah dengan Pajajaran

Sebelum melihat proses islamisasi yang terjadi di Banten, islamisasi wilayah Banten tidak bisa lepas dari peranan Kesultanan Cirebon. Proses islamisasi di Tatar Sunda sendiri dimulai dari wilayah Jawa Barat. Perlu diketahui, bahwa Pajajaran merupakan Kerajaan Sunda yang memiliki luas wilayah yang cukup besar. Banten juga termasuk wilayah teritorialnya. Islam telah lebih awal menyebar ke wilayah Jawa Barat tepatnya di wilayah Cirebon dan Kuningan.

Kerajaan Cirebon sendiri dipimpin oleh Prabu Cakrabuana (Pangeran Walangsungang), putra dari Prabu Siliwangi, Raja Pajajaran dari istrinya yang kedua, Nyi Subang Larang. Prabu Siliwangi (Raja Jaya Dewata) sendiri memiliki tiga Istri. Dari Istri yang kedua, Nyi Subang Larang, memiliki tiga anak, di antaranya Pangeran Walangsungang atau yang dikenal dengan Prabu Cakrabuana, Nyai Rarasantang, dan Pangeran Rajasagara atau yang lebih dikenal dengan Prabu Kian Santang.

Sebelum berdirinya Kerajaan Cirebon, konflik internal terjadi di Pakuan (ibukota Kerajaan Sunda Pajajaran) yakni perselisihan tahta antara Nyai Subang Larang dengan Kentring Manik Mayangsunda (Istri Pertama Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi Jaya Dewata). Terdapat versi lain yang menceritakan bahwa keluarnya Walang Sungsang dari lingkungan Pakuan beserta adiknya Nyai Rarasantang dilakukan dengan seizin ayahnya, sedangkan Rajasagara Prabu Kian Santang tetap berada di lingkungan Pakuan. Di kemudian hari, tahta Pajajaran diserahkan kepada Surawisesa, putra mahkota dari Kentring Manik Mayangsunda<sup>18</sup>.

Dari rahim Nyai Rarasantang, Sri Baduga memperoleh seorang anak laki-laki bernama Syarif Hidayatullah atau Sunan Gunung Jati. Dengan kata lain, Syarif Hidayatullah merupakan cucu dari Raja Jaya Dewata Prabu Siliwangi.<sup>19</sup> Silsilah Syarif Hidayatullah masih memiliki kekerabatan yang

---

<sup>17</sup> HS. Sutadji KS, *Carita Purwaka Caruban Nagari Rakean Walang Sungsang dan Syarif Hidayat, Para Pendiri Kerajaan Islam Cirebon Abad ke XV M* (Jakarta, Perum Percetakan Negara Republik Indonesia. 2003) hal 26.

<sup>18</sup> Abdurrahman, *Pakuan Pajajaran* (Bogor: Pustaka Amma, 2015) hal 58-59. Lihat pula, Sutadji *Caruban ...*, hal. 10 – 15.

<sup>19</sup> Di dalam naskah *Caruban Nagari Rakean Walang Sungsang dan Syarif Hidayat*, diceritakan bahwa pada tahun 1448, Nyi Mas Rarasantang yang sedang hamil bersama suaminya Sayid Abdullah Umdatuddin pergi haji ke Mekkah dan di sanalah putra pertamanya lahir. Sang putra tersebut diberi nama Syarif Hidayatullah, ketika pulang ke Mesir. Di sana, ia menghabiskan harinya dengan menelaah ilmu agama dan perlahan ia tumbuh menjadi anak yang cerdas dan terampil. Walaupun masih kecil, Syarif Hidayatullah telah hafal al-Quran, dan menguasai hadis dari kitab

sangat dekat dengan Prabu Siliwangi sebagai cucunya dan keluarga besar bangsawan Pajajaran. Syarif Hidayatullah sendiri lahir di Mekkah dan besar di Mesir, ayahnya Sayyid Abdullah Umdatuddin Azamatkhan merupakan keturunan Nabi Muhammad Rasulullah SAW. Dari ayahnya, Syarif Hidayatullah mewarisi garis nasab langsung Rasulullah, dan dari ibunya mewarisi keturunan trah Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi. Setelah dewasa, Syarif Hidayatullah memohon izin kepada ibunya, untuk berangkat ke Tanah Jawa untuk bertemu dengan pamannya Prabu Cakrabuana dan menyebarkan Islam di Jawa Barat bersama dengan pamannya.

Sebagai Kerajaan yang berada di bawah pengawasan Pajajaran, Prabu Cakrabuana atau yang lebih dikenal sebagai Pangeran Walang Sungsang sebagai raja dari Kerajaan Cirebon memiliki kewajiban membayar upeti ke Kerajaan Pajajaran setiap tahunnya. Pemberian upeti ini merupakan hal yang wajar, di mana Kerajaan Cirebon merupakan bagian dari kekuasaan Kerajaan Sunda Pajajaran.

Terdapat beberapa versi terkait konflik Syarif Hidayatullah dengan Kerajaan Pajajaran, yang saat itu dipimpin oleh kakeknya sendiri Prabu Siliwangi. Versi pertama, dalam Naskah *Pustaka Nagara Kertabhumi* menceritakan bahwa pada tanggal 12 bagian terang bulan Caitra tahun 1404 Saka, ketika Syarif Hidayatullah menghentikan pengiriman upeti yang seharusnya dibawa setiap tahun ke Pakuan Pajajaran dan menyatakan Cirebon tidak lagi berada di bawah kekuasaan Pajajaran. Tindakan tersebut dilakukan setelah terlebih dahulu mendapat desakan dari para Wali Songo lainnya.

Ketika Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi baru saja menempati istana Sri Bima di Pakuan diberitakan bahwa pasukan angkatan laut Kerajaan Demak berada di Pelabuhan Cirebon untuk menjaga kemungkinan datangnya serangan Pajajaran. Untuk mengetahui keadaan tersebut, Prabu Siliwangi mengutus Tumenggung Jagabaya beserta 60 anggota pasukannya, namun Ki Jagabaya dan pasukannya disergap hingga tak berdaya menghadapi pasukan gabungan Cirebon-Demak yang jumlahnya sangat besar. Terdapat suatu episode yang memberitakan Jagabaya memeluk Islam.

Peristiwa masuk Islamnya Jagabaya membangkitkan kemarahan Prabu Siliwangi. Ia memerintahkan untuk menyiapkan pasukan dan menyerang Cirebon. Pengiriman pasukan tersebut dapat dicegah oleh *Purohita* atau pendeta Biksu tertinggi Keraton, yakni Ki Purwa Galih, dengan alasan tidak pantas seorang kakek menyerang anak dan cucunya. Di samping itu,

---

*Kutubusitah*. Sedangkan dari ibunya, ia mewarisi ilmu kanuragan silat Pajajaran. Lihat Sutadji, *Caruban ...*, hal. 24. Sedangkan dari garis Ayahnya, Syarif Hidayatullah merupakan keturunan langsung dari Baginda Rasulullah Nabi Muhammad SAW, dengan marga Azamatkhan.



diyakini pula bahwa yang mengangkat Syarif Hidayatullah adalah Pangeran Walang Sungsang yang merupakan putranya sendiri.<sup>20</sup>

Versi kedua, pada tahun 1482, Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi Sang Maharaja Pajajaran mengirim utusan yang dipimpin Tumenggung Jagabaya membawa 60 orang pengikut. Tugas Tumenggung Jagabaya yang diberi wewenang penuh untuk mengambil keputusan adalah minta tanggung jawab Caruban atau Cirebon atas pernyataan lepas dari Galuh Kaler Nagari. Syarif Hidayatullah menggunakan kekuatan supranaturalnya untuk memindahkan pokok pembicaraan ke soal agama dan Tumenggung Jagabaya beserta pengikutnya mendengar ceramah agama dengan terpana dan akhirnya memeluk Islam.

Syarif Hidayatullah meminta kepada Tumenggung Jagabaya untuk sementara kembali ke Pajajaran bersama sejumlah pengikut untuk menyampaikan tentang agama Islam dan menyampaikan sembah bakti Syarif Hidayatullah selaku cucunda kepada kakeknya. Disampaikan pula bahwa Syarif Hidayatullah akan segera ke Pajajaran bersama dengan Pangeran Walang Sungsang. Sesampainya di istana Pajajaran, Tumenggung Jagabaya menghadap Prabu Siliwangi. Salam dan pesan dari Syarif Hidayatullah disampaikan, sekaligus memberikan pemahaman tentang Islam kepada raja dan segenap perangkatnya. Sang Prabu ingin langsung mendengar sendiri dari cucunya perihal Islam dan menyatakan siap untuk menerima kedatangannya.

Berita kedatangan Syarif Hidayat dan Pangeran Walang Sungsang serta penyebaran Islam di Pajajaran cepat menyebar ke seluruh penjuru negeri dan terdengar pula oleh biksu Istana Pakuan yang bernama Ki Wuku Talibrata. Ia pergi ke Ibukota Pakuan untuk mencegah Prabu Siliwangi terpengaruh akan Islam. Biksu tersebut memiliki pengaruh besar di Istana Pakuan. Setibanya di Ibukota, ia segera mengumpulkan para biksu lainnya, kemudian menjelaskan kepada mereka tentang kedatangan putra dan cucu Prabu Siliwangi bukan untuk menghaturkan sembah kepada orang tua, melainkan untuk menghapus agama leluhur dan diganti dengan agama baru yaitu Islam. Kemudian mereka bersama-sama ke Istana dan membujuk Sang Prabu untuk keluar dari ibukota Pakuan. Hal ini terpaksa dilakukan oleh Ki Wuku Talibrata karena dirinya tidak akan mampu melawan kekuatan batin kedua tamunya itu. Setelah berjalan sekitar 100 tombak dari istana Pakuan, Ki wuku Talibrata dengan kekuatan dan kesaktianya menancapkan Pusaka *Nyere Lalaki* yang membuat istana Pajajaran seperti amblas ke dalam tanah. Bersamaan dengan itu, istana Pakuan pun lenyap dari pandangan dan berubah menjadi hutan.

Melihat istana Pakuan lenyap, Nyi mas Ratu Dewi Balilayaran (Putri Prabu Siliwangi) dengan dukungan suaminya, Pangeran Kabuaran, Patih

---

<sup>20</sup> Abdurrahman, *Pakuan ...*, hal. 61-62.

Argatala, Tumenggung Aria Kebo Kamale, beserta sejumlah keluarga dan prajurit Istana, mengundurkan diri dan keluar ke arah Utara Ibukota Pakuan. Turut beserta Putra Mahkota Prabu Anom Suwirasesa, yang kemudian mendirikan pemerintahan kembali dengan menggunakan nama Pajajaran. Pemerintahan baru yang didirikan Surawisesa tersebut mendapatkan dukungan yang cepat dari para Bupati-bupati bawahan. Sementara Syarif Hidayatullah, Panembahan Walang Sungsang, Rakean Rajasagara Prabu Kian Santang dan Tumenggung Jagabaya kembali ke Caruban Nagari dengan membawa singgasana Prabu Siliwangi serta membawa beberapa pusaka seperti kujang, keris dan tombak.<sup>21</sup>

Konflik yang terjadi antara Syarif Hidayatullah dengan Pajajaran merupakan suatu epos yang penting dalam sejarah islamisasi di Tatar Sunda. Hal ini berdampak kepada proses penyebaran Islam di Tatar Sunda dan Banten pada khususnya. Di samping itu, konflik ini menjadi pemicu renggangnya hubungan Kerajaan Cirebon dan Kerajaan Pajajaran yang berakibat pada peperangan antara Cirebon dan Pajajaran. Banten yang menjadi basis kedua penyebaran Islam setelah Cirebon, kemudian memisahkan diri dari Kerajaan Pajajaran berkat bantuan pasukan gabungan Cirebon dan Demak.

Vlekke mengatakan bahwa terjadi perseteruan politik antara penguasa-penguasa di Pulau Jawa, bangsa Portugis yang saat itu berkunjung ke Sunda Kalapa, pelabuhan Kerajaan Pajajaran, menafsirkan bahwa perseteruan tersebut sebagai perang agama antara pendukung dan penentang dominasi Islam.<sup>22</sup> Penyebaran Islam di Banten dilakukan secara massif oleh Syarif Hidayatullah beserta putranya Hasanuddin, dan proses islamisasi Banten pasca kedatangan Syarif Hidayatullah tergolong cepat.

## **2. Peran Syarif Hidayatullah dan Hasanuddin**

Dalam *Purwaka Caruban Nagari* diceritakan bahwa Syarif Hidayatullah menyebarkan Islam di wilayah Jawa bagian Barat termasuk Banten yang saat itu masuk dalam teritori Pajajaran. Masih menurut versi *Purwaka Caruban Nagari*, bersama dengan 98 muridnya dari Cirebon, Syarif Hidayatullah yang kemudian dikenal dengan Sunan Gunung Jati menyebarkan ajaran Islam ke wilayah Banten.

Secara perlahan-lahan, Islam dapat diterima oleh penduduk masyarakat Banten. Proses islamisasi dengan menggunakan pendekatan budi pekerti (akhlak) budaya, persuasif dan pendekatan tasawuf, inilah yang ternyata

---

<sup>21</sup> Sutadji, *Caruban ...*, hal. 37-38.

<sup>22</sup> Portugis melihat keadaan kondisi politik di tanah Jawa, mereka berharap dapat memikat penguasa-penguasa non-Muslim di pulau itu untuk berpihak kepada mereka. Lihat Bernard H.M. Vlekke, *Nusantara Sejarah Indonesia* (Jakarta: KPG, 2016) hal. 91.

membuat masyarakat tertarik memeluk Islam. Bahkan, pembesar Pajajaran yang merasa tertarik dengan ketinggian ilmu dan akhlak Syarif Hidayatullah, menikahkan adik perempuannya yang bernama Nyai Kawunganten pada Sang Sunan. Dari pernikahan ini lahirlah dua anak, yang pertama Ratu Winahon dan Hasanuddin.<sup>23</sup> Penyebaran Islam di Banten tidak dapat lepas dari peranan Syarif Hidayatullah dan putranya Maulana Hasanuddin.

Setelah Syarif Hidayatullah kembali ke Cirebon, penyebaran Islam di Banten diserahkan kepada Maulana Hasanuddin. Hal ini diceritakan dalam *Sajarah Banten*, bahwa Syarif Hidayatullah memerintahkan kepada Maulana Hasanuddin untuk melanjutkan penyebaran Islam, dan di bantu oleh dua orang santri Mas Jong dan Agus Ju.<sup>24</sup> Dengan dibantu oleh para santrinya, Hasanuddin terus berusaha mengIslamkan masyarakat di daerah Banten pedalaman, yakni Gunung Pulosari tempat bertapanya 800 resi. Setelah mendengarkan ajaran Islam yang disampaikan oleh Hasanuddin disertai kesaktiannya, 800 resi tersebut menyatakan masuk Islam dan menjadi pengikut Maulana Hasanuddin.

Dalam *Babad Banten* dikisahkan bahwa setelah Sunan Gunung Jati kembali ke Cirebon, islamisasi dilanjutkan oleh Hasanuddin dipenjurur Banten, termasuk menyisir wilayah Gunung Pulosari, Gunung Karang, Pulau Panaitan, bahkan sampai ke Ujung Kulon. Setelah tujuh tahun melaksanakan tugasnya, Syarif Hidayatullah kembali ke Banten dan mengajak Hasanuddin menunaikan ibadah haji ke Mekkah<sup>25</sup>. Hal yang menarik dari proses islamisasi Banten adalah munculnya mitos-mitos kesaktian yang dimiliki oleh Syarif Hidayatullah dan Maulana Hasanuddin dalam menyebarkan Islam. Mitos kesaktian ini misalnya diceritakan dalam *Sajarah Banten*, ketika Maulana Hasanuddin mengalahkan Prabu Pucuk Umum dalam adu kesaktian sabung ayam<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> Hoesein, *Tinjauan ...*, hal. 90-91

<sup>24</sup> Terdapat perbedaan keterangan antara Naskah *Sajarah Banten* dengan *Caruban Nagari Rakcan Walang Sungsang*. Dalam *Caruban Nagari* diterangkan bahwa Ki Masjong dan Agus Jo merupakan santri yang dibawa oleh Syarif Hidayatullah untuk memabantu Hasanuddin dalam penyebaran Islam, sedangkan dalam *Sajarah Banten* Ki Mas Jong dan Agus Jo merupakan prajurit Pajajaran yang dikalahkan oleh Hasanuddin dan kemudian menjadi pengikut setianya. Lihat Anonim, *Sajarah Banten Versi KGB 183* (Jakarta, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, 2010) hal 68; Lihat pula Sutadji, *Caruban ...*, hal. 60 – 70.

<sup>25</sup> Hussein, *Tinjauan ...*, hal. 34.

<sup>26</sup> Diceritakan dalam *Sajarah Banten*, ayam yang diadu oleh Pucuk Umum terbuat dari besi, sedangkan ayam Hasanuddin sendiri merupakan muridnya yang menjelama menjadi ayam dan bertarung di Tegal Papak. Bahkan setelah itu terjadi peristiwa Maulana Hasanuddin mengejar Parbu Pucuk Umum yang terbang dari Gunung Karang ke Ujung Kulon. Lihat Anonim, *Sajarah Banten...* hal 70-72.

Peranan Maulana Hasanuddin beserta para pengikutnya dalam menyebarkan Islam ke penduduk pribumi Banten sangat menentukan. Dengan perilaku akhlak dan ilmunya Maulana Hasanuddin mendapatkan sambutan yang baik. Beberapa pembesar Pajajaran yang ada di Banten perlahan mengikutinya. Melihat perkembangan Islam yang cukup pesat, baik di Barat maupun di Timur (Kesultanan Demak), menimbulkan kekhawatiran bagi Kerajaan Pajajaran akan penetrasi Islam di wilayahnya tersebut. Raja Pajajaran mengambil kebijakan antara lain: *pertama* membatasi pedagang-pedagang yang beragama Islam mengunjungi pelabuhan-pelabuhan yang berada dibawah pengawasan Pajajaran. *kedua* mengadakan perjanjian dan kerjasama diplomatik, baik di bidang perdagangan dan politik dengan Portugis yang berkedudukan di Malaka.

Sumber Portugis menginformasikan bahwa pada saat yang bersamaan, Surawisesa menjabat sebagai Prabu Anom (Putra Mahkota), pernah diutus oleh ayahnya Prabu Siliwangi (Jayadewata) untuk datang ke Malaka menemui Alfonso d' Albuquerque guna menjalin hubungan bilateral perdagangan dengan Portugis di 1512. Hasil kunjungan pertama bersifat penjajakan. Pada 1513, berita ini ditulis oleh Tome Pires. Sedangkan hasil yang kedua adalah kedatangan utusan Portugis yang dipimpin oleh Hendrique Leme (ipar Alfonso) pada tahun 1522, ke ibukota Pakuan. Dalam kunjungan tersebut, disepakati persetujuan antara Pajajaran dan Portugis mengenai perdagangan dan keamanan.<sup>27</sup>

Pada 1522, Surawisesa naik tahta. Penobatannya dihadiri utusan Portugis yang ada di Malaka. Pada akhir kunjungan tersebut, utusan Portugis dengan Pakuan menandatangani perjanjian dengan Pajajaran. Perjanjian tersebut ditandatangani pada tanggal 21 Agustus 1522. Adapun isi perjanjian tersebut antara lain :

1. Raja Pajajaran dalam satu tahun akan memberikan Lada sebanyak 1000 karung yang diperlukan Portugis. Sebaliknya, Portugis pun akan memberikan komoditi barang yang akan diberikan sesuai dengan kebutuhan Pajajaran.
2. Portugis diberikan izin untuk mendirikan benteng di pelabuhan Sunda Kalapa.
3. Portugis bersedia membantu Pajajaran apabila diserang oleh tentara Demak atau yang lainnya<sup>28</sup>.

Vlekke juga menginformasikan bahwa pada 1522 terjalin kerjasama persekutuan antara pihak Portugis dan Kerajaan Sunda Pajajaran, di mana pada tahun tersebut, Portugis mengunjungi Pakuan sebagai ibukota kerajaan Sunda Pajajaran.<sup>29</sup> Menurut Vlekke, pada masa itu, posisi Kerajaan Sunda

---

<sup>27</sup> Abdurrahman, *Pakuan ...*, hal. 79-80.

<sup>28</sup> Danasmita, *Nyucruk ...*, hal. 87-88.

<sup>29</sup> Vlekke, *Nusantara ...*, hal. 91.

Pajajaran sedang terancam oleh arus islamisasi yang masif. Telah terjadi pergumulan antara penguasa-penguasa wilayah Jawa, dan bangsa Portugis menafsirkan bahwa perseteruan tersebut sebagai perang agama antara pendukung dan penentang dominasi agama Islam. Tindakan Raja Pajajaran Prabu Surawisesa atas perjanjiannya dengan pihak Portugis justru telah memperkeruh suasana. Rakyat Pajajaran yang mayoritas telah memeluk agama Islam menjadi tidak simpatik. Maka terjadilah perlawanan rakyat di daerah pesisir yang dipimpin oleh Maulana Hasanuddin untuk menentang perjanjian tersebut.<sup>30</sup>

Mendengar perjanjian persahabatan antara Pajajaran dengan Portugis, yang salah satu isinya ditunjukkan langsung kepada Kerajaan Demak, membuat kerajaan Demak marah dan mengadakan konfrontasi langsung dengan Portugis, guna menghancurkan kekuasaannya di Nusantara, berikut dengan Pajajaran yang telah berani mengadakan perjanjian. Peristiwa ini menjadi salah satu momentum perluasan pengaruh Islam di wilayah Jawa Barat. Sebelum mengadakan penyerbuan ke Pajajaran pasukan demak yang dipimpin oleh Fatahillah, dengan menggunakan kapal besar berangkat menuju Cirebon untuk meminta masukan dari Syarif Hidayatullah dalam merencanakan strategi penyerangan ke Pajajaran. Sesuai arahan dari Syarif Hidayatullah Pasukan gabungan Demak dan Cirebon yang dipimpin oleh Fatahillah, Dipati Kelling, Pangeran Cirebon, dan Dipati Canguk berangkat ke Banten, dan tanpa mengalami banyak kesulitan yang berarti pasukan gabungan ini dapat menguasai wilayah Banten pada tahun 1525.

Keberhasilan pasukan gabungan antara Demak dan Cirebon dalam menguasai wilayah Banten, tidak terlepas dari peranan Maulana Hasanuddin. Berkat bantuan dari pasukan pribumi yang dipimpin oleh Maulana Hasanuddin, Banten dapat dikuasai. Selanjutnya, untuk pemantapan keamanan di daerah yang baru dikuasai, maka diangkatlah Maulana Hasanuddin sebagai Adipati Banten atau Panembahan Banten dengan pusat pemerintahannya terdapat di Banten Girang. Sesuai dengan penetapan ayahanda dari Maulana Hasanuddin, yakni Sunan Gunung Jati Syarif Hidayatullah. Pusat pemerintahan di Banten Girang ini kemudian dipindahkan ke dekat pelabuhan yang kemudian disebut Surosowan. Pemandahan ibukota Banten itu sendiri terjadi di tahun 1526.<sup>31</sup>

Hoesein Djayadiningrat, menuliskan dalam bukunya *Tinjauan Kritis Tentang Sejarah Banten*, bahwa proses penaklukan Banten Girang terjadi antara tahun 1525 dan 1527. Demikian pula pemindahan ibukota dari Banten Girang ke wilayah Surosowan, tidak dilakukan oleh Hasanuddin melainkan oleh ayahnya Syarif Hidayatullah. Meskipun tidak ada tanggal yang pasti, namun dapat dianalogikan dengan hari mulia yaitu bulan

---

<sup>30</sup> Halwany *Catatan ...*, hal. 56.

<sup>31</sup> Hoesein, *Tinjauan ...*, hal. 123-124.



Muharrom tanggal satu. 1 Syuro atau satu Muharrom adalah hari baik untuk melakukan peristiwa penting, yang dipercayai masyarakat setempat pada waktu itu. Menurut Halwani Michrob besar kemungkinan pemindahan ibukota dari Banten Girang ke Surosowan Banten pesisir pantai terjadi pada tanggal 1 Muharrom 933 H. bertepatan pada tahun 1526 M.<sup>32</sup>

### C. Berdirinya Kesultanan Banten

Berdirinya Kesultanan Banten tidak bisa lepas dari peranan Syarif Hidayatullah dalam membangun pondasi pemerintahan dan menyiapkan Maulana Hasanuddin putranya sebagai raja pertama dari Kesultanan Banten. Pasca terjadinya penandatanganan perjanjian kerjasama hubungan diplomatik antara Pajajaran dengan Portugis, yang merugikan para pedagang Muslim dan penduduk setempat. Kejadian itu menimbulkan ketegangan di wilayah Pajajaran antara lain Banten. Masyarakat setempat melakukan tindakan protes dan berakhir dengan lepasnya wilayah Banten pasca terjadinya konfrontasi aneksasi penyerangan pasukan gabungan antara pasukan pribumi yang dipimpin oleh Maulana Hasanuddin, pasukan Cirebon dan pasukan Demak.

Setelah Banten dikuasai oleh pasukan Cirebon dan Demak pada tahun 1525, atas petunjuk dan intruksi dari Syarif Hidayatullah pusat pemerintahan Banten yang tadinya terletak di Banten Girang, dipindahkan ke wilayah pesisir peabuhan Banten yang kemudian disebut dengan Surosowan. Maulana Hasanuddin ditunjuk sebagai Adipati yang memerintah wilayah Banten. Pemilihan Surosowan sebagai Ibukota Banten, tampaknya didasarkan atas beberapa pertimbangan antara lain karena Surosowan lebih mudah dikembangkan sebagai pusat perdagangan. Syarif Hidayatullah-lah yang menentukan letak posisi di mana dibangunnya Istana, alun-alun, masjid, pasar, yang kemudian kelak wilayah tersebut dikenal dengan Surosowan.

Melihat perkembangan wilayah Banten yang terus maju dan berkembang pesat, maka pada tahun 1552, Banten yang awalnya hanya sebuah kadipaten ditingkatkan statusnya menjadi sebuah kerajaan di bawah pengawasan Demak, lebih tepatnya negara bagian Demak. Hasanuddin yang awalnya hanya menjabat sebagai Adipati kemudian dinobatkan menjadi raja Kerajaan Banten dengan gelar Maulana Hasanuddin Panembahan Surosowan.<sup>33</sup> Pada tahun 1552, secara resmi Banten ditetapkan menjadi sebuah kerajaan, dan Maulana Hasanuddin sebagai Panembahan Banten.

---

<sup>32</sup> Halwani, *Catatan ...*, hal. 60-61

<sup>33</sup> Proses berdirinya Kerajaan Banten yang semula hanya sebuah wilayah kadipaten menjadi kerajaan, tidak terlepas dari Syarif Hidayatullah yang mengarsiteki kerajaan Banten, dan Cirebon. Bahkan sebenarnya menurut Hoesein, pada tahun 1546, Hasanuddin telah bertindak sebagai raja atau panembahan yang

Dalam tradisi cerita rakyat Banten, sebagaimana tertulis dalam *Sajarah Banten*, Hasanuddin dianggap sebagai pendiri Kerajaan Banten. Syarif Hidayatullah atau Sunan Gunung Jati lebih dianggap sebagai seorang ayah yang membimbing putranya untuk mendirikan dan membangun sebuah kerajaannya sendiri. Hal ini dapat terlihat dari silsilah Sultan Banten yang diawali dengan nama Sultan Maulana Hasanuddin sebagai pendiri Kesultanan Banten. Walaupun demikian, Syarif Hidayatullah memiliki peranan yang sangat penting dalam mengarsiteki dan merumuskan konsep-konsep Kesultanan Banten. Hal tersebut dapat dilihat dari bagaimana Syarif Hidayatullah, memberikan intruksi untuk memindahkan ibukota yang awalnya terletak di Banten Girang di pindah ke wilayah pesisir. Di samping itu, ia juga menentukan wilayah alun-alun, pasar, Masjid dan juga letak istana yang akan dibangun kemudian.

Dalam tradisi tutur Cirebon, peranan Syarif Hidayatullah atau Sunan Gunung Jati sebagai pendiri Kesultanan Banten sangat menonjol. Seperti telah dikemukakan sebelumnya, perintisan berdirinya Banten sebagai sebuah kerajaan Islam diawali dengan kegiatan penyebaran Islam dan pembentukan komunitas-komunitas masyarakat Muslim. Jika penyebaran Islam telah dilakukan dan mayoritas masyarakat Banten saat itu telah memeluk Islam, maka penguasaan secara politik pun dijalankan sampai akhirnya berdiri pemerintahan yang kemudian disebut dengan Kesultanan Banten.

Ketika Banten telah menjadi sebuah Kesultanan, digambarkan oleh J.de Barros, Banten merupakan pelabuhan besar di Jawa, sejajar dengan Malaka. Sebuah sungai membagi Kota Banten menjadi dua bagian. Sungai tersebut dapat dilalui oleh perahu jenis *jung* dan *galen*. Pada satu tepi sungai berjajar benteng-benteng yang dibuat dari kayu yang dilengkapi dengan meriam. Di tengah kota terdapat sebuah lapangan luas, yang disebut dengan alun-alun yang digunakan untuk kepentingan kerajaan seperti halnya parade militer dan kepentingan masyarakat Banten. Alun-alun itu juga berfungsi sebagai tempat parade kesenian masyarakat dan berfungsi sebagai pasar pada pagi hari.

Istana atau kraton Surosowan terletak disebelah selatan alun-alun. Di sampingnya terdapat bangunan datar yang ditinggikan dan beratap, disebut *Srimanganti* yang berfungsi sebagai tempat duduk raja bertatap muka dengan dengan rakyatnya. Sedangkan disebelah Barat alun-alun didirikan sebuah masjid agung.<sup>34</sup>

Ketika pelabuhan Malaka dikuasai Portugis pada 1511, banyak pedagang Arab dan Tionghoa, India atau saudagar regional dan mancanegara lainnya yang mengalami kesusahan dalam memperoleh barang dagang.

---

memiliki kewenangan untuk mengelola pemerintahan di Banten. Lihat Hoesein, *Tinjauan ...*, hal 127; Lihat pula Halwani, *Catatan ...*, hal. 67 – 72.

<sup>34</sup> Hoesein, *Tinjauan ...*, hal. 121-122.

Pemerintahan Portugis melakukan kebijakan yang berbeda dengan yang digariskan Kesultanan Malaka. Benteng kuat dan kokoh dibangun di tepi Selat Malaka sebagai simbol adikuasa Portugis, sekaligus sebagai pertahanan atas ancaman musuh Portugis, seperti Kerajaan Aceh dan Johor.<sup>35</sup> Sebagian pedagang Arab dan Tionghoa masih bertahan di Malaka, namun sebagian yang lain memilih mencari bandar dagang lain.

Portugis yang berhasil menguasai Goa, pusat dagang internasional di India, merasa tidak cukup jika belum menguasai Malaka. Pendudukan Goa sejatinya bukan merupakan tujuan utama dari pengembaraan mereka ke tanah-tanah penghasil rempah-rempah dari Dunia Timur. Dengan menguasai Malaka, maka pasar utama rempah-rempah di Eropa ini dapat digenggam, dan dengan sendirinya Portugis menjadi pemasok utama rempah-rempah di Eropa. Keuntungan lain Portugis dari pendudukan pelabuhan ini adalah pungutan bea masuk kapal dan aneka pajak lain yang dibebankan pada para pedagang atau penduduk lokal.<sup>36</sup>

Di tengah kegaugauan dihapuskannya Kesultanan Malaka, sebagian pedagang pelarian dari sana memperoleh informasi bahwa Banten juga merupakan wilayah yang cocok, yang mempunyai pasar lada melimpah. Meskipun letaknya jauh ke Selatan, namun sebagian pelaut dan saudagar rela menambah jam pelayarannya guna mencapai pelabuhan ini. Benar saja, mereka mendapati Banten sebagai salah satu *entrepot* pusat lada, dan setelah melakukan satu dan dua kali pelayaran, sebagian pedagang pelarian ini pun memutuskan untuk berlangganan dengan para penjual lada Banten. Kehilangan Malaka perlahan dapat diterima sebagai suatu surat takdir politik. Kini, mereka melihat Banten menjanjikan potensi perdagangan yang mampu menanggung keuntungan yang banyak, sama dengan yang mereka alami di Malaka.<sup>37</sup>

Kejatuhan Malaka, dimaknai Banten serta pelabuhan lain di Sumatra dan Jawa sebagai tengara hadirnya peta perdagangan baru bagi mereka yang berkuasa dan beraktivitas di sana. Sebelum dikuasainya Malaka oleh Portugis, lalu kemudian berganti kepemimpinan lagi pada 1641 ke tangan VOC, Malaka menampilkan diri sebagai pasar teramai di Asia Tenggara.<sup>38</sup> Seluruh barang dagang paling bermutu dari Nusantara bagian Timur atau

---

<sup>35</sup> Mengenai bagaimana hubungan Malaka Portugis dengan Aceh dan Johor lebih lanjut lihat Johan Wahyudi, *Berebut Tahta Malaka* (Ciputat: Pustaka Compass, 2019)

<sup>36</sup> F. R. Cardon, "Portuguese Malacca", dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* (JMBRAS), Vol. 12, No. 2, 1934, hal. 1-23.

<sup>37</sup> Pieter Arend Leupe dan Mac Hacobian, "The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese in 1640-1641", dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* (JMBRAS), Vol. 14, No. 1, 1936, hal. 1 - 178.

<sup>38</sup> P. E. De Josselin-De Jong dan H. L. A. Van Wijk, "The Malacca Sultanate", dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 1, No. 2, 1960, hal. 20-29.

Selatan, seperti lada, cengkeh, pala, beras<sup>39</sup> dikapalkan ke Malaka. Dengan kata lain, sebagian besar pedagang dari Asia dan Eropa lebih memilih bertransaksi di Malaka, ketimbang harus masuk jauh ke pelabuhan Sumatra lainnya atau Jawa.

Ditinjau secara geopolitik, Kesultanan Banten berdiri di antara kekuatan-kekuatan besar Jawa. Di tahun-tahun awal pendiriannya, Banten menghadapi ancaman serius dari kerajaan yang *notabene* adalah induk para leluhurnya yakni Pajajaran. Masa ini mampu dilalui, ketika ibukota Banten *settled* di pesisir, anasir kekuatan Pajajaran perlahan mampu ditundukkan.<sup>40</sup> Memasuki abad 17, Banten menjadi saksi atas bangkitnya dua kekuatan baru, yakni Batavia dan Mataram di sebelah Timur. Ketiga kekuatan ini saling memperebutkan pengaruh di pesisir Jawa.

Hubungan antara Banten dengan Batavia berada pada kondisi yang dinamis. Para pedagang VOC mempunyai kepentingan untuk mengangkut aneka komoditas bernilai tinggi, termasuk lada dari ibukota Banten maupun pelabuhan-pelabuhan di Sumatra yang menjadi bawahan Banten. Namun, VOC mempunyai keinginan terselubung ingin menancapkan pengaruhnya dalam perdagangan Banten sehingga mereka mampu mengatur dan menetapkan kebijakan perdagangan secara monolitik. Di sisi lain, keinginan tersebut dianggap sebagai ancaman bagi Banten. Niat itu mampu dideteksi secara dini, sehingga dalam perjalanannya, Banten lebih nyaman bekerjasama dengan Inggris.

Di samping Banten, Batavia juga mempunyai musuh yang kuat di sebelah Timur, Mataram. Semasa diperintah Sultan Agung, Mataram tumbuh menjadi kerajaan ekspansif yang memiliki cita-cita mengusir Kompeni dari seluruh Pantai Jawa. Sama dengan di Barat, di bagian Timur, VOC juga mengalami kesulitan dalam menancapkan pengaruhnya. Uniknya, Mataram sama sekali tidak tergerak untuk menjalin aliansi bersama-sama Banten dalam mengusir VOC dan menguasai Batavia. Keduanya terlibat perseteruan untuk menjadi penguasa Jawa sesungguhnya, meski keduanya tidak pernah melakukan perang secara terbuka dan menggalang kekuatan yang besar untuk menggapai cita-cita tersebut.<sup>41</sup>

### 1. Perjanjian Cirebon-Pajajaran

Secara resmi, pada 1552 Maulana Hasanuddin dinobatkan menjadi Raja Banten, dan Banten menjadi sebuah kerajaan dibawah protektorat Kerajaan Demak. Berdirinya Banten menjadi sebuah kerajaan

---

<sup>39</sup> D. R. Sar Desai, "The Portuguese Administration in Malacca, 1511–1641", dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 10, No. 3, 1969, hal. 501-512.

<sup>40</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 16 – 17.

<sup>41</sup> Rizal Zamzami, "Sejarah Agama Islam di Kerajaan Mataram pada Masa Penembahan Senapati (1584-1601)" dalam *JUSPI Jurnal Sejarah Peradaban Islam*, Vol. 2, No. 2, 2018, hal. 17-28.

menjadi sebuah ancaman bagi Kerajaan Sunda Pajajaran. Oleh karena itu, masalah yang cukup penting dalam pada masa kepemimpinan Maulana Hasanuddin adalah menjaga stabilitas politik dalam negeri dan keamanan dari serangan sporadis serta pemberontakan-pemberontakan yang terjadi di wilayah perbatasan yang sering dikaitkan dengan Kerajaan Sunda Pajajaran.

Dari awal proses lepasnya Banten sampai menjadi sebuah kerajaan, secara kewilayahan, dianggap sangat merugikan Pajajaran. Hal ini dapat dipahami apabila kedua negara yang berbeda pandangan saling mencurigai satu sama lain. Prabu Surawisesa mencurigai gerakan Maulana Hasanuddin yang akan melakukan penyerangan ke Pakuan. Sebaliknya pemerintahan di Banten merasa terancam keamanannya jika pasukan tentara Pajajaran akan kembali merebut wilayah yang telah diduduki oleh pasukan Maulana Hasanuddin. Kecurigaan ini didukung dengan banyaknya pertempuran kecil terutama di daerah perbatasan kedua negara yang masih berlangsung selama 5 tahun.

Diceritakan dalam Naskah *Carita Parahyangan Nyucruk Sajarah Pakuan Pajajaran*, bahwa perang Pajajaran dan Cirebon yang dibantu oleh Banten dan Demak berlangsung selama 5 tahun, karena pasukan gabungan Cirebon tidak berani naik ke darat. Di pihak lain Pajajaran tidak memiliki armada laut yang kuat. Cirebon dan Banten hanya berhasil menguasai kota pelabuhan. Pertempuran Pajajaran dengan Cirebon terjadi 15 kali, berlangsung dari tahun 1526-1531.<sup>42</sup> Di fron Timur, pasukan Cirebon bergerak lebih maju ke Selatan. Pada 1528, pasukan Cirebon pernah dipukul mundur oleh Galuh, akan tetapi pasukan Galuh dapat dipukul mundur kembali oleh pasukan Prabu Cakrabuana. Di posisi Timur Citarum yang dikuasai oleh Cirebon, kedudukannya dianggap aman. Selain itu, gerakan ke Pakuan selalu dapat dibendung oleh pasukan Surawisesa, maka kedua belah pihak mengambil jalan terbaik dengan berdamai dan mengakui kedudukan masing-masing<sup>43</sup>.

Perlu diketahui bahwa sejatinya peperangan yang terjadi antara Cirebon dengan Pajajaran, merupakan peperangan dua saudara masing-masing anak keturunan Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi. Peperangan yang terjadi sebenarnya dilandasi siapa yang paling berhak mewarisi kepemimpinan Prabu Siliwangi. Baru pada 1531, dilakukan perjanjian damai antara Kerajaan Pajajaran yang diprakarsai oleh Prabu Anom Surawisesa dengan Cirebon yang diprakarsai oleh Syarif Hidayatullah. Masing-masing pihak berdiri sebagai negara merdeka, sederajat dan bersaudara sebagai ahli waris Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi Jaya Dewata. Dari pihak Cirebon

---

<sup>42</sup> Saleh, *Nyucruk ...*, hal. 28 – 30.

<sup>43</sup> Abdurrahman, *Pakuan ...*, hal. 75-76.



yang ikut menandatangani naskah perjanjian adalah pangeran Pasarean, Putra Mahkota Cirebon, Fatahilah, dan Hasanuddin sebagai Adipati Banten.<sup>44</sup>

Di dalam Kerajaan Pajajaran, setelah perjanjian damai antara Banten dan Pajajaran ditandatangani, Prabu Surawisesa, Raja Pajajaran saat itu, berkesempatan menumpas pemberontakan-pemberontakan di wilayah kekuasaannya. Tercatat selama 15 kali Surawisesa melakukan peperangan menumpas pemberontakan tersebut. Setelah dua tahun pemberontakan ini berhasil dihampuskan. Pada 1535, Prabu Surawisesa meninggal dunia yang kemudian dikuburkan di Padaren. Prabu Surawisesa atau yang dikenal dengan Ratu Sangiang dikenal dalam *Carita Parahiyanan* dengan nama Guru Gantang, sedangkan dalam pantun disebut Mundinglaya Dikusuma. Penggantinya adalah Dewata Buana yang dikenal dengan Raja Resi karena dia lebih banyak hidup di pertapaan mengasingkan diri tidak terlalu mengurus pemerintahan.

Dalam *Carita Parahiyanan* dikisahkan bahwa tidak seharusnya Prabu Dewata Buana melakukan pertapaan dan menjadi resi, karena pada masa itu Pajajaran membutuhkan sosok raja yang mampu membangun kembali kejayaan Pajajaran.<sup>45</sup> Momentum untuk membangun kembali Pajajaran sangatlah tepat karena pada masa itu kondisi Demak sedang melemah terjadi konflik internal di keluarga Keraton Demak. Posisi raja untuk melakukan *tapa brata* sejatinya ketika telah mencapai puncak kematangan setelah menunaikan kewajibannya menjadi raja Pajajaran, seperti halnya Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi yang melakukan *moksa* pada masa kejayaan kerajaan pimpinannya.

Pada masa tersebut, Banten mencurigai Pajajaran atas upaya-upaya terjadinya huru hara di wilayah bawahannya. Oleh karena itu, Banten menyusun pasukan khusus yang mampu bergerak cepat, tanpa membawa nama Kerajaan Banten. Pasukan khusus yang dipimpin oleh Pangeran Maulana Yusuf sebagai Putra Mahkota Banten, ditugaskan untuk menanggulangi kerusuhan-kerusuhan yang disebabkan oleh tentara Pajajaran atau pemberontak di perbatasan. Namun, karena alasan yang belum jelas, pasukan ini menyerang serta menguasai beberapa daerah perbatasan, bahkan akhirnya menyerang ibukota Pakuan. Posisi benteng Pakuan yang kokoh, hasil dari warisan Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi, sulit untuk ditaklukan, sehingga pasukan Maulana Yusuf gagal dalam menyerang ibukota Pakuan.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Hasanuddin menandatangani perjanjian tersebut karena terlibat langsung dalam proses peperangan Pajajaran-Cirebon dan Demak. Posisi Hasanuddin sebagai Adipati Banten saat itu, dan wilayah yang dikuasainya dahulu merupakan wilayah Kerajaan Pajajaran.

<sup>45</sup> Sutadji, *Carita ...*, hal. 20.

<sup>46</sup> Halwani, *Catatan ...*, hal. 69.

## 2. Lepas Dari Demak

Lahirnya dan berdirinya Kerajaan Banten tidak lepas dari peranan Kerajaan Demak dan Cirebon. Telah dijelaskan sebelumnya, ketika Kerajaan Sunda Pajajaran mengadakan hubungan kerja sama dengan Portugis, posisi Demak sebagai salah satu kerajaan di Pulau Jawa merasa terancam akan hilangnya akses ekonomi dan kebutuhan lainnya. Oleh karena itu, Kerajaan Demak dan Cirebon bergabung mengadakan perlawanan terhadap pihak Kerajaan Sunda Pajajaran. Wilayah Banten sendiri direbut berkat hadirnya pasukan gabungan Demak dan Cirebon. Pada saat itulah Banten menjadi wilayah *vassal* Kerajaan Demak, dengan Hasanuddin sebagai adipatinya. Status Banten di kemudian hari berubah menjadi kerajaan dibawah protektorat Demak, dan Maulana Hasanuddin pun dinobatkan menjadi Raja<sup>47</sup>.

Perlu diketahui bahwa Demak merupakan kerajaan Islam pertama yang lahir di Pulau Jawa, dan menjadi pewaris sah penerus Kerajaan Majapahit. Pengaruh Kerajaan Demak di Nusantara pada masa itu sangat kuat, sebagai Kerajaan yang besar dan kuat. Oleh karena itu, posisi Demak di wilayah kepulauan Nusantara amat diperhitungkan oleh para kompetitornya.

Kerajaan Demak sendiri didirikan pada tahun 1500, oleh Raden Fattah, atau Pangeran Jin Bun putera dari Raja Bre Brawijaya V dari Majapahit. Setelah memimpin Kerajaan Demak kurang lebih 18 tahun, Raden Fattah wafat pada tahun 1518. Selanjutnya, tahta Kerajaan Demak digantikan oleh Pangeran Muhammad Yunus. Tidak lama memimpin Demak, Pangeran Mahmud Yunus meninggal pada tahun 1521 dengan tidak meninggalkan putra. Oleh karena itu, adiknya yang berhak menggantikan kedudukannya sebagai Raja Demak<sup>48</sup>.

Kedua adik Raja Muhammad Yunus yakni, Pangeran Sekar Seda Lepen dan Pangeran Trenggono sama-sama ingin menjadi raja. Maka terjadilah perebutan pengaruh di antara keduanya. Apabila hal tersebut didiamkan, maka dikhawatirkan akan pecah perang saudara yang akan menimbulkan korban dan kemunduran Kerajaan Demak itu sendiri. Pikiran semacam inilah yang mendorong Pangeran Mu'min atau dikenal dengan Sunan Prawoto, anak sulung Pangeran Trenggono membunuh pamannya (Pangeran Sekar Seda Lepen). Dengan demikian, maka Pangeran Trenggono diangkat menjadi Raja Demak dari tahun 1521-1546.

Pada masa pemerintahan Pangeran Trenggono, perluasan pengaruh Islam mengalami kemajuan pesat di Pulau Jawa. Pada 1527, sebagian Jawa

---

<sup>47</sup> Hoessein Djajadiningrat, *Tinjauan Kritis Tentang Sejarah Banten Sumbangan Bagi Pengenalan Sifat-Sifat Sejarah Jawa* (Jakarta: Penerbit Djambatan-KITLV, 1983) hal 120-121

<sup>48</sup> Halwany *Catatan ...*, hal. 26.

Barat dapat dikuasai. Kemudian di tahun 1546, diadakan penyerangan ke Pasuruan, Panarukan, dan Sapit Urang, sebagai daerah-daerah penting Kerajaan Blambangan. Dalam usaha memperluas pengaruh Islam di Jawa Timur ini, Banten mengirimkan 7000 prajurit pilihan yang langsung dipimpin oleh Fatahillah untuk membantu pasukan Demak. Walaupun tiga wilayah ini dapat dikuasai oleh Demak, tetapi Sultan Trenggono sendiri wafat dalam ekspedisi penaklukan ini.

Pasca wafatnya Sultan Trenggono, tahta Demak kemudian dipegang oleh Sunan Prawoto, anak tertua dari Sultan Trenggono. Tetapi baru satu tahun memerintah Demak, Sultan Sunan Prawoto dibunuh oleh sepupunya Raden Arya Penangsang, putra Pangeran Sekar Seda Lepen, sebagai tindakan balas dendam. Anak Sunan Prawoto yakni Pangeran Pangiri juga akan dibunuh, namun tidak berhasil, karena Pangeran Pangiri telah lebih dahulu melarikan diri dan berlindung kepada Pangeran Hadiri, Adipati Kalinyamat. Akhirnya, Pangeran Hadiripun dibunuh oleh suruhan Arya Penangsang.

Krisis konflik internal kepemimpinan di pusat Kerajaan Demak berlangsung cukup lama, kurang lebih 21 tahun (1547-1568). Kevakuman kepemimpinan Demak ini baru berakhir setelah Jaka Tingkir menantu Sultan Trenggono dapat membunuh Arya Penangsang, dengan demikian Jaka Tingkir dinobatkan menjadi penguasa Demak dengan gelar Sultan Adiwijoyo dan memindahkan pusat pemerintahan ke Pajang. Sedangkan Demak dijadikan kadipaten dengan Arya Pangiri sebagai bupati. Kemelut berkepanjangan yang melanda pemerintahan ini, menyebabkan Kerajaan Demak menjadi lemah dalam segala bidang. Keadaan ini mengakibatkan Demak kehilangan kewibawaannya di wilayah Nusantara, sedangkan di masa yang bersamaan sebaliknya Banten mengalami kemajuan yang pesat dalam segala bidang. Situasi inilah yang kemudian mendorong Maulana Hasanuddin mengambil keputusan untuk melepaskan diri dari pengawasan protektorat Kerajaan Demak.

Banten menjadi kerajaan yang berdiri sendiri, dengan Maulana Hasanuddin sebagai raja pertamanya. Luas wilayah Banten terus bertambah meliputi Banten, Jayakarta (Jakarta), Karawang, Lampung sampai ke wilayah Selebar (Silebar) Sumatera. Tindakan Hasanuddin melepaskan diri dari protektorat Demak ini dianggap sangat penting. Di samping untuk kemajuan wilayah pengembangan daerah Banten, juga berarti Maulana Hasanuddin tidak ingin terlibat dalam keributan di Kerajaan Demak yang masih terhitung famili dekat, karena Maulana Hasanuddin merupakan menantu dari Sultan Trenggono.<sup>49</sup> Maulana Hasanuddin wafat pada 1570,

---

<sup>49</sup> Maulana Hasanuddin masih terhitung dalam keluarga Kerajaan Demak. Pada 1526, di usia 27 tahun, Hasanuddin dinikahkan dengan Puteri Raja Demak Sultan Trenggono, yang bernama Ratu Ayu Kirana (Pangeran Ratu). Dari pernikahan pertama dikaruniai anak antara lain Ratu pembayun, Pangeran Yusuf, Pangeran

dan dikuburkan di samping Masjid Agung. Setelah kematiannya, Maulana Hasanuddin dikenal dengan sebutan Sultan Sedakingking. Sebagai penggantinya dinobatkanlah Pangeran Maulana Yusuf menjadi Raja Baten yang kedua.

Di masa Sultan Hasanuddin, sistem kerajaan Banten diperbaharui. Meskipun wilayah Banten terletak di Jawa Barat, di mana masyarakatnya banyak menggunakan bahasa Sunda, kerajaan ini mengadopsi tata pemerintahan seperti kerajaan Jawa pada umumnya. Bahasa pengantar kerajaan pun menggunakan bahasa Jawa. Hal ini pula yang menandakan bahwa akar kebudayaan Jawa di Jawa Barat belakangan berasal dari penggunaan sistem pemerintahan dan bahasa Jawa oleh Kesultanan Banten.<sup>50</sup>

#### **D. Runtuhnya Pajajaran**

##### **1. Pelanggaran Perjanjian**

Pada saat Prabu Ratu Dewata bertahta (1535-1543) menggantikan ayahnya Prabu Surawisesa, perjanjian perdamaian antara Pajajaran dengan Cirebon masih dianggap berlaku. Prabu Ratu Dewata sangat yakin perdamain tersebut akan ditaati diantara kedua belah pihak, sehingga tidak ada perasangka buruk akan adanya pelanggaran perjanjian yang dilakukan pihak lain. Di samping itu, Prabu Ratu Dewata lebih memilih menekuni masalah keagamaan dibandingkan mengurus negara.

Pandangan Prabu Ratu Dewata terhadap perjanjian damai antara Padajajaran dengan Cirebon, ternyata berlainan dengan Maulana Hasanuddin Banten, yang saat itu ikut menandatangani perjanjian perdamaian Pajajaran dengan Cirebon. Maulana Hasanuddin melakukan tanda tangan karena faktor kepatuhannya kepada ayahnya Syarif Hidayatullah. Hasanuddin beranggapan bahwa perjanjian Cirebon dengan Pajajaran hanya menguntungkan Cirebon, sama sekali tidak menjamin kepentingan Banten, padahal wilayah kekuasaan Banten berbatasan langsung dengan Pajajaran.

Secara diam-diam, Hasanuddin membentuk pasukan khusus tanpa identitas resmi yang mampu bergerak cepat. Kemampuan pasukan Banten dalam hal gerak cepat telah dibuktikannya pada saat huru hara di Keraton Surosowan yang memaksa Adipati Banten saat itu, sebelum berdirinya Kerajaan Banten melarikan diri ke Pajajaran, yang kemudian menjadikan Hasanuddin sebagi Adipati Banten dibawah *vassal* Cirebon. Dalam *Carita*

---

Arya, Pangeran Sunyararas, Pangeran Pajajaran, Pangeran Pringgalaya, Ratu Kumadarigi, Pangeran Maulana Maghrib dan Ratu Ayu Arsanengah. Sedangkan dari istri yang lainnya, memperoleh anak Pangeran Wahas, Pangeran Lor, Ratu Rara, Ratu Kaben, Ratu Terpenter, Ratu Wetan, dan Ratu Biru. Lihat Naskah Silsilah Kesultanan Banten, Lihat pula Halwani, *Catatan ...*, hal. 80-81.

<sup>50</sup> Agus Sulaiman, "Javanese Language of Banten Dialects in Tangerang Regency" dalam *Journal of English Language and Literature (JELL)*, Vol. 2, No. 1, 2017, hal. 117-124.

*Parahiyangan*, pasukan Banten yang dibentuk oleh Hasanuddin disebut pasukan *Tambuh Sangkanc* tidak dikenal asal usulnya. Prabu Ratu Dewata masih beruntung karena memiliki para perwira prajurit yang pernah mendampingi ayahnya dalam 15 kali pertempuran<sup>51</sup>. Sebagai veteran perang, para perwira ini masih mampu menghadapi serang musuh. Di samping itu, ketangguhan benteng Pakuan peninggalan Prabu Siliwangi menyebabkan serangan Banten tidak mampu menembus ibukota Pakuan.

Di dalam Prasati Batu Tulis, dituliskan bahwa Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi membangun benteng Pakuan yang kokoh. Posisi Pakuan sangat strategis untuk pertahanan, karena berada pada permukaan yang tinggi atau Lembah Duwur (Lemah Luhur) atau *bovenvlakte*<sup>52</sup>. Pada posisi ini, pasukan pengawal kerataon sangat leluasa memantau sekeliling luar istana, sehingga dengan mudah mengetahui maneuver gerak gerik musuh.<sup>53</sup> Lokasi Pakuan merupakan lahan Lemah Duwur yang satu sisinya terbuka menghadap Gunung Pangarango. Tebing Ciliwung, Cisadane dan Cipaku merupakan pelindung alami.

Pasukan huru hara yang dipimpin oleh Maulana Yusuf, setelah gagal merebut benteng Pakuan, bergerak ke Utara dan menghancurkan pusat-pusat keagamaan Lemah Larangan (Kabuyutan) di Sumedang, Ciranjang, dan Jayagiri. Pada masa Prabu Siliwangi, daerah tersebut merupakan desa Kawikwan yang dilindungi oleh kerajaan. Terdapat kemungkinan penyerang pasukan Maulana Yusuf terhadap ketiga wilayah tersebut, hanya untuk mengalihkan perhatian pasukan tentara Pajajaran agar keluar menyerang di luar benteng Pakuan. Dalam naskah *Carita Parahiyangan* menyebutkan adanya penyerangan dan pembunuhan pada pandita (pendeta), dalam kalimat: *Hana pandita sakti diruksak di Sumedang. Sang pandita di Ciranjang pinejahan tanpa dosa, katiban ku tapak kikir. Pandita di Jayagiri linabuhkeun ring sagara, hana sang pandita sakti henteu dosana.*<sup>54</sup>

## 2. Serangan Maulana Yusuf

Pada tanggal 12 bagian bulan Badra tahun 1490 Saka, bertepatan dengan 19 September 1568, Syarif Hiayatullah wafat. Pemerintahan Cirebon diwakilkan kepada Fatahillah. Kemudian dua tahun sesudahnya, pada 1570, Fatahillah wafat. Tahta Cirebon selanjutnya dilanjutkan oleh Panembahan

---

<sup>51</sup> Saleh *Nyukcruk ...*, hal. 18 – 25.

<sup>52</sup> Agus Munandar berkesimpulan bahwa ibukota Pakuan dibuat oleh Prabu Siliwangi. Sebagai lokasi yang sangat strategis dari segi demografinya menyulitkan musuh untuk masuk dan menaklukkan Ibukota Pajajaran tersebut, lihat Agus Aris Munandar, *Tatar Sunda Masa Silam* (Jakarta, Wedatama Widya Sastra, 2010) hal. 110-111.

<sup>53</sup> Saleh, *Nyukcruk ...*, hal. 108-109.

<sup>54</sup> *Naskah Carita Parahiyangan, Pupuh XXI.*



Ratu. Ia lebih banyak mengkonsentrasikan perhatiannya ke Pajang, karena termasuk salah satu murid sekaligus menantu dari Sultan Adiwijaya.

Pada 1570, Panembahan Surosowan Maulana Hasanuddin juga wafat di Banten. Tahta Banten dilanjutkan oleh puteranya yakni Maulana Yusuf, ia sangat berperan dalam menentukan hubungan selanjutnya dengan masalah Pajajaran. Hal ini disebabkan pula para penandatanganan perdamaian Cirebon-Pajajaran telah wafat. Oleh karenanya, ia tidak merasa harus menghormati dan menaati isi perjanjian tersebut.

Semula Maulana Yusuf tertarik menaklukan Palembang, namun ia masih memiliki beban karena belum mampu menaklukan Kerajaan Pajajaran. Padahal sebelumnya, ia telah melakukan penyerangan dan pengepungan, benteng Pakuan masih belum mampu diterobos. Ada versi yang mengatakan pada masa itu, Pakuan sudah ditinggalkan rajanya. Para keluarga Kerajaan Pajajaran telah berpindah ke wilayah lereng Gunung Pulosari, Pandeglang, namun masih ada penduduk bersama pasukan kerajaan yang ditugaskan untuk mempertahankan Pakuan. Untuk melakukan penyerangan, Maulana Yusuf memerlukan persiapan yang matang, antara lain mempersiapkan pasukan yang lengkap dan menebar telik sandi untuk mengetahui kelemahan penjagaan benteng. Penyerang terhadap ibukota Pakuan akhirnya dilakukan pada tanggal 1579, dengan menggabungkan dua pasukan besar, yakni Banten dan Cirebon.

Menurut Wangsekerta dalam *Pustaka Rajyarajya Bhumi Nusantara* parwa III sarga I disebutkan bahwa: *Pajajaran sirna ing bhumi ing ekadaci cuklapaska Wesakhamasa sahasa Limangatus punjul siki ikanhg cakakala.* (Pajajaran lenyap dari muka bumi tanggal 11 bagian terang bulan Wesaka tahun 1501 Saka” bertepatan pada 11 Rabiul awal 987 Hijriah, atau taggal 8 Mei 1579 M).<sup>55</sup> Sejarah Banten memberitakan keberangkatan pasukan Banten ketika akan melakukan penyerangan ke Pakuan, dalam *Pupuh Kinanti* disebutkan bahwa: *Nalika kesh punika / ing sasih Muharam singgih/ wimbaning sasih laipsan/ dinten ahad tahun alif/ panikasakalanya/ bumi rusak rekeih iki*<sup>56</sup> (waktu keberangkatan itu/ terjadi bulan Muharam/ tepat pada awal bulan/ hari ahad tahun Alif/ inilah tahun sakanya/ satu lima kosong satu). Kejatuhan benteng Pakuan diketahui dalam naskah Banten. Naskah tersebut memberitakan, bahwa benteng kota Pakuan baru dapat dibobol setelah dibuka dari dalam oleh komandan kawal benteng Pakuan

---

<sup>55</sup> Ruhiat, *Wangsekerta-Pustaka ...*, hal. 54 – 55.

<sup>56</sup> Informasi cerita tentang penyerang pasukan Maulana Yusuf dikisahkan dalam Naskah *Pupuh Kinanti, pupuh XVI*, penyerangan yang dimulai pada bulan Muharram biasanya sesuai dengan tradisi masyarakat setempat, bahwa bulan Muharram merupakan bulan yang dimuliakan. Lihat Fahmi Irfani, “ Islam dan Budaya Banten”, *Jurnal Al Turas*, Vol XVI, No 2. 2010, hal 204-205. Lihat pula Hoesein Djajadiningrat, *Tinjauan ...*, hal. 149-150.

yang merasa sakit hati, karena tidak memperoleh pangkat, ia adalah saudara Ki Jongjo seorang kepercayaan Panembahan Maulana Yusuf.

Pada saat penyerangan tengah malam, setelah pintu gerbang Pakuan dari dalam, Ki Jongjo bersama pasukan khusus menyelinap ke dalam kota. Ketika telah berhasil memasuki jantung kota Pakuan, pasukan Maulana Yusuf berhasil menaklukan ibukota pakuan, sekaligus mengakhiri Kerajaan Pajajaran. Nasib Pakuan beserta para penghuninya setelah dhancurkan oleh Banten dan Cirebon, tidak terdengar lagi kabar beritanya, termasuk dari naskah-naskah tua. Pasukan ekspedisi yang dipimpin oleh Sersan Scipio, pada tanggal 1 September 1687 menemukan sisa-sisa Keraton Pakuan tersebut, terutama tempat duduk yang ditinggikan *Stinggil* raja Pajajaran masih dikerumuni dan dijaga oleh sejumlah besar harimau. Dari sinilah kemungkinan munculnya mitos legenda masyarakat, bahwa prajurit Pajajaran berubah menjadi harimau.<sup>57</sup>

Berakhirnya Kerajaan Pajajaran (1482-1579), ditandai dengan diboyongnya *Palaka Sriman Sriwicana Batu Gilang* dari Pakuan ke Surosowan di Banten oleh pasukan Maulana Yusuf. Batu tersebut diboyong ke Banten karena tradisi politik mengharuskan demikian, di mana Raja Pakuan dinobatkan di atas batu tersebut. *Pertama*, dengan dirampasnya Palaka tersebut, di Pakuan tidak mungkin lagi dinobatkan raja baru. *Kedua*, dengan memiliki *Palaka Batu Gilang* tersebut, Maulana Yusuf merupakan penerus kekuasaan Pajajaran yang sah, karena buyut perempuannya adalah puteri Sri Baduga Maharaja Prabu Siliwangi. Dalam *Carita Parahyangan* dikisahkan :

*Sang Susuktunggal inyana nu nyicuna palangka Sriman Sriwacana Sri Baduga Maharaja diraja Ratu Hiji di I Pakwan Pajajaran nu mikadatwan Sri Bima Punta Narayana Madura Suradapati, inyana Pakwan Sanghiyang Sri Ratu Dewata*<sup>58</sup>.

Sang Susuktunggal ialah yang membuat tahta Sriman Sriwacana untuk Sri Baduga Maharaja ratu penguasa di Pakuan Pajajaran yang bersemayam dikeraton Sri Bima Punta Naraayana Madura Suradipati yaitu istana Sanghiyang Sri Ratu Dewata.

Kata *palaka* secara umum berarti tempat duduk *pangcalikan*, bagi raja berarti *tahta*. Dalam hal ini adalah tahta tempat Penobatan, yaitu tempat duduk khusus yang hanya digunakan pada upacara penobatan. Di atas Palaka yang berada di Kabuyutan itulah seorang calon raja diberkati *diwastu* oleh pendeta tertinggi. Sesuai dengan tradisi, tahta itu terbuat dari batu dan digosok sehingga halus dan mengkilap. Batu tahta tersebut oleh penduduk

---

<sup>57</sup> Abdurahman, *Pakuan ...*, hal 25.

<sup>58</sup> Naskah *Carita Parahyangan Dina Kwari, Pupuh XIX*.

disebut *Batu Pangcalikan* atau Batu Ranjang, bila dilengkapi dengan kain seperti balai-balai biasa. *Palangka Sriman Sriwacana* sendiri saat ini bisa ditemukan didepan bekas Keraton Surosowan Banten. Karena bentuknya yang mengkilap, orang Banten menyebutnya *Watu Gilang* yang berarti Batu yang mengkilap atau berseri, sama artinya dengan kata *Sriman*.

Paska penghancuran Pakuan, Selanjutnya Panembahan Maulana Yusuf mengerahkan serangannya ke Pulosari. Prabu Ragamulya Suryakencana bersama prajuritnya yang setia berupaya melawan sekuat tenaga, namun pada akhirnya Ragamulya Suryakencana bersama pengikutnya gugur di Pulosari. Dengan diboyongnya *Palaka Sriman Sriwacana* dan tewasnya Prabu Ragamulya Suryakencana, maka berakhirilah Kerajaan Pajajaran di bumi Nusantara.<sup>59</sup>

Paska lepas dari Pajajaran, Banten semakin bergeliat dengan pembangunan ekonominya. Sektor perekonomian diperbarbarui, hubungan distribusi barang dari hulu ke hilir diperbaiki. Pembangunan kota bertumpu pada kekuatan politik, pertahanan dan ekonomi. Bagian pembangunan ini akan banyak dikupas di bab selanjutnya.

Dari sekian raja Banten yang memiliki andil besar, bahkan dianggap yang utama dalam pengembangan perekonomian Banten, adalah Sultan Ageng Tirtayasa. Kebijakan-kebijakan yang digulirkannya bukan hanya berpusat pada Kota Banten semata, melainkan juga wilayah-wilayah bawahan Banten. Ia memiliki visi bahwa Banten seharusnya tidak hanya mengandalkan pendapatan dari penjualan lada, melainkan juga dari komoditas lainnya. Oleh sebab itu, ia menyponsori pembangunan pemukiman di luar kota Banten yang kemudian menjadi lumbung ekonomi yang baru.

Merujuk pada keterangan *Sajarah Banten*, disebutkan bahwa pembangunan kawasan Tirtayasa dimotori oleh semangat perluasan lokus-lokus intelektual di Banten. Sultan Banten mensponsori sejumlah pendirian pesantren yang di dalamnya terdapat banyak santri yang mengaji al-Quran. Masjid dibangun demi kebutuhan peribadatan harian. Sebagai cadangan air penduduk Sultan Ageng juga membangun bendungan di kawasan Tanahara.

---

<sup>59</sup> Dalam *Sajarah Banten teks KGB 183* tidak menceritakan proses penaklukan Maulana Yusuf dan diboyongnya Palaka Sriman Sriwacana, naskah tersebut hanya menyebutkan bahwa Maulana Yusuf telah berhasil menaklukan Pakuan. Lihat Anonim, *Sajarah Banten ...*, hal 74. Lain halnya dengan naskah *Carita Parahyangan* yang dikutip oleh Danang Sasmita dan Abdurrahman, bahwa informasi cerita tentang proses penaklukan oleh Maulana Yusuf terhadap Pakuan diinformasikan dalam beberapa naskah Cerita Parahyangan maupun pupuh naskah yang lainnya, lihat Abdurrahman, *Pakuan ..*, hal.33; Lihat juga Saleh, *Nyukcruk ...*, 48..

Naskah *Sajarah Banten* ini tidak menjelaskan lebih lanjut mengenai kegunaan dari bendungan ini.<sup>60</sup>

Sultan Ageng Tirtayasa membangun Istana Tirtayasa dan mengembangkan daerah di sekitarnya bukan tanpa alasan. Ia ingin agar wilayah Banten lainnya seperti Serang, Pontang dan Tanara berkembang. Indikator perkembangan saat itu adalah banyaknya penduduk di sana serta lapangan kerja yang juga tersedia. Tiga wilayah itu dikenal karena hasil padinya yang lumayan melimpah. Sultan Ageng ingin agar padi-padi Banten dapat menjadi komoditas unggulan selain lada. Sebagai bukti keseriusannya, ia memerintahkan dibangunnya kanal-kanal atau jalur-jalur air yang mengalirkan air dari wilayah pegunungan untuk kepentingan pengairan sawah dan mobilitas transportasi air.

Penulis melakukan perjalanan ke Pontang dan Tanara pada Maret 2019 dan mendapati bahwa kawasan ini dipenuhi oleh lahan persawahan padi. Setidaknya, bukti yang terlihat dewasa ini masih meneguhkan informasi di masa lalu bahwa kawasan Tirtayasa dan sekitarnya memang benar menjadi salah satu lumbung beras Banten. Di Tanara terdapat sungai sedang yang mengarah ke lepas pantai sekitar pelabuhan Pontang. Besar kemungkinan, melalui sungai ini, komoditas padi di Tanara dan sekitarnya diangkut menggunakan perahu ke Pontang atau singgah di pelabuhan ini sebelum kemudian dibawa ke Karangantu atau pelabuhan lainnya yang lebih besar.

### **3. Catatan Belanda mengenai Hubungan Banten dan VOC**

Catatan peninggalan VOC merupakan dokumen yang penting sebagai sumber sejarah Banten. Terdapat sejumlah jenis catatan yang mengemukakan tentang aktivitas orang Banten. Penulis menggunakan catatan harian (*dagh register*) yang dikumpulkan antara tahun 1647 hingga 1658 mengenai hubungan Banten dengan VOC. Secara umum, hubungan mereka berada dalam kondisi fluktuatif. Sempat ada periode keakraban di antara mereka, namun juga pernah pula keduanya terlibat dalam persengketaan.

Kabar akan serangan Banten ke Batavia menjadi bahaya yang laten bagi penduduk Batavia. Hampir setiap berita yang menyangkut Banten, kerap dihubungkan dengan suatu persepsi akan ketidakamanan dan ancaman bagi penghuni Batavia. Pada 5 Maret 1648, dikabarkan muncul suatu berita dari Sultan Banten bahwa pasukannya akan datang dan menghancurkan Batavia. Pemerintah Batavia dibuat sibuk memberikan keterangan bahwa kota selalu dalam keadaan aman dan serangan dari Banten hanyalah propaganda tidak berdasar. Meskipun kampanye ketenangan itu dilakukan, di dalam benak penduduk Batavia selalu terselip ketakutan akan serangan Banten.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> Anonim, *Sajarah Banten ...*, hal. 83.

<sup>61</sup> Dagregister 5 Maret 1648, hal. 39.

Ketika Banten berada di bawah pemerintahan Sultan Abul Mafakhir (masa pemerintahan 1596 -1651), Banten sempat membangun hubungan yang baik dengan Batavia. Dalam salah satu suratnya tertanggal 10 Juli 1648, Gubernur Jenderal Batavia berkirim surat ke Sultan Banten. Ia mengabarkan bahwa akan datang suatu kapal dari Timur. Sultan diminta untuk segera meningkatkan kewaspadaan. Gubernur menyarankan agar wilayah kekuasaan Sultan yang kaya akan padi (terletak di sekitar Serang sampai Tangerang) agar diperketat penjagaan. Wilayah ini merupakan titik yang bisa saja didatangi oleh kapal-kapal musuh. Ancaman dari Timur (Mataram) selalu meningkat dari hari ke hari, sehingga Gubernur Jenderal merasa perlu untuk menginformasikan pada Banten, sebagai negeri jirannya.<sup>62</sup>

Pada 28 November 1648, Sultan Abul Mafakhir mengirim surat kepada Gubernur Jenderal Van Lijn yang menerangkan tentang penjelasan pengrusakan tiga perahu Belanda di Banten. Peristiwa ini cukup menyentak pemerintah VOC. Mereka tidak menyangka hubungan diplomasi yang baik dengan Banten justru dinodai oleh Banten sendiri. Gubernur Jenderal memperoleh kabar bahwa pengrusakan ini dilakukan oleh sekumpulan orang Banten yang marah. Sebelumnya, Gubernur Banten sempat melayangkan surat ke Sultan Banten untuk meminta keterangan atas kerusuhan ini, namun tidak didapat jawaban yang memuaskan bahkan Sultan dianggap tidak memahami duduk perkara yang sebenarnya. Gubernur Jenderal VOC meminta Sultan untuk menangkap para pelaku kriminal itu. Pencarian pun dilakukan. Dalam pencarian ini Sultan Banten dibantu oleh dua orang Tionghoa bernama Tings Aetsee dan Sietsee. Nama terakhir adalah seorang pandai besi. Beberapa hari kemudian datang kabar bahwa para pelaku kriminal belum tertangkap. Di sisi lain, Sultan juga belum memberikan informasi resmi mengenai ini.<sup>63</sup> Ini menjadi salah satu sebab VOC mulai mencurigai Banten.

VOC tertarik untuk menyelidiki pulau atau daerah yang mempunyai potensi alam yang baik, khususnya yang dapat dimanfaatkan sebagai komoditas dagang. Pada November 1656, Batavia mengirimkan sejumlah ekspedisi ke Lampung untuk mengadakan penyelidikan ke sana. Sebagaimana telah diketahui, Lampung merupakan salah satu daerah penghasil lada yang pasar terbesarnya terletak di Banten. VOC merasa perlu untuk datang ke wilayah ini, lalu mengadakan kontak dengan kepala-kepala daerah setempat yang salah satu tujuannya adalah memperoleh lada langsung dari sumbernya. Tidak diberitakan lebih lanjut bagaimana kemajuan ekspedisi mereka. Untuk tugas membuka wilayah baru semacam itu, pasukan VOC menggunakan jasa orang-orang Ambon.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Surat dari Gubernur Jenderal VOC di Batavia kepada Sultan Banten tertanggal 19 Juli 1648; lihat juga Dagregister 10 Juli 1648, hal. 105.

<sup>63</sup> Dagregister 28 November 1648, hal. 168 – 169.

<sup>64</sup> Dagregister 4 November 1656, hal. 1 – 5.



Mengetahui adanya kapal-kapal VOC yang mendekati Lampung, beberapa kapal Banten mulai dikerahkan ke Lampung. Perintah utama yang dititahkan pemimpin pasukan laut Banten adalah menghentikan laju ekspedisi Belanda. Setelah merapat ke pantai, dengan segera pasukan Banten memasuki wilayah-wilayah yang menjadi tujuan kedatangan orang VOC, kemungkinan yang didatangi adalah kampung-kampung tempat penduduk tinggal. Mereka memperkuat pertahanan di sana. Bagi para petugas ekspedisi VOC, menemukan kampung-kampung di pedalaman Lampung bukan hal yang mudah. Mereka kerap menemukan tempat-tempat yang salah dari perkiraan semula bahwa tempat itu adalah suatu kumpulan pemukiman manusia. Sebaliknya, pasukan Banten lebih mengetahui medan, sehingga mereka lebih dahulu sampai ke tujuan.<sup>65</sup>

Pasukan VOC yang ada di Lampung sempat berpikir untuk mengadakan serangan ke ibukota Banten. Mereka dapat memperoleh keterangan dari Johannes Listingh yang mempunyai denah kota Banten. Namun kemenangan dengan cara ini agaknya sulit diraih. Banten merupakan kota yang diperkuat dengan benteng di daerah pantainya. Menyerang Banten dari laut amat sulit dilakukan. Di atas benteng-benteng Banten, terdapat meriam-meriam yang siap diarahkan ke kapal-kapal lawan. Kemungkinan kecil untuk dapat mencapai pesisir ibukota Banten dengan selamat.<sup>66</sup>

Ekspedisi ke Lampung akhirnya dibatalkan, mengingat kondisi yang tidak memungkinkan lagi melakukan perjalanan lebih ke dalam. Ancaman dari pasukan Banten menjadi bahaya yang nyata, yang sewaktu-waktu dapat melayangkan serangan ke rombongan ekspedisi. Dengan memilih jalan yang dipastikan tidak dilalui pasukan Banten, kru ekspedisi berhasil mencapai pesisir. Mereka segera berangkat pulang ke Batavia. Ketika dalam perjalanan ke pantai, mereka hampir saja dicegat oleh pasukan Banten yang sedang dalam perjalanan menuju Krawang. Berita mengenai pasukan Banten itu, sudah terlebih dahulu diketahui anggota ekspedisi, sehingga mereka dapat memilih jalan alternatif lain ke pesisir guna menghindari perjumpaan dengan pasukan Banten.<sup>67</sup>

Perang dengan Banten rupanya berdampak buruk bagi perekonomian Batavia. Dengan alasan keamanan, mereka mengatur ulang biaya-biaya yang menyangkut retribusi di pelabuhan dan kewajiban-kewajiban yang harus dibayarkan para pedagang di kota Batavia. Hasil dari kenaikan ini akan disalurkan untuk memperkuat benteng Batavia dan daerah *Ommenlanden*. Sebagaimana diketahui, wilayah yang terakhir merupakan daerah yang kerap dimasuki pasukan Banten serta orang Makassar yang berpihak pada Banten.

---

<sup>65</sup> Dagregister 5 November 1656, hal. 5.

<sup>66</sup> Dagregister 5 November 1656, hal. 5.

<sup>67</sup> Dagregister 5 November 1656, hal. 5 – 6.

Pengamanan di sana harus diperketat, agar ancaman-ancaman ke dalam kota dapat diminimalisir.<sup>68</sup>

Kendati Batavia berhasil mengamankan wilayah pesisirnya, namun bukan berarti jaminan akan keamanannya dapat terjaga setiap waktu. Terdapat perompak yang beroperasi di sekitar Selat Sunda dan mendirikan markas di Pulau Untung Jawa. Ia bernama Kyai Mas (*Keeij Maes*). Aktivitasnya dianggap membahayakan kapal-kapal dagang yang ada di sekitar Batavia. Kendati belum diketahui lebih lanjut mengenai jati dirinya, para pejabat VOC meyakini ia memiliki hubungan dengan Sultan Banten. Menurut informasi yang didapat, ia bahkan pernah menginjakkan kaki di Batavia melalui seorang pelaut Tionghoa bernama Bingam. Sepertinya ia juga banyak mempunyai kenalan orang-orang Tionghoa berkedudukan penting, salah satunya Abdul Wakki, syahbandar Banten Tionghoa yang beragama Islam. Saat gerombolan Kyai Mas berhasil merampok, maka hasil rampasannya akan disembunyikan di Untung Jawa.<sup>69</sup>

Pada 22 November 1656, dikabarkan terdapat tiga orang utusan Belanda datang ke Banten. Ketiganya mengemban sejumlah pembahasan yang utamanya adalah memperbaiki hubungan dengan Banten.<sup>70</sup> Sehari kemudian, pada 22 November 1656, disepakati pelepasan tawanan Banten yang ada di Batavia. Pembebasan ini dilakukan di malam hari setelah mendapat izin dari Gubernur Jenderal VOC.<sup>71</sup>

Baik Banten maupun Batavia mengandalkan para agen yang diterjunkan ke wilayah lawan. Agen-agen mereka bekerja dalam senyap. Seorang agen VOC di Banten akan melaporkan sejumlah kegiatan politik Banten termasuk upaya mereka menjalin komunikasi yang intensif dengan Inggris. Sang agen juga akan melaporkan aktivitas Inggris di Banten. Pada 6 Desember 1656, sang agen melaporkan bahwa terdapat suatu kapal dari Koromandel yang merapat ke Banten. Diketahui bahwa kapal ini datang untuk urusan kedinasan Inggris.<sup>72</sup> Sehari setelahnya, pada 7 Desember 1656, dikabarkan bahwa terdapat orang Banten di Batavia. Gerak geriknya mengundang kecurigaan di kalangan petugas pengamanan kastil Batavia. Di hari-hari terakhir, memang para petugas keamanan diperintahkan mencari agen-agen Mataram yang ada di Batavia. Dengan adanya agen dari Banten, maka kewaspadaan mereka pun semakin ditingkatkan.<sup>73</sup>

Pasukan Banten dikabarkan pernah merongrong kekuatan Batavia, melalui Bekasi pada 2 Januari 1678. Gerakan mereka diketahui oleh patroli Belanda dibawah pimpinan Kapten Frederick Muller. Jumlah pasukan Banten berkisar ratusan, dan mereka bergerak menuju Cilincing. Para kepala

---

<sup>68</sup> Dagregister 14 November 1656, hal. 11.

<sup>69</sup> Dagregister 20 November 1656, hal. 15.

<sup>70</sup> Dagregister 22 November 1656, hal. 17.

<sup>71</sup> Dagregister 23 November 1656, hal. 17 – 18.

<sup>72</sup> Dagregister 6 Desember 1656, hal. 29.

<sup>73</sup> Dagregister 7 Desember 1656, hal. 31.

kampung di sana juga menginformasikan kedatangan pasukan Banten beberapa waktu kemudian. Pasukan Belanda sempat melepaskan tembakan sebagai pemastian bahwa musuh tidak jauh dari mereka. Suasana saat itu hujan, sehingga menyebabkan beberapa ruas jalan terendam lumpur. Hujan menyebabkan keadaan menjadi dingin dan ini menjadi beberapa penyebab adanya pasukan Belanda yang terserang sakit demam.<sup>74</sup>

Dua pasukan yang tidak saling menyerang, padahal keduanya bermusuhan adalah suatu keanehan. Melihat pada sejarah peperangan Batavia dan Banten, seperti ini bukan hanya didasari oleh rasa keengganan berperang, melainkan terletak pada ketidaksiapan pasukan VOC menghadapi Banten. Pasukan Belanda yang ditugaskan kemungkinan adalah jajaran pasukan yang terserang sakit. Absennya mereka di pos penjagaan menyebabkan pertahanan di wilayah perbatasan berkurang. Di sisi lain, pergerakan pasukan Banten yang mendekati Bekasi, menunjukkan keseriusan mereka melakukan serangan ke lawan. Kelihatannya, pasukan VOC yang disiagakan memang tidak diperuntukkan untuk meladeni serangan lawan, karena di wilayah Timur, desas-desus kedatangan pasukan Mataram masih terdengar. VOC tidak menginginkan peperangan dengan Banten, karena ini dianggap membuka celah bagi serangan langsung Mataram ke Batavia.<sup>75</sup>

Batavia menjalin hubungan dengan Pangeran Sumedang di pedalaman Sunda. Ini dilakukan untuk mengeliminir pengaruh Banten di pedalaman Sunda. Di samping itu, cara ini juga diyakini mampu memutus jaringan komunikasi Banten dengan Cirebon. Pemerintah Batavia melihat bahwa Banten melakukan kontak melalui utusannya ke Cirebon melalui daratan. Salah satu jalur yang mereka pilih menuju Cirebon ada yang melewati daerah kekuasaan Pangeran Sumedang. Dengan adanya kerjasama ini, diharapkan Sumedang ikut serta memutus komunikasi Banten-Cirebon. Dikabarkan pula bahwa Banten sempat mengirim sejumlah utusan ke Sumedang, melalui Dermayo (Indramayu). Belum diketahui, apa maksud dibalik pengiriman orang-orang ini. Belakangan baru diketahui bahwa motif kedatangan pasukan Banten ini adalah untuk melakukan kerusuhan di Sumedang.<sup>76</sup> Menurut VOC, aktivitas ini adalah bukti kerusuhan, sedangkan bagi Banten, upaya ini dianggap sebagai perhitungan bagi Sumedang yang mulai membangun hubungan dengan VOC.

Pasukan Banten juga dikabarkan membangun pos pertahanan di sungai Kerawang. Oleh VOC, kedudukan mereka di sana dianggap sebagai upaya menumpuk pasukan yang sedianya akan digerakkan menyerbu Batavia. Keadaan tersebut membuat penduduk Batavia amat terganggu. Hari-hari mereka diliputi dengan kecemasan. Terkait dengan kumpulan orang Banten

---

<sup>74</sup> Dagregister 2 Januari 1678 hal. 1 – 2.

<sup>75</sup> Dagregister 2 Januari 1678 hal. 2.

<sup>76</sup> Daghregister 17 September 1678, hal. 6.

ini, pemerintah Batavia menegaskan agar pasukan VOC, sebanyak sekitar 110 personel, menahan diri.<sup>77</sup>

Wacana diplomasi dengan Banten untuk memperbaiki hubungan diplomatik bukan tidak dilakukan. Seorang pejabat VOC berpangkat *coopman*, Van Dyck, pernah mengunjungi Banten dan bertemu dengan pejabat-pejabat Banten terkait untuk membicarakan kemungkinan dibangunnya hubungan Banten dan VOC yang baik. Langkah ini dilakukannya selama tiga tahun berturut-turut. Meskipun sepeninggal Sultan Ageng Tirtayasa, penguasa Banten relatif lebih kooperatif, namun tidak bisa dipungkiri, masih banyak aparat pemerintahan Banten yang tidak berkenan menjalin hubungan dengan VOC. Mereka inilah yang disinyalir menjadi aktor intelektual dibalik munculnya kerusuhan atau teror di wilayah perbatasan Batavia. Misi Van Dyck masih menemui jalan buntu. Banyak pejabat Banten yang menyatakan keberatannya terhadap VOC.<sup>78</sup>

Sebagian Pangeran Banten ada yang masih mempertahankan kedaulatannya atas VOC. Mereka tidak segera menyepakati sejumlah perjanjian perdamaian dengan VOC. Perbatasan di bagian Utara antara Banten dan Batavia (Jacattra) selalu menjadi wilayah yang terbuka untuk hadirnya suatu pertempuran demi mempertahankan garis kenegaraan. Berita ini sempat menyulut ketidakpercayaan warga Batavia akan pemerintah yang tidak sanggup meluluhkan hati para penguasa Banten. Mereka juga sudah menyadari bahwa kekuatan Banten tidak berpusat ke Sultan, melainkan terpecah ke para pangeran-pangeran atau bangsawan-bangsawan Banten.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Dagregister 13 Januari 1678, hal. 25 – 26.

<sup>78</sup> Dagregister 15 Januari 1678, hal. 29.

<sup>79</sup> Dagregister 15 Januari 1678, hal. 29.

## BAB IV

### KEJAYAAN PERDAGANGAN DI BANTEN KOMODITAS, PRASARANA DAN PROFESI EKONOMI

Laju perkembangan ekonomi suatu negara atau kerajaan bertumpu pada perdagangannya. Di abad 17, kerajaan-kerajaan di Asia Tenggara umumnya mampu membangun peradaban berkat perdagangan internasional<sup>1</sup>. Perdagangan merupakan sumber kemakmuran Kesultanan Banten. Aktivitas ini menghiasi pantai, pulau, selat, muara hingga ke wilayah seberang pulau yang masih berada di bawah kekuasaan Banten. Pembahasan di bab ini akan dimulai dari macam-macam kekayaan alam Banten yang kemudian menjadi komoditas bernilai tinggi. Selanjutnya, akan dibahas mengenai jalinan transportasi yang membawa barang tersebut ke pelabuhan dan sebagian yang lain diajakan di pasar. Dua tempat ini menjadi sasaran bahasan yang penting mengingat di ruang tersebut, pembeli, penjual dan pengambil kebijakan menemukan urgensinya. Setelah itu, penjelasan akan mengarah profesi-profesi yang bertalian dengan kegiatan perekonomian di Banten.

#### **A. Barang Dagang**

Perbincangan mengenai barang dagang menempati posisi pinggiran dalam perniagaan dunia. Dalam pembicaraan kebesaran sejarah suatu bangsa, barang dagang merupakan bahasan yang tidak terlalu dilirik, karena kedetailannya dapat mengganggu alur bercerita sejarah yang memang banyak menekankan aspek politik dan sosial sebagai warna yang dominan dalam suatu penceritaan masa lalu.<sup>2</sup> Namun, keadaan akan berubah maknaka pembicaraan dikerucutkan pada perbincangan mengenai sejarah ekonomi. Barang dagang menjadi tema yang sentral didiskusikan.

Menjadi suatu kewajiban tersendiri, untuk mengangkat barang dagang sebagai satu bahasan utama. Hal ini dikarenakan nilai pentingnya dalam menjaga lancarnya perdagangan yang melibatkan pembeli, pedagang dan pemegang kebijakan. Di Banten abad 17, pemegang kebijakan mempunyai wewenang untuk menjaga ketersediaan barang dagang. Para petugas terkait

---

<sup>1</sup> Craig A. Lockard, "" The Sea Common to All": Maritime Frontiers, Port Cities, and Chinese Traders in the Southeast Asian Age of Commerce, ca. 1400-1750," dalam *Journal of World History*, 2010, hal. 219-247.

<sup>2</sup> Marina Fischer-Kowalski, "Society's metabolism: the intellectual history of materials flow analysis, Part I, 1860–1970," dalam *Journal of industrial ecology*, 1998, Vol. 2, No. 1, hal. 61-78.



berupaya menjaga jalur komunikasi antara pemerintah di pedalaman, yang mempunyai lokasi-lokasi perkebunan atau persawahan, agar mereka mampu mengontrol komoditasnya sebaik mungkin. Hal yang sama juga dilakukan pada pemerintah yang bertugas di pelabuhan-pelabuhan pengumpan (*feeder*) agar barang dagangan dapat diantarkan secara terjadwal. Setelah diselami, ternyata timbul satu alasan akan pentingnya pembahasan mengenai komoditas dagang. Sistem yang telah terjalin secara terstruktur di atas, dapat saja mati seketika, manakala mengetahui barang dagang yang menjadi sarana munculnya sistem manajemen tersebut, tidak tersedia di perkebunan. Gagal panen karena ancaman hama atau jumlah panen yang menyusut, mungkin saja menjadi penyebab langkanya suatu komoditas dagang. Untuk itu, penulis berkeyakinan bahwa manajemen perdagangan yang padu sekalipun, akan menemukan masa terbenamnya jika tidak dapat menjaga alur pasokan barang. Dari sini terbit pemikiran untuk membicarakan barang dagang di halaman depan bab ini.

## 1. Lada

Lada merupakan komoditas dagang penting yang menghidupi Banten. Hidup atau matinya kerajaan ini, ditentukan oleh perdagangan bumbu penyedap ini. Para administratur kerajaan, utamanya yang bergerak di bidang perdagangan, selalu menghabiskan sebagian besar pemikirannya untuk terus menjaga ketersediaan lada. Perkebunan-perkebunan lada dibuka di sepanjang perbukitan Banten hingga sampai ke Bogor dan tempat-tempat lain. Petani lada, penjual keliling, pengemudi transportasi sungai serta pemerintah terkait bertanggung jawab menjaga kepercayaan penggiat pasar regional dan asing akan persediaan barang ini.

Dalam menelisik pengelolaan perkebunan lada dan aspek-aspek terkait lainnya seperti pengangkutan dari kebun ke sungai, sampai dengan pengangkutan dari pelabuhan penyedia ke pelabuhan utama, penulis menggunakan sumber-sumber sezaman, baik itu berupa catatan bangsa asing yakni Cina, Eropa atau Arab, juga melalui manuskrip lokal seperti *Babad Banten* atau naskah-naskah kuno terkait, seperti hasil pekerjaan Titik Pudjiastuti mengumpulkan korespondensi kesultanan Banten dengan kerajaan-kerajaan mancanegara.<sup>3</sup> Namun, dalam beberapa hal, perlu pula ditinjau sumber-sumber dari zaman setelahnya, misalnya dari abad 18 atau 19, masa ketika pemerintahan Hindia Belanda sudah terbentuk, khususnya

---

<sup>3</sup> Titik Pudjiastuti, *Perang, Dagang, Persahabatan; Surat-Surat Sultan Banten* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007)

setelah 1816.<sup>4</sup> Di masa itu arsip-arsip perkebunan cenderung lebih banyak jumlahnya dan lebih terstruktur pemerannya.

Sebagai langkah serius menangani perkebunan lada, masyarakat pedalaman dikaryakan oleh pihak kerajaan sebagai petani lada. Di mulai dari sekitar Gunung Pulasari, Gunung Karang hingga ke perbukitan sekitar Jasinga di Timur sampai dengan Rangkas di wilayah Selatan dijadikan perkebunan lada. Masyarakat di sana terlibat dalam lingkaran keprofesian petani ini, mulai dari para petani kecil, pengepul lada hingga ke bandar besar yang bertugas mengirimkan lada ke tempat pengolahannya yang terdapat di tepi sungai Cisdane, tepi sungai Cibanten dan di sekitar kawasan Panimbang, Pandeglang. Lingkaran ini menjadi aktor-aktor terbawah yang mengupayakan ketersediaan lada. Perbukitan yang melintang di Pandeglang bersambung dengan perbukitan sebelah Selatan Priangan atau Parahyangan. Tinggi dari perbukitan ini variatif, namun secara umum, tingginya sekitar 400 mdpl (meter di atas permukaan laut). Dari perbukitan ini dapat disaksikan Meeuwenbaai yang indah dengan hamparan pantainya. Perbukitan ini digambarkan mempunyai kontur yang hijau dilihat dari kejauhan, menandakan bahwa tanah di sana banyak ditumbuhi pohon-pohon besar atau kecil.<sup>5</sup> Besar kemungkinan, kontur tersebut bertahan sejak abad-abad sebelumnya dan menjadi tempat persemaian tanaman lada.

R. J. L. Krussendrager membenarkan bahwa kawasan sekitar Gunung Karang dan Pulasari, tepatnya di sekitar Pandeglang, Ciomas dan Cimanuk merupakan bukit-bukit lada (*peperberg*). Kawasan di sini relatif subur dan merupakan tempat yang tepat ditanami lada. Dari perkebunan ini dapat terlihat pesisir Banten yang indah. Agaknya keberadaan lada Banten di dua gunung ini masih ada di abad 19, mengingat Krussendrager mencatat laporannya ini sekitar waktu tersebut. Dengan demikian, dapat diketahui jika masyarakat waktu itu masih mentradisikan profesi lama sebagai petani lada.<sup>6</sup> Selain di pedalaman Banten dan sebelah Selatan Parahyangan, kebun lada juga banyak terdapat di Lampung. Jeff Kingston meyakini bahwa kualitas

---

<sup>4</sup> Robert Heussler, *Yesterday's Rulers: The Making of the British Colonial Service* (New York: Syracuse University Press, 1963) hal. 5; lihat juga Julia Adams, "Principals and agents, colonialists and company men: The decay of colonial control in the Dutch East Indies," dalam *American sociological review*, 1996, hal. 12-28.

<sup>5</sup> De ingenieurs van het Mijnwezen in Nederlandsch Indie, *Onderzoek naar de Kolen, Gevonden Langs het Strand der Meeuwenbaai, Residentie Bantam* (Geologische Kennis Nederlandsch Indie, 1855) hal. 2 – 3.

<sup>6</sup> R. J. L. Krussendrager, *Natuur en Aardrijkundige Beschrijving van het Eiland Java* (Groningen: J. Oomkens, 1841) hal. 6.

dan jumlah lada yang terdapat di Lampung tidak jauh berbeda dengan yang ada di Banten.



Gambar 1: Tanda P menunjukkan lokasi kebun lada di Banten. kemungkinan terletak di sekitar dataran tinggi Pandeglang. Garis panah menunjukkan lokasi asal pusat pemerintahan Banten.

Sumber: Denys Lombard, *Nusa Jawa Silang Budaya; Jaringan Asia Jilid 2* (2008)

Baik masyarakat maupun pemerintah setempat meyakini bahwa penanaman lada bukan sekedar pemenuhan kebutuhan hidup melainkan bagian dari bakti mereka pada kerajaan. Tome Pires dalam *Suma Oriental*-nya (1512 – 1515) sudah menyinggung tentang kebun lada di Lampung. Lebih lanjut disebutkan bahwa banyak petualang dan saudagar Eropa pada abad 16 dan 17 yang mengabaikan Lampung sebagai pusat lada. Mereka lebih tertarik untuk datang langsung ke Banten. Mereka belum menyadari bahwa lada di Banten sebagaimana didatangkan dari Lampung.<sup>7</sup>

Penguasaan kebun lada Banten atas sejumlah wilayah di Sumatera, termasuk di Bengkulu dan Lampung, menimbulkan konflik tersendiri dengan penguasa besar lain di Sumatera, yakni Kesultanan Palembang. Kaki tangan Sultan Palembang tidak henti-hentinya mengupayakan persatuan warga *uluan* (penduduk yang tinggal di bagian hulu) untuk memisahkan diri dari Banten dan berganti junjungan ke Palembang. Wilayah *uluan* merupakan

---

<sup>7</sup> Jeff Kingston, "Securing Sumatra's Pepper Periphery: Resistance and Pacification in Lampung during the 18th and 19th Centuries," dalam *Southeast Asia: History and Culture*, Vol. 19, 1990, hal. 77-104.

daerah penghasil lada penting di Sumatera Selatan. Dalam perdagangan lada *uluan*, Palembang mengambil peran sebagai penyalur lada ke pasar-pasar pesisir sebagai salah satu cara pendongkrak perekonomian kerajaan. Perannya ini tidak maksimal karena terdapat pengaruh Banten di wilayah pedalaman.<sup>8</sup>

Bengkulu juga merupakan wilayah penting penghasil lada bagi Banten. B. J. O. Schricke mencatat bahwa sejak abad 16, Banten sudah berkuasa di wilayah ini. Motivasi mereka datang dan memantapkan pengaruh politik di Bengkulu, termasuk di Selebar, adalah penguasaan kebun-kebun lada. Sudah bukan rahasia lagi, jika lada Bengkulu sudah terkenal di pasaran mancanegara dan Banten ingin mendulang keuntungan tersebut. Dalam suatu sumber bahkan ditekankan bahwa lada yang ada di Banten berasal dari Bengkulu. Jika dibandingkan dengan Lampung, pola penguasaan Banten di Bengkulu cenderung lebih longgar hal ini dibuktikan dengan sedikitnya pengaruh yang terasa di bidang administrasi kemasyarakatan maupun adat istiadat.<sup>9</sup>

Terdapat catatan Belanda yang menginformasikan tentang perdagangan lada di Selebar (dalam arsip ini ditulis Silebar). Sebagai suatu wilayah yang kaya dengan lada, Selebar menjadi salah satu destinasi pasar lada yang didatangi oleh orang dari mancanegara. VOC yang berkepentingan akan wilayah ini sempat mengirim para pedagangnya ke sana secara reguler. Pada 4 Februari 1678, dikabarkan bahwa para pedagang VOC di sana terancam tidak mendapatkan lada, dikarenakan penguasa setempat yang merupakan perwakilan dari Sultan Banten membatasi aktivitas mereka. Bagi VOC, silang sengketa ini dianggap amat merugikan, karena mereka harus kehilangan waktu mencari lada dan harus menyelesaikan perkara tersebut di pengadilan setempat.<sup>10</sup>

Dua orang mantri Sultan Banten bernama Silely Godong dan Harkis Baly yang bertindak sebagai penerjemah bahasa Inggris di Bengkulu sempat menuliskan laporannya mengenai Silebar dan Bengkulu dalam bahasa Belanda. kedudukan Silebar dan Bengkulu dapat diibaratkan dengan Banten dan Pontang. Silebar mempunyai dermaga yang digunakan untuk mengangkut lada yang berasal dari pedalaman. Cuaca di sekitar dermaga Silebar cukup ekstrim, karena sewaktu-waktu dapat bertiup angin yang

---

<sup>8</sup> Ma'moen Abdoellah, *Sejarah Daerah Sumatra Selatan* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Bagian Proyek Inventarisasi dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya Propinsi Sumatera Selatan, 1992) hal. 87.

<sup>9</sup> Tim Peneliti, *Sejarah Daerah Bengkulu* (Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Pusat Penelitian Sejarah dan Budaya Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan daerah, 1978) hal. 76.

<sup>10</sup> Dagregister 4 Februari 1648, hal. 38.

kencang sehingga membahayakan para kuli maupun kru kapal. Silely dan Harkis sampai pernah tinggal di Silebar selama empat bulan untuk menunggu redanya angin laut, sembari terus melakukan bongkar muat komoditas lada. Daratan di tepi pantai Silebar termasuk rendah dan rentan direndam air laut ketika pasang.

Adapun jumlah lada yang diangkut di Silebar umumnya adalah sebanyak dua kapal berukuran sedang pertahunnya. Meskipun demikian jumlah ini dapat membengkak hingga tiga sampai empat kapal pertahunnya, dan kapal pengangkutnya pun tidak semuanya berukuran sedang, ada yang berukuran sedang ada pula yang kecil. Kapal-kapal yang mengangkut lada dari sini membayar dua belas real Spanyol untuk setiap muatan pada penduduk pribumi. Mereka masih bisa menambah keuntungan dengan memberatkan timbangan lada serta memungut pajak sebesar satu real untuk setiap bahar (*bhaer*). Pangeran atau penguasa Silebar juga memperoleh keuntungan dari perdagangan ini. Para pemasok lada memperoleh tidak lebih dari sepuluh real setiap bahar.<sup>11</sup>

Di samping dari Sumatera, Banten memperoleh lada dari Maluku. Di abad 17, pelayaran dagang ke Maluku dari pelabuhan Karangantu relatif sudah stabil. Para pedagang memperoleh lada di Maluku, lantas mengangkutnya ke pasar-pasar Banten. Belum ditemukan sumber penguat anggapan bahwa apakah ada perbedaan perdagangan lada yang didapat dari Maluku, Sumatera juga Banten. yang jelas, kualitas lada dari Nusantara secara umum, termasuk yang terbaik di dunia.<sup>12</sup> Penduduk Maluku merupakan entitas masyarakat yang hanya bisa megolah lada. Untuk memenuhi kebutuhan sandang dan pangan, mereka harus mendapatkan dari para pedagang luar negeri.<sup>13</sup> Besar kemungkinan, para saudagar Banten membawa serta aneka barang dagangannya untuk memenuhi kebutuhan primer masyarakat Maluku itu.

#### **a. Pengelolaan Lada**

Bidang tanah yang disediakan untuk kebun lada, tidak selalu menempati bidang yang rata. Beberapa perkebunan lada terdapat di tempat yang curam, sehingga membutuhkan kehati-hatian tersendiri agar si petani tidak tererosok jatuh ke jurang. Secara umum, perkebunan lada terdapat di

---

<sup>11</sup> ANRI, *Laporan Tentang Silebar dan Bengkulu serta Kegiatan Orang-Orang Inggris di Tempat-Tempat Tersebut*, 28 Januari 1696, hal. 1.

<sup>12</sup> M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (Den Haag: Martijnus Nihhoff, 1962) hal. 281.

<sup>13</sup> Meilink-Roelofs, *Asian ...*, hal. 97 – 99.



tempat yang mudah diolah dan dijangkau, walaupun antara tempat tinggal si petani dengan kebunnya terpaut jarak yang cukup jauh. Beberapa petani ada yang mendirikan pondok kecil sebagai tempat berteduh saat musim panen tiba. Biasanya pola ini diterapkan bagi pemilik kebun yang rumahnya jauh atau pondok itu diisi oleh buruh yang bekerja untuk sang pemilik kebun. Beberapa yang lain lebih memilih tinggal di kampung dengan alasan kebunnya tidak terlalu jauh dari rumahnya.<sup>14</sup>

Perkebunan lada dikelola dengan cara tradisional. Para petani kecil yang biasanya menggantungkan kehidupannya pada perkebunan itu, mulai bekerja sejak pagi hari. Pohon lada dapat bertahan selama puluhan tahun dengan pola perawatan yang baik. Bentuk tanaman lada bersifat menjalar, sehingga dibutuhkan suatu tanaman berbatang tunggal, sebagai tempat melilitkan sulur-sulurnya. Pohon tunggal yang dipilih biasanya dijaga agar tidak terlalu besar. Secara berkala, para petani akan menaiki pohon itu guna merapikan ranting-rantingnya agar tidak tumbuh ke sana kemari dan membuat keadaan di bawahnya semakin rimbun. Pohon ini juga berfungsi agar tanaman lada mendapatkan sinar matahari yang cukup, tidak terpapar secara langsung, namun juga bukan berarti tidak terkena sinar matahari sama sekali.<sup>15</sup>

Tanaman lada membutuhkan perawatan yang khusus dan teratur. Perawatan tanaman ini tidak bisa disamakan dengan model merawat tanaman padi atau palawija. Sang petani dituntut memperhatikan kondisi fisik lada sekerap mungkin. Ia akan memotong sulur-sulur lada apabila tumbuh terlalu panjang. Harus ada jarak antara tanaman satu dengan yang lainnya, agar sulur-sulur mereka tidak saling bertemu. Pemberian pupuk serta pengusir hama amat dimungkinkan sudah dikenal saat itu, tentu dengan cara yang tradisional. Rumput dan tanaman liar yang tumbuh di bawah pohon lada harus dicabut dan dibersihkan, karena dapat mengganggu pertumbuhan lada dan jika dibiarkan dapat mematikan tanaman lada.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Barbara Watson Andaya, "Women and economic change: The pepper trade in Pre-Modern Southeast Asia," dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 38, No. 2, 1995, hal. 165-190; lihat juga Anthony Reid, "The pre-colonial economy of Indonesia," dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. 20, No. 2, 1984, hal. 151-167.

<sup>15</sup> Anthony Reid, "Humans and forests in pre-colonial Southeast Asia," dalam *Environment and History*, Vol. 1, No. 1, 1995, hal. 93-110; lihat juga Muhammad Nur. "Andar Tiku di Bagian Barat Sumatra: Kejayaan Ekonomi Yang Telah Hilang," dalam *Jurnal Analisis Sejarah*, Vol. 4, No. 2, 2014; T. Sarpian, *Pedoman Berkebun Lada Dan Analisis Usaha Tani*, (Yogyakarta: Kanisius, 2003) hal. 80 – 91.

<sup>16</sup> T. Sarpian, *Pedoman ...*, hal. 80 – 91 dan 116 – 120.

Terdapat beberapa ancaman yang dapat menghambat pembuahan lada. *Pertama*, populasi serangga yang banyak yang menjadikan daun dan buah lada sebagai makanannya. Di musim penghujan, biasanya musuh alami tanaman lada akan banyak bermunculan. Mereka adalah ulat bulu. Secara biologis, ulat bulu merupakan binatang yang memiliki nafsu makan yang besar. Ia akan terus makan batang lembut serta daun lada untuk bekal mereka saat berpuasa menjadi kepompong. Ulat bulu akan menyelip di balik dedaunan lada untuk mendapatkan tempat yang nyaman untuk makan dan terhindar dari panas matahari, air hujan dan air embun yang berlebihan. Saat masanya tiba, ulat-ulat ini menjadikan relung-relung sulur lada sebagai tempat untuk bermetamorfosis menjadi kepompong sampai tiba saatnya mereka menjadi kupu-kupu. Aneka ragam kepik juga menjadi musuh alamiah lada berikutnya. Mereka terlihat melubangi daun-daun dan merusak batang lada.

Serangga bukan hanya menjadi musuh alami bagi lada, namun juga bagi petani. Ketika mereka membersihkan tanaman liar di sekitar lada, mereka kerap kali memegang atau kejatuhan ulat bulu. Saat binatang itu menyentuh kulit, beberapa detik kemudian, si petani akan terserang gatal yang amat mengganggu. Rasa gatal dari ulat bulu berbeda dengan rasa gatal akibat gigitan nyamuk atau semut. Sifat gatalnya menular dari satu tempat ke tempat lainnya. Seringkali ditemukan petani yang harus kehilangan waktu kerjanya akibat terserang gatal dari ulat bulu. Oleh sebab itu, kewaspadaan berlebih kerap ditunjukkan para petani yang seminimal mungkin dapat menjaga tubuhnya bersentuhan dengan binatang ini.<sup>17</sup>

*Kedua*, iklim dan cuaca yang tidak menentu. Penanaman sampai dengan panen lada diatur sedemikian rupa dengan berpedoman pada keadaan cuaca. Para petani mempunyai pengetahuan yang baik mengenai kapan ia harus memulai tahap demi tahap dalam perawatan lada. Cuaca yang ekstrim kerap mengakibatkan turunnya jumlah kualitas dan kuantitas lada atau bahkan yang terburuk, menyebabkan gagal panen. Curah hujan yang tinggi ketika masa tumbuhnya bunga lada merupakan malapetaka yang merontokkan bakal buah lada. Prediksi hancurnya keuntungan dari komoditas ini pun sudah mulai terbayang. Kondisi cuaca yang terlalu terik juga tidak baik bagi kondisi kebugaran lada. Untuk itu, para petani mempunyai serangkaian cara untuk menjaga agar kebunnya tidak mengalami gagal panen.

---

<sup>17</sup> I Wayan Laba dan Iwa Mara Trisawa, "Pengelolaan ekosistem untuk pengendalian hama lada," dalam *Perspektif*, Vol. 5, No. 2, 2015, hal. 86-97.

Sama dengan daerah lainnya di Asia Tenggara, Banten merupakan daerah yang hanya mempunyai dua musim, yakni musim penghujan dan kemarau. Oleh para petani lada, dua iklim ini kerap menjadi perhatian dalam mengolah kebunnya. Mereka merencanakan dengan baik, agar tanaman lada berkembang tidak pada masa ketika hujan turun dengan deras. Angin yang terlalu kencang, baik itu sebagai pertanda akan datangnya hujan atau hembusan angin laut dari arah laut yang sedemikian kuat, berpotensi menggugurkan bunga-bunga yang menjadi bakal lada. Manusia tidak bisa menghindari gerak iklim dan cuaca, namun penduduk Banten sudah mempunyai satuan pemahaman mengenai iklim dan cuaca yang memadai. Terbukti, mereka mampu tetap memproduksi lada dan memasoknya ke hilir. Hambatan sudah pasti ada, namun dalam sejarah, belum ditemukan catatan bahwa Banten mengalami gagal panen yang dahsyat di abad 17.

Para petani lada bukan hanya berasal dari warga pribumi Banten, sebagian yang lain kemungkinan berasal dari luar negeri seperti dari Benggala. Meilink-Roelofsz menyebutkan sejak abad 15, ketika masa pemerintahan Kerajaan Sunda, pemerintah memberlakukan kebijakan mendatangkan budak dari Benggala. Budak-budak ini dipekerjakan untuk membantu pekerjaan sehari-hari baik di dalam istana maupun di luar istana.<sup>18</sup> Sebagian dari mereka mungkin saja ada yang diperbantukan di bidang pertanian seperti mengelola perkebunan lada. Sumber pendapatan terbesar kerajaan ini berasal dari penjualan lada. Hal itu pula yang membuat Portugis sampai datang ke istana Sunda untuk menjajaki kemungkinan kerjasama sebagaimana yang terekam dalam prasasti Padrao yang berangkat tahun pada pertengahan abad 16.<sup>19</sup>

Penjelasan Meilink-Roelofsz tidak terlalu kaya menyinggung perekonomian abad 16 atau 17, khususnya tentang kedatangan orang Benggala di Sunda. Mungkin karena ia membatasi penjelasannya hanya seputar abad 15. Namun dari sini dapat diambil informasi bahwa bukan hanya bangsa pribumi yang berdiam di pesisir atau pedalaman Banten, melainkan juga bangsa asing seperti Benggala. Adapun informasi bahwa pelabuhan-pelabuhan pengumpan (*feeder*) dihuni pula oleh orang India, Tionghoa atau Arab sebagaimana yang disebut oleh Chalwany<sup>20</sup> dan Guillot<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Meilink-Roelofsz, *Asian ...*, hal. 21.

<sup>19</sup> Jorge Dos Santos Alves, "L'inscription du padrao de Banten (1522)," dalam *Archipel*, Vol. 47, No. 1, 1994, hal. 23-34.

<sup>20</sup> Chalwany Michrob dan Mudjahid Chudari, *Catatan Masa Lalu Banten* (Serang: Penerbit Saudara, 1993) hal. 75 dan 81 – 83.

<sup>21</sup> Claude Guillot, *Banten; Sejarah dan Peradaban Abad V – XVII* (Jakarta: KPG, 2008) hal. 94 – 108.

serta sumber-sumber terpercaya lainnya, mungkin tidak mengherankan. Namun, informasi bahwa ada sekumpulan orang asing yang juga ikut berladang dan berkebun seperti juga warga pribumi perlu ditelisik lebih lanjut.

Terlepas dari eksis atau tidaknya para peladang dan pekebun dari mancanegara, yang jelas, dalam pengelolaan kebun lada harus dilakukan dengan tekun dan rajin. Sama seperti tanaman melon, lada membutuhkan penanganan khusus. Hampir bisa dipastikan, ketika musim berbunga tiba, para petani lada disibukkan dengan memeriksa tanaman ini secara teliti, satu demi satu. Ia harus menjaga agar tidak ada sulur yang mengganggu pertumbuhan tanaman tetangganya. Ia juga harus menjaga agar rumput atau semak tidak tumbuh secara berlebihan di kebunnya. Pekerjaan ini bisa dikatakan menyita hampir sebagian besar waktu keseharian sang petani. Tatkala sore menjelang, baru mereka memperoleh kesempatan pulang dan beristirahat di gubuk semi permanen atau ke rumahnya.<sup>22</sup>

Anthony Reid menambahkan bahwa dalam penanaman lada, tidak hanya melibatkan para petani dan penguasa, melainkan juga ada peran dari para saudagar. Oleh sebab telah mengetahui bahwa lada merupakan komoditas penting di Banten, sebagian saudagar asing ada yang menginvestasikan dananya untuk pembiayaan atas perawatan kebun lada, termasuk pengadaan alat-alat pertanian dan memberikan beras untuk si tenaga kerja. Cara tersebut, digunakan agar si saudagar tetap dapat memperoleh lada tanpa khawatir tidak dapat lada di pasar Banten. Di sisi lain, bantuan ini membuat sang petani yang biasanya juga pemilik kebun lada merasa terikat dengan sang saudagar sehingga ia bertanggungjawab untuk menjual ladanya pada si pemberi modal.

Reid menyoroti kelemahan petani lada di Banten juga di Aceh dan Jambi ada di sektor jaringan dan modal. Seringkali, para petani lada lebih sibuk mengurus kebunnya tanpa ada keinginan untuk mempelajari, menjalin satu demi satu jaringan dagang di luar kampungnya serta bagaimana mereka mengalokasikan anggaran yang cukup untuk menanam lada ketika musim cocok tanam datang. Kelemahan inilah yang kemudian dimanfaatkan para saudagar untuk meluangkan waktu lebih banyak di Banten untuk bersua dengan petani sekaligus menawarkan bantuannya. Bagi para petani yang kesulitan mengatur pemasaran dan modal, bantuan ini tentu saja amat berharga.

Dalam hubungannya dengan para petani lada, kaum saudagar juga dituntut dapat menyeimbangkan dengan pergaulannya dengan penguasa. Bagaimanapun, kehidupan manusia sekaligus tanah adalah milik Sultan, sehingga apa yang terjadi di wilayah manapun serta dengan hubungan dengan

---

<sup>22</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 185.

warganya, tidak bisa terlepas dari perhatian istana. Saudagar tetap mengadakan kontak secara simultan dengan para pejabat kerajaan dan memberikan keterangan mengenai investasinya dalam permodalan lada. Saudagar yang mampu mengambil hati pejabat kerajaan, biasanya memperoleh keuntungan berupa kelonggaran regulasi, sehingga ia dapat leluasa mengatur penanaman lada, mirip seperti raja kecil yang bebas mengurus wilayah kekuasaannya.<sup>23</sup>

Barbara Andaya menyebutkan bahwa di Sumatera, termasuk di Lampung sampai dengan abad ke 18, pengeloaan lada banyak dilakukan oleh perempuan. Mereka terlibat mulai dari perawatan hingga penjualan. Sebelum lada menjadi komoditas massal, tanaman ini hanya ditanam di pekarangan rumah. Namun, setelah banyak saudagar asing yang mencarinya. Lada mulai dibudidayakan dengan konsep perkebunan. Perkebunan di masa lalu tentu saja berbeda dengan di masa kini. Sejumlah tanaman keras seperti pohon jati dan sonokeling atau bahkan pohon kapas bisa saja ada di tengah tanaman-tanaman lada. Selain dikapalkan ke Banten, lada juga dipasarkan ke pusat kekuasaan Inggris di Pantai Barat Sumatera, tepatnya di Bengkulu.<sup>24</sup>

Lada di Banten termasuk komoditas yang masih menjadi primadona bahkan hingga menyentuh abad 19. *Bantamsche paper* atau lada Banten terkenal karena kulitnya yang hitam dan menjadi buruan para saudagar internasional. Setelah lada dari Banten, peringkat selanjutnya diikuti lada dari Sumatera yang juga mempunyai kekhasan berupa kulitnya yang hitam. Lada hitam di kawasan Pasundan termasuk yang menjadi primadona bagi para pencari rempah Eropa. Dataran tinggi Pasundan benar-benar menjadi tempat tumbuh kembang yang baik bagi komoditas lada hitam ini. Belakangan lada putih banyak diminati karena dianggap lebih higienis, setelah melalui beberapa pemrosesan yang lebih panjang dibanding lada hitam. Harga dari lada putih juga lebih tinggi ketimbang lada hitam.<sup>25</sup>

Para pendatang Tionghoa di Banten, tidak semuanya mengisi posisi sebagai pedagang. Di antara mereka juga menekuni bidang-bidang lain seperti pembuatan tebu dan petani lada. Sebagian pendatang Tionghoa yang kebetulan berprofesi sebagai petani di negeri asalnya, tentu saja tidak seluruhnya tertarik di dunia perniagaan. Di antara mereka ada yang terdorong untuk menjadi petani lada di kawasan pedalaman, seperti di Priangan atau

---

<sup>23</sup> Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450 – 1680, Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global* (Jakarta: yayasan Obor Indonesia, 2011) hal. 43 – 44.

<sup>24</sup> Barbara W. Andaya, “Women and economic change: The pepper trade in Pre-Modern Southeast Asia,” dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 38, No. 2, 1995, hal. 165-190.

<sup>25</sup> M. D. Teenstra, *Beknopte Beschrijving van de Nederlandsche Overzeesche Bezittingen* (Groningen: J. oomkens J. Zoon 1846) hal. 11.



sekitar Pandeglang. Di wilayah pedalaman Pasundan itu mereka melakukan penanaman serta perawatan lada menggunakan teknologi yang dibawanya dari Tiongkok atau memadukannya dengan teknologi setempat.

Awalnya, para petani lada di pedalaman Banten bekerja di ladang-ladang lada milik orang Banten. Mereka yang beruntung dan rajin, ada pula yang berhasil mempunyai kebun tersendiri. Di mata orang Banten, orang Tionghoa yang menekuni pertanian tergolong orang yang ulet dan rajin berkarya. Mereka tidak lelah dalam menggarap dan mengantarkan hasil pertaniannya ke pengepul terdekat dengan cara dipikul. Ketekunan orang Tionghoa di antaranya berpangkal dari teknologi tepat guna yang mereka telah peroleh di kampung halamannya. Beberapa alat-alat pertanian di Indonesia, dahulu dibawa oleh para pendatang Tionghoa, seperti alat bajak dan cangkul.<sup>26</sup>

Integrasi orang Tionghoa di bidang pertanian lada seperti ini belum banyak disinggung dalam penulisan sejarah secara umum. Hal ini dikarenakan, minimnya catatan yang membahas tentang itu. Profesi orang Tionghoa, sebagaimana yang dibicarakan Leonard Blusse<sup>27</sup> atau yang agak klasik, oleh W. P. Groeneveldt<sup>28</sup>, lebih banyak menyinggung aktivitas mereka sebagai penggiat ekonomi kelas menengah ke atas. Sedangkan pemerian yang lebih rinci mengenai keanekaragaman tentang aktivitas orang Tionghoa di sektor mikro kehidupan ekonomi manusia masih sedikit menarik minat para peneliti sejarah. Penulis banyak berhutang budi pada tulisan panjang lebar yang dijadikan Denys Lombard yang gemar menyinggung aspek-aspek terendah dalam kehidupan orang Tionghoa di Nusantara.<sup>29</sup>

Masa kejayaan kebun lada Banten mengalami tantangan hebat ketika Pangeran Ranamenggala yang menjadi waliraja Banten memerintahkan penghapusan tanaman lada Banten pada 1612. Keputusan ini diambil untuk melindungi Banten dari kemelut politik pertentangan pedagang Inggris dan Belanda yang memperebutkan monopoli perdagangan lada. Sang waliraja khawatir jika pertikaian ini berakibat buruk bagi kepentingan politik dan

---

<sup>26</sup> Lombard, *Nusa Jawa ...*, hal. 248.

<sup>27</sup> Mengenai jaringan bisnis orang Tionghoa di Asia serta hubungannya dengan VOC lebih lanjut lihat Leonard Blussé, *Strange company: Chinese settlers, mestizo women and the Dutch in VOC Batavia*. Vol. 122. (New York: Cellar Book Shop, 1986)

<sup>28</sup> Salah satu referensi utama ketika membicarakan aktivitas orang Tionghoa di Nusantara berdasarkan catatan mereka sendiri lihat W. P. Groeneveldt, *Notes on the Malay Archipelago and Malacca compiled from Chinese sources* (tanpa tempat: Bruining, 1887)

<sup>29</sup> Mengenai kehidupan orang Tionghoa di Nusantara, bagaimana proses integrasi kultural dengan penduduk setempat berlangsung serta dinamika mereka menjadi sosok-sosok yang berpengaruh di kesultanan-kesultanan Nusantara lihat Lombard, *Nusa Jawa...*, hal. 243 – 329.

ekonomi Banten. Sebelum Ranamenggala mengambil keputusan yang berakibat merugikan itu, terlebih dahulu ia mengundang bangsawan istana untuk mendiskusikan pertikaian Inggris dan Belanda. Mereka sepakat bahwa kejadian itu dapat merugikan Banten baik kerugian fisik (akibat perang lokal) dan rusaknya reputasi Banten dipentas global. Penghapusan ini dianggap dapat meredakan perseteruan dua bangsa Eropa tersebut.

Kebijakan penghapusan lada Banten dengan cepat diedarkan ke para petani yang bernaung di bawah yurisdiksi Banten. Para petani diperintahkan menebang pohon lada mereka. Pelarangan diperjelas pula dengan larangan memetik dan menanam kembali tanaman lada. Tindakan ini menimbulkan kemarahan para saudagar yang bermukim di Banten, utamanya orang Tionghoa. Mereka membangun suatu mosi tidak percaya pada kepemimpinan Ranamenggala yang berujung pada penurunan tahta dirinya pada 1624. Keputusan Ranamenggala berdampak serius pada perkembangan kebun lada Banten, karena di masa setelahnya, para Sultan Banten berikutnya memperbaiki kesalahan ini.<sup>30</sup>

#### **b. Pengangkutan Lada**

Petani lada merupakan aktor penting yang mengunduh lada dari pohonnya. Buah lada dipetik secara sederhana. Bagi buah yang mudah dijangkau oleh tangan, maka akan langsung dipetik. Namun, bagi yang letaknya agak di ketinggian, digunakan alat bantu berupa tangga. Lada-lada ditempatkan dalam keranjang yang kemudian dibentuk seperti pikulan. Di abad 17, takaran yang digunakan para petani lada atau pedagang komoditas lainnya adalah pikul (*picool*). Hal ini berasal dari kebiasaan penduduk pribumi yang menggunakan pikulan sebagai alat pembawa barang.

Buah lada yang dipikul kemudian dibawa ke rumah sang petani lada. Kerap juga dijumpai, para petani lada menggunakan *getek* atau perahu kecil untuk mengangkut lada dari kebun ke rumahnya, atau langsung ke lokasi pembersihan lada. Lada-lada yang didistribusikan ke lokasi lain di luar kekuasaan Banten, seperti ke Batavia, juga diangkut menggunakan pikulan, baik itu ditempuh dengan perjalanan kaki atau menggunakan perahu.<sup>31</sup>

Sungai-sungai di Banten berperan sebagai jalur lada yang mengalirkan komoditas ini dari hulu ke hilir. Sungai Cisadane di Tangerang merupakan salah satu sungai yang juga mengalirkan lada ke wilayah pesisir dan berbelok ke kiri mengarah ke pelabuhan Karangantu. Di sungai ini, banyak pengusaha

---

<sup>30</sup> Claude Guillot, "Libre entreprise contre économie dirigée: guerres civiles à Banten, 1580-1609," dalam *Archipel*, Vol. 43, No. 43, 1992, hal. 57-72.

<sup>31</sup> Guillot, *Banten* ..., hal. 166.

perahu atau kapal semi besar yang beretnis Tionghoa. Mereka mempunyai jejaring pelayaran sungai yang cukup baik di Banten. Di sekitar kawasan Tanjung Burung, terdapat sejumlah bengkel pembuatan dan perbaikan perahu Tionghoa yang jejak-jejaknya masih dapat disaksikan di masa kini. Dilihat dari sudut geografis kawasan Tanjung Burung merupakan muara sungai Cisadane yang tepat untuk dijadikan bengkel kapal, mengingat posisinya yang dekat sekali dengan bibir pantai. Di samping itu, lebar sungai yang besar dan kedalaman sungai yang cukup menjadi alasan mengapa lokus ini tepat didirikan bengkel-bengkel kapal Tionghoa.<sup>32</sup>

Merujuk pada keterangan Abah Yadi, sejarawan dari Bantenologi IAIN Serang, disebutkan bahwa pengangkutan lada di kawasan Pandeglang, khususnya di sekitar Gunung Karang, dilakukan dengan memanfaatkan aliran sungai Cibanten. Dari sini, lada dialirkan ke Panimbang terlebih dahulu untuk dibersihkan. Proses pembersihan mengarah ke serangkaian aktivitas upaya standarisasi pengelolaan lada sebagaimana yang disepakati di pasaran internasional. Lada-lada yang datang dari hulu dicuci dan dibilas sedemikian rupa agar bersih. Langkah ini juga dilakukan untuk memisahkan lada dengan kotoran lain seperti daun, tanah dan ranting kecil. Tempat pengolahan dan pembersihan lada juga ditemukan di Kampung Jiput dan beberapa titik di sungai Cisadane. Terdapat suatu pelabuhan yang ditinjau secara toponimi menjadi lokus dari terminal lada di kawasan pandeglang, yakni pelabuhan lokal yang ada di Teluk Lada. Nama tersebut tentu saja tidak muncul begitu saja, ini dapat dijadikan suatu pegangan, setidaknya sementara, bahwa lokus ini adalah tempat berkumpulnya lada dari pedalaman.<sup>33</sup>

Keterangan Abah Yadi diamini oleh Claude Guillot yang mengaskan fungsi sungai Cibanten sebagai pembawa komoditas dagang dari pedalaman, khususnya dari sekitar Gunung Karang. Sebelum sampai ke laut, sungai ini terbagi menjadi dua aliran. Aliran ke Barat mengarah ke pelabuhan internasional Banten, sedangkan aliran Timur mengarah ke pelabuhan lokal di Pontang. Dari pembelahan geografis terbangun suatu kota yang unik. Bagian tengah yakni delta sungai Cibanten menjadi pusat kota. Sisi sungai sebelah Barat banyak dihuni etnis Tionghoa sehingga pada abad 17 daerah

---

<sup>32</sup> Penulis melakukan analisa geospasial dalam penjelasan ini berdasarkan informasi bahwa Tangerang (dalam *Suma Oriental* Tome Pires disebut *Tamgaram*) sudah menjadi bandar dagang penting sejak masa Kerajaan Sunda dan berlanjut ketika masa kuasa Banten. Sebagai pemandu awal, lihat Claude Guillot dkk, *Banten Sebelum Zaman Islam; Kajian Arkeologi di Banten Girang 932 ? – 1526* (Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, 1996) hal. 22.

<sup>33</sup> Wawancara dengan Abah Yadi, Sejarawan dari Bantenologi IAIN Serang, pada Minggu, 7 April 2019.

itu sudah disebut Pecinan. Sedangkan di sisi Timur terdapat pasar dan kampung-kampung. Di bagian Selatan maket kota ini, terdapat perkampungan petani berikut hamparan sawah mereka yang luas membentang sampai ke kawasan Banten Girang atau sekitar Serang.<sup>34</sup>



Gambar 2 : Peta kota Banten abad ke 16

Adapun harga lada sekitar abad 17, berbeda antara satu daerah dengan daerah lainnya. David K. Basset menyebutkan bahwa harga lada di Aceh sekitar 64 rial perbahar dari 387 lbs. Sedangkan di Banten, harga lada berkisar 400 rial perbahar dari 400 lbs.<sup>35</sup> J.C Van Leur menyebutkan bahwa takaran atau ukuran bahar digunakan untuk rempah-rempah. Terdapat perbedaan ukuran bahar antara satu daerah dengan daerah lainnya. Misalnya saja di Maluku ukuran satu bahar sama dengan 600 pound, sedangkan ukuran satu bahar di Malaka sebanyak 530 - 540 pound, sedangkan di Banten sebanyak 495 pound.<sup>36</sup>

Pada abad setelahnya, Starvinus, seorang penulis Belanda, melaporkan bahwa kapal yang ditumpanginya mengangkut 1,128,840 pound dari 3010

<sup>34</sup> Claude Guillot, "Banten en 1678," dalam *Archipel*, Vol. 37, No. 1, 1989, hal. 119-151.

<sup>35</sup> David K. Basset, *The Factory of English East India Company At Bantam, 1602 - 1682*, Disertasi (London: School of Oriental Studies, University of London, 1955) hal. 8

<sup>36</sup> Van Leur, *Indonesian ...*, hal. 369, 391 dan 443.

bahar lada hitam dan 3000 pound dari 8 bahar lada putih.<sup>37</sup> Untuk mencegah monopoli barang dagang, pemerintah Banten, seperti juga kerajaan lain di Asia Tenggara, memberlakukan sistem kuota penjualan lada. Masing-masing kerajaan atau negara mendapatkan porsi tertentu dan tidak diperkenankan untuk menambah kuotanya, kecuali atas sebab tertentu. Cara ini rupanya menimbulkan bahaya lain, yakni maraknya perang harga yang dilakukan para penjual pada para pembelinya. Jika harga yang ditentukan tinggi maka akan berdampak baik bagi penjual lada dan instansi perdagangan kerajaan, namun jika sebaliknya, maka itu dapat menjadi kerugian Banten dalam suatu sesi perniagaan lada. Bahkan keadaan-keadaan tidak diinginkan seperti meletusnya pertikaian lokal muncul dari kebijakan kuota barang dagang.<sup>38</sup>

Henry Middleton mengatakan bahwa kapal-kapal Eropa, termasuk kapal Belanda mengangkut rempah-rempah Banten menggunakan kapal bertonase besar. Aneka rempah seperti pala, lada, cengkeh dan lain sebagainya dimasukkan ke dalam karung-karung besar dan disusun dengan rapi di ruangan lambung kapal yang dikhususkan untuk penyimpanan komoditas itu. Dalam ruangan kapal semacam ini milik ruang Inggris, kerap pula diisi oleh barang-barang kelontong dan keperluan rumah tangga. Nantinya ini akan pula dijual ke penduduk Maluku.<sup>39</sup>

Dalam sumber lain didapat keterangan bahwa pada 23 Desember 1604 Henry Middleton bersauh di Banten dan berhasil memperoleh muatan penuh lada bagi kapal dagangnya. Kebetulan beberapa kapal lagi tidak mendapat muatan lada, ia pun berpikir untuk berlabuh kembali ke surga rempah lainnya yakni di Banda. Sesampainya di sana, ternyata ia tidak mendapat barang yang diinginkannya, sehingga ia memutuskan untuk kembali lagi ke Banten dan mencari cara untuk memenuhi muatan kapal-kapal yang masih kosong.<sup>40</sup> Dari informasi ini diketahui bahwa Banten senantiasa menjadi “tujuan penyelamat” bagi kapal-kapal dagang Eropa yang belum mendapatkan rempah.

Sean McGrail menjelaskan bahwa kapal Eropa didesain sedemikian rupa menggunakan bahan kayu pilihan. Sebelum dirakit, para pengrajin kapal

---

<sup>37</sup> J. S. Stavorinus, *Reize van Zeeland over de Kaap de Goude Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen Enz.* (Leyden: J. Honkoop, 1793) hal. 73.

<sup>38</sup> Pembahasan tentang "Pepper," dalam Kristof Glamann, *Dutch-Asiatic Trade 1620–1740* (Dordrecht: Springer, 1981) hal. 73-90.

<sup>39</sup> Sir Henry Middleton dalam "Commission of James I Authorising Henry Middleton Esquire, and, in Case of his Decease, Christopher Colthurst Gentleman, to use and put execution Martial Law, 1604" hal. 14 dan 27.

<sup>40</sup> Awnsham Churchill, *A Collection of Voyages and Travel, Vol 1* (London: Meff Churchill, 1732) hal. 29.



akan mempersiapkan potongan lembar kayu berbentuk kotak memanjang (*tablet wooden*) yang disebut *mezza luna* dengan potongan yang presisi. Kayu-kayu ini ditulisi dengan serangkaian garis spasi geometris sebelum kemudian dipasangkan di master badan kapal. Pembangunan dimulai dari lambung kapal yang panjangnya sedikit kurang dari panjang lunas. Bagian terakhir dari maket yang dirancang (baik di bagian depan dan belakang) biasanya diberi nama khusus (*capo di sesto*). Setelah bagian lambung selesai, pembangunan baru mengarah ke rangka buritan. Bentuknya akan mengikuti sket tulang rusuk kapal.<sup>41</sup>

Lebih lanjut, Richard W. Unger menyebutkan bahwa terdapat perbedaan bentuk antara kapal perang dan kapal barang atau kapal kargo. Sejak abad 15, kedua kapal ini telah digunakan di laut Eropa. bentuk dari kapal perang umumnya lebih kecil dan bobotnya lebih ringan dibanding kapal barang. Namun, di abad ini telah ditemukan pula modifikasi berupa kapal kargo yang dilengkapi dengan persenjataan. Kapal jenis ini tetap mengusung bobot yang lebih ringan. Biasanya, Kapal ini digunakan sebagai kapal pengaman dari konvoi suatu armada dagang. Pola seperti ini masih dipertahankan sampai dengan abad 17 dan 18.<sup>42</sup>

Sebelum diangkat ke kapal, biasanya lada tersebut disimpan terlebih dahulu dalam gudang. Bangsa Eropa termasuk yang memandang penting fungsi gudang sebagai tempat penyimpanan lada. Di Banten, Portugis, Belanda dan Inggris membangun gudang-gudang lada serta komoditas lain dalam bangunan yang berbahan dasar yang paten seperti dari susunan batu. Mereka juga telah membentuk administrasi khusus yang bertugas mengawasi keluar masuknya lada dan komoditas lain. Mereka bertanggung jawab dalam kelancaran muatan lada ke kapal-kapal mereka. Berbeda dengan para saudagar kawasan regional Asia Tenggara, jarak tempuh lada dari Banten ke Eropa terpaut jarak yang jauh dan waktu yang lebih panjang. Apalagi pelayaran di Eropa ditentukan pula oleh ada tidaknya kondisi cuaca yang ekstrim seperti ketika musim dingin tiba, maka aktivitas di Inggris dan Belanda cenderung menurun.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Sean McGrail, "Portuguese-derived ship design methods in southern India?," dalam *Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian Tradition*, Trabalhos de Arqueologia no. 18, 2001, hal. 120.

<sup>42</sup> Richard W. Unger, "Warships and Cargo Ships in Medieval Europe," dalam *Technology and Culture*, Vol. 22, no. 2, 1981, hal. 233-252.

<sup>43</sup> O M Prakarsh, *The New Cambridge History of India: European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998) hal. 77 – 78.

Ketika Batavia mulai tumbuh sebagai kekuatan ekonomi Banten sejak 1619. Banyak pedagang Eropa yang diyakinkan untuk langsung bersauh dan bertransaksi di pasar Batavia, termasuk bagi mereka yang mencari lada Banten. Saudagar Belanda ingin menjadi penyedia utama komoditas ini setelah mereka memperoleh komoditas itu dari pasar Banten. Namun, tidak semua pedagang Eropa tertarik dengan ajakan itu. Terdapat sejumlah pedagang yang entah karena alasan tertentu, tetap kembali ke pelabuhan Banten, meskipun mereka sudah sampai di pelabuhan Batavia. Mereka tetap tidak bisa menafikan pasar lada Banten. Guna memperoleh ketersediaan lada, mereka sampai harus memberikan gratifikasi kepada Sultan Banten agar ladanya tetap tersedia. Starvinus menyebutkan bahwa hadiah yang biasa diberikan mereka adalah mata uang Spanyol.<sup>44</sup>

Kemungkinan besar saudagar yang terlibat dalam praktek seperti ini adalah pedagang Belanda yang mengunjungi Batavia hanya sekedar menggugurkan kewajiban seruan untuk bertransaksi langsung di Batavia. Batavia menjadi kiblat perdagangan penting VOC di Asia Tenggara. Reputasi ini tentu tidak bisa diraih hanya dengan mengandalkan nama besar penaklukkannya di masa lalu, namun juga ditunjang oleh perdagangan reguler yang ada di pelabuhannya. Kompetisi memperoleh barang dagang sudah tentu lumrah, namun bagi para saudagar yang ingin memperoleh sesuatu yang lebih, tentu mereka harus mempunyai strategi yang kaya utamanya untuk memperoleh lada. Apa yang dicatat Starvinus di atas adalah satu dari banyak anomali lain tentang hubungan hasrat yang tinggi akan lada dengan taktik bisnis yang jitu untuk memperolehnya.

Tidak selamanya pedagang Eropa terlibat aktif dalam perdagangan di pelabuhan Banten. Dalam beberapa kasus, kerap dijumpai, para pedagang Belanda langsung membeli lada dari perahu-perahu lokal. Di sini terlihat kecenderungan mereka yang ingin memperoleh lada dari jalur manapun, atau untuk berkelit dari sistem kuota barang yang diberlakukan pemerintah Banten.<sup>45</sup>

Perahu tentu saja menjadi alat transportasi air yang penting, utamanya bagi pribumi. Guna membawa lada dari pedalaman yang hanya dengan menyusuri jalan air kecil sebagai sarana penghubung dengan aliran yang lebih besar, perahu tetap menjadi pilihan yang utama. Paulus van Sole dalam lawatannya ke Banten pada 1606 menyebutkan bahwa perahu hampir tidak bisa dilepaskan bagi penduduk Banten utamanya di daerah Kalapa. Ia menyaksikan dengan kepala sendiri betapa terampilnya orang pribumi

---

<sup>44</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 46.

<sup>45</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 73.

mengendarai perahu, meskipun di jalur sungai yang sempit yang sesekali melewati kerumunan tumbuhan air. Alat transportasi ini dikendarai oleh satu atau dua orang.<sup>46</sup>

Jenis kapal Junk menjadi pilihan warga Nusantara untuk mengangkut kebutuhan lada Banten ke pelabuhan asalnya. Van Solt menyaksikan sendiri junk dari Johor yang bersauh di Kalapa untuk kebutuhan pengangkutan komoditas ini. Ia memperoleh informasi dari anak buah kapal junk bahwa jenis transportasi ini merupakan kapal besar yang diandalkan sejak lama oleh para pelaut Nusantara. beberapa junk serupa juga digunakan oleh orang Jambi yang berkunjung ke Banten.<sup>47</sup>

## 2. Padi

Beras menjadi kebutuhan primer bahan makan penduduk Banten. Komoditas ini dipanen dari sawah-sawah lebar yang banyak terdapat di wilayah bawahan kerajaan ini. Mulai dari keluarga istana sampai dengan keluarga kecil penghuni kampung-kampung menjadikan beras sebagai makanan utama mereka. Beras selalu dikaitkan dengan indikator ketahanan pangan suatu negara Asia Tenggara, karena tradisi masyarakat di kepulauan ini memang tidak bisa lepas dari tanaman ini. Untuk itu, pengelolaan sawah yang terpadu, dari pembibitan hingga panen, selalu menjadi proses yang menarik untuk diikuti.

K. N. Chaudhuri mengungkapkan bahwa baik atau buruknya kualitas padi (bakal beras) tergantung pada ketersediaan air dan peredaran musim. Petani merupakan kunci bagi tersedianya bahan pangan ini. Mereka berperan menciptakan surplus beras bukan hanya untuk mereka sendiri, namun juga demi memenuhi kebutuhan pasar. Dalam kasus kerajaan-kerajaan Asia, seperti juga Banten, surplus bahan pangan menjadi indikator bahwa negara itu sedang berada dalam tahap mapan secara ekonomi maupun politik.<sup>48</sup>

Membuka lahan untuk pertanian padi merupakan suatu ujian tersendiri. Para petani harus terlebih dahulu memastikan bahwa kondisi air di lokasi yang akan dijadikan sawah melimpah ruah. Padi merupakan tanaman yang membutuhkan banyak air. Tanaman padi tidak cukup diairi oleh hujan dan embun, oleh sebab itu, ketersediaan air harus benar-benar diperhatikan. Setelah tanaman ini berhasil tumbuh, maka tahap selanjutnya adalah

---

<sup>46</sup> Steven Van der Hagen, *Journal van de Voyagie Gedact met Twalf Schepen naer Oost-Indien* (Amsterdam: Gillis Joosten Saeghman, 1664) hal. 45.

<sup>47</sup> Van der Hagen, *Journal ...*, hal. 46.

<sup>48</sup> K. N. Chaudhuri, *Trade and civilisation in the Indian Ocean: an economic history from the rise of Islam to 1750*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1985) hal. 27.

pengolahan termasuk pula pembersihan dari tanaman-tanaman pengganggu. Setelah masa panen tiba, para petani pun juga harus memiliki tempat yang layak (lumbung) untuk menyimpan padi.<sup>49</sup>

Suatu kerajaan dapat dikatakan kokoh berdiri manakala tiga kebutuhan dasar mereka tercukupi, yakni makanan, air dan bahan bakar.<sup>50</sup> Dalam kasus Banten, poin ketiga mungkin tidak banyak disinggung mengingat Banten pada abad 17 merupakan negeri agraris bukan industrial. Lingkungan pusat kota dan urban kerajaan ini sudah mempunyai jalur suplai makanan dan air yang memadai. Di luar kompleks kota sudah terlihat hamparan sawah yang selain hasilnya dijual, namun juga untuk memenuhi kebutuhan kota. Untuk kebutuhan air, Banten telah memiliki sejumlah jalur air yang mengelilingi kraton dan masjid agung yang dapat dilalui kapal ukuran sedang. Tidak jauh dari luar kota terdapat tiga penyaringan air (pengindelan) yang airnya berasal dari danau Tasikardi.

Tasikardi merupakan suatu danau yang memiliki luas sekitar 6,5 h.a. yang seluruh alasnya (dasar danau) dilapisi ubin bata. Kini, danau ini masuk ke wilayah administratif Desa Margasana, Kecamatan Kramat Watu, Kabupaten Serang. Danau ini berjarak sekitar 2 km dari kraton Surosowan. Keberadaan danau ini terletak di pinggir jalan utama, sekitar 1 km ke arah Utara dari akses jalan Serang – Cilegon. Danau ini dibangun oleh Sultan Maulana Yusuf. Di tengah danau ini terdapat suatu pulau kecil bernama *Keputren*. Di masa silam, pulau ini digunakan ibu dari Sultan Maulana Yusuf untuk menyepi mendekati diri pada Tuhan. Di masa-masa setelahnya, pulau ini digunakan sebagai sarana rekreasi bagi keluarga kesultanan. Pada 1706, dikabarkan bahwa Sultan Banten saat itu menerima seorang utusan Belanda bernama Cornelis de Bruin di pulau ini. Ketika Daendels membangun jalan raya Anyer-Panarukan, danau ini tidak sampai dirusak.

Di samping fungsinya sebagai kepentingan rekreasi, danau Tasikardi juga memiliki fungsi vital sebagai penampung air dari sungai Cibanten. Selain untuk memenuhi kebutuhan air kraton Surosowan, beberapa pintu air danau ini juga dialirkan ke sawah-sawah warga. Di bagian tengah pulau ini, sudah tidak ditemukan lagi bangunan asli semasa Sultan Maulana Yusuf. Yang ada hanyalah sisa-sisa bangunan yang setelah diidentifikasi merupakan bangunan turap, kolam dan sisa-sisa pondasi.<sup>51</sup>

Sawah yang hampir selalu digenangi air oleh sebab curah hujan yang tinggi atau suplai dari sungai terdekat, merupakan jenis sawah yang baik.

---

<sup>49</sup> Teenstra, *Beknopte ...*, hal. 8.

<sup>50</sup> Chaudhuri, *Trade ...*, hal. 27.

<sup>51</sup> Tri Hatmadji, *Ragam Pusaka Banten* (Serang: Dinas Pendidikan Provinsi Banten bekerjasama dengan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala, 2007) hal. 119.

Biasanya sawah jenis ini dapat mengalami tiga kali masa panen. Bukan merupakan suatu keanehan, dari sawah yang subur dapat menciptakan pemukiman yang semakin berkembang, seiring dengan keberadaan perkampungan petani, keluar masuknya barang yang lokus ini kemudian menjelma menjadi kota kecil. Terjadinya kota semacam ini mirip dengan pembentukan kota di bibir sungai.<sup>52</sup> Kondisi ini seperti yang terlihat dalam pembentukan kota Serang.

Di abad 17, Serang (Ceram) sudah menjadi perkampungan yang banyak dihuni penduduk. Pemerintah Banten menjadikan pemukiman ini sebagai salah satu basis militernya. Hal ini dapat dilihat dari model bangunan pemukiman yang sudah menggunakan batu bata. Barak militer juga sudah berdiri di tempat ini dan diisi oleh pasukan Banten secara reguler. Penduduk kampung ini banyak yang berprofesi sebagai petani. Jalan-jalan di sana terentang lurus membelah sawah.<sup>53</sup> sampai dengan 2019, penduduk Serang masih banyak yang menggantungkan hidup pada hasil sawah. Ini menunjukkan bahwa mereka tetap menjaga pola keseharian sebagaimana yang ditampilkan oleh leluhurnya dulu. Hanya saja, sebagian dari tanah mereka, mungkin karena alasan ekonomi, banyak yang dijual ke pengembang untuk dijadikan perumahan atau pertokoan. Kini, Serang sedang bersiap menjadi Tangerang baru, yakni daerah penyangga ibukota Jakarta.

Claude Guillot menyebut bahwa Serang merupakan pusat sawah padi Banten. Nama dari daerah ini yakni “Serang” sudah mengandung makna jajaran persawahan padi yang luas. Banten Girang, merupakan ibukota Banten lama yang ada di sini. Sebelum berpindah ke pesisir, kawasan Banten Girang merupakan salah satu dari ibukota kerajaan Sunda. Setelah kekuasaan Banten Islam menguat dan memilih pesisir sebagai ibukotanya, kawasan Banten Girang perlahan dilupakan. Kendati bukan merupakan ibukota kerajaan lagi, di kawasan ini terdapat kraton yang masih eksis sampai 1674. Kraton ini masih digunakan Sultan Banten untuk pertemuan rahasia dan menyelenggarakan suatu turnamen tertentu. Pada 1679, suatu bangunan untuk perlindungan ratu dan keluarga kerajaan dibangun di sini, saat Banten sedang terbelit krisis peperangan. Dalam suatu *daghregister* (catatan harian VOC) disebutkan bahwa terdapat suatu jalan yang menghubungkan Banten Girang dengan Tirtayasa, markas baru yang dibangun Sultan Ageng Tirtayasa ketika menghadapi serangan VOC.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Chaudhuri, *Trade ...*, hal. 27.

<sup>53</sup> Major William Thorn, *Memoir of The Conquest of Java* (London: T. Egerton, 1815) hal. 261.

<sup>54</sup> Claude Guillot, “Banten in 1678”, dalam *Indonesia*, No. 57. 1993, hal. 111.



Di dalam kota Banten sendiri, terdapat pergudangan beras yang terletak di sebelah Utara bangunan masjid. Menurut Guillot, ini merupakan suatu pertautan yang unik antara ekspresi spiritualitas masjid dan suatu simbol tentang keberlimpahan makanan yakni gudang. Hal ini dapat juga dimaknai bahwa Banten sangat memandangi penting arti beras. Tidak bisa ditutupi, kesultanan Banten amat khawatir jika sampai suatu ketika mengalami defisit beras. Oleh sebab itu, pengairan yang terpadu dibangun disekeliling pusat kota untuk mendukung sawah-sawah kerajaan.

Pada sekitar 1640, Sultan Abulmafakhir memerintahkan pembangunan lumbung padi. Sampai dengan 1659, bangunan ini masih belum selesai. Penyelesaian bangunan ini baru terealisasi sekitar 1668 yakni ketika Banten berada di bawah kuasa Sultan Ageng Tirtayasa. Sultan menjadikan lumbung ini sebagai tempat penyimpanan beras bagi Banten yang kala itu sudah mulai terlibat perang dengan VOC. Orang-orang Belanda meyakini bahwa stok beras yang ada di lumbung ini cukup untuk bekal perang Banten selama beberapa tahun ke depan. Lumbung ini menemukan arti pentingnya kembali tatkala pada 1678, Banten sedang berada di dalam kecamuk perang yang dalam dan iklim yang buruk. Iklim buruk yang berdampak pada menurunnya hasil panen juga dialami oleh banyak negara-negara Asia Tenggara di periode yang sama. Meskipun ini merupakan kasus yang jarang terjadi, namun berkat adanya lumbung beras ancaman kelaparan Banten dapat ditanggulangi.<sup>55</sup>

#### **a. Pengelolaan Padi**

Sawah dan desa merupakan dua lokus geografis yang paling banyak disebut oleh para pelancong Eropa yang pernah ke Banten seperti Johan Saris<sup>56</sup>, Paulus van Solt<sup>57</sup>, Storvinus<sup>58</sup> dan Sir Henry Middleton<sup>59</sup>. Mereka sangat terkesan dengan efektivitas penduduk Banten yang merawat tanahnya sedemikian rupa sehingga menghasilkan suatu komoditas yang tidak hanya laku di pasaran lokal, namun memenuhi kebutuhan internasional. Tidak bisa dipungkiri, beras merupakan kebutuhan pokok penduduk Nusantara.

---

<sup>55</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 98.

<sup>56</sup> Samuel Purchas, *De Reys van Kapiteyn Johan Saris, behelsende sijne aanmerkingen van 't geene, ten tijde van sijn verblijft tot Bantam in Oost-Indien voorviel, van October 1605 – tot October 1609* (Leyden: Pieter Van der Aa Boek verkooper, tanpa tahun) hal. 2.

<sup>57</sup> Van der Hagen, *Journal ...*, Hal. 46.

<sup>58</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 50 dan 70.

<sup>59</sup> Henry Middleton, *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and Maluco Island* (London: Hakluyt Society, 1855) hal. 3, 4 dan 11.

Sawah-sawah lebar sejauh mata memandang terdapat di Serang, Pandeglang, Pontang, Tanra dan Tangerang. Beberapa batang pohon kelapa menghiasi satu atau dua pandangan. Sawah-sawah ini diselingi oleh hutan-hutan kecil yang beberapa masih dihuni harimau. Kampung-kampung kecil juga ditemukan di tengah lahan sawah. Para penduduk kerap memenuhi pekarangan mereka dengan aneka ragam tanaman buah. Kampung besar seperti Cikande sudah menjadi pemukiman yang lebih banyak dihuni penduduk dibanding kampung-kampung lainnya yang terasing dikelilingi areal persawahan.<sup>60</sup>

Para petani sudah mempunyai jadwal penanaman dan pengelolaan padi yang terencana. Masa-masa pembibitan, merupakan masa yang paling banyak membutuhkan tenaga selain masa panen. Tanah yang sudah mengering, dialiri air terlebih dahulu untuk membuatnya gembur kembali. Kemudian kerbau atau sapi yang membawa alat bajak digerakkan untuk mengolah tanah supaya menjadi gembur dan mudah ditanami padi. Setelah itu, para petani mulai meletakkan tanaman-tanaman padi muda ke lubang-lubang yang telah disediakan di bekas tanah bajak itu. Setelah itu, masa kontrol tanaman pun dimulai sampai dengan waktu panen.

Sawah-sawah di Banten membutuhkan ketersediaan air yang cukup untuk berkembang. Sawah di Tangerang mendapatkan pasokan air yang melimpah dari sungai yang mengalir dari gunung Salak. Sungai ini melewati Buitenzorg (Bogor) sebelum turun ke wilayah Tangerang dan Sunda Kalapa. Di abad 17, pengairan sawah sudah mulai dikenal. Penduduk akan bergotong royong mengalirkan air sungai ke kanal-kanal yang selanjutnya dialirkan kembali dalam jalur yang lebih kecil, yakni ke selokan.

Di kanal, kapal-kapal besar dan perahu berlalu-lalang untuk mengangkut orang dan barang yang akan menuju Batavia. Besar kemungkinan terdapat pula padi-padi yang diangkut dengan kapal-kapal ini ke Batavia, jadi tidak harus dibawa terlebih dahulu ke pelabuhan Banten. Yang menarik dari sumber yang dikutip ini adalah penyebutan jalur air yang dikatakan *the slokan*, ini mirip dengan penyebutan aliran air kecil yang kini disebut *selokan*.<sup>61</sup>

Sungai Cisadane mempunyai kontribusi yang besar untuk pengangkutan padi ke Banten atau ke Batavia. Ketika musim penghujan tiba, air di sungai ini melimpah dan menimbulkan arus yang deras. Di sisi sungai ini, terlebih di dekat hilir, berdiri perkampungan warga yang berprofesi sebagai nelayan atau penyedia jasa pengangkutan dan persewaan perahu atau

---

<sup>60</sup> Thorn, *Memoir* ..., hal. 261.

<sup>61</sup> Thorn, *Memoir* ..., hal. 255.

kapal yang lebih besar. Keadaan sungai Cisadane hingga awal abad 19, masih menjadi pilihan utama untuk mengangkut aneka hasil bumi ke pelabuhan-pelabuhan pantai Jawa. Selain kampung, di sisi sungai ini juga ditumbuhi banyak rumput liar yang kerap digunakan sebagai pakan ternak seperti sapi atau kuda. Rumput di sini bukan hanya digunakan untuk pakan warga setempat, namun ada pula yang dibawa ke dalam Batavia. Warga sekitar kerap menyebut sungai ini dengan nama sungai Tangerang.<sup>62</sup>

Perahu sudah menjadi alat angkutan lama yang digunakan untuk mengangkut padi. Paulus van Solt yang pernah mengunjungi Banten sekitar abad 17 melihat bahwa para penduduk Banten sudah terampil menggunakan perahu atau semacam alat transportasi air kecil lainnya dalam menyalir sungai atau aliran air yang lebih kecil. Perahu dikendarai oleh satu atau dua orang. Dari Kalapa (Chaloupe) banyak aliran air yang digunakan oleh penduduk sebagai sarana pengangkutan air.<sup>63</sup>

Adapun ukuran takaran beras yang dapat diketahui pada abad 19 dan kemungkinan sudah berlaku di masa-masa sebelumnya adalah satu gantang beras sama dengan 12 ½ pound tua (ukuran Amsterdam). Satu pikul (*pikol*) beras sama dengan 100 *katjes* atau 125 pound tua. Satu koyan (*kojan*) beras sama dengan 30 pikul atau 3750 pound tua. Satu cain padi (*Tjain Padie*) sama dengan 20 pound tua atau sekitar 5000 pound (ukuran abad 19).<sup>64</sup>

Moh. Ali Fadhillah mengungkapkan fakta yang menarik terkait dengan perkembangan pesat sawah di Banten. Di balik proyek besar itu, terdapat kebijakan agraria Sultan Ageng Tirtayasa yang memang menginginkan Banten dapat hidup dari komoditas selain lada. Sejak sebelum memindahkan kuasa ke Tirtayasa, Sultan Ageng telah mafhum bahwa ketergantungan akan lada dapat menyebabkan kerajaan ini tidak terbiasa berpikir kreatif dan inovatif, sehingga ketika datang masa pailit lada, Banten tidak mempunyai cadangan pemasukan lain. Guna menghadapi masa sulit itu, maka pengembangan komoditas agraria lain perlu dilakukan.

Pilihan akan padi sebagai komoditas unggulan Banten, didasari atas kondisi geografis dan iklim Banten yang memang mendukung tanaman ini. Ketersediaan air yang melimpah, ditambah dengan lajur-lajur pengangkutan yang cenderung mudah, bisa menggunakan jalur darat dengan gerobak atau sungai dengan perahu atau sampan, menjadi alasan tersendiri. Beberapa daerah di Banten, seperti Serang dan Kelapa Dua memang sudah dikenal sebagai penghasil padi utama Banten. kebijakan selanjutnya adalah

---

<sup>62</sup> Thorn, *Memoir* ..., hal. 260.

<sup>63</sup> Van der Hagen, *Journal* ..., hal. 45.

<sup>64</sup> Teenstra, *Beknopte* ..., hal. 9.

melakukan pembukaan lahan lainnya serta melatih kemampuan para petani atau calon petani yang masih minim pengetahuan akan budidaya padi.<sup>65</sup>

### 3. Kelapa

Kelapa termasuk tanaman yang mudah ditemukan di Banten. Melimpahnya tanaman ini, masih dapat disaksikan di sekitar wilayah pantai Banten. di sela-sela sawah, juga kerap ditemukan tanaman kelapa. Sulit untuk memastikan, apakah penduduk waktu itu sudah mengenal sistem perkebunan kelapa, layaknya ditemukan dalam pembudidayaan lada, atau belum. Hal ini dikarenakan kelapa merupakan tumbuhan pekarangan yang tanpa membutuhkan perawatan khusus pun, pohonnya dapat tumbuh subur dan buahnya masih dapat dipanen.

Konsumsi akan kelapa cukup tinggi di Banten. Buah ini dijadikan bahan pelezat masakan atau minuman yang menyegarkan di kala hari terik. Dalam beberapa masakan lokal, seperti sayur lodeh, penggunaan santan kelapa memainkan peran penting. Santan kelapa bertindak sebagai pengikat rasa agar kuah sayur menjadi lebih nikmat. Penduduk tidak terlalu sulit mendapatkan kelapa, karena tumbuh menjulang tinggi di pekarangan atau sawah mereka. Perdagangan kelapa di pasar lokal jarang terjadi. Dari fenomena ini, diketahui bahwa komoditas kelapa bukan diperuntukkan guna memenuhi pasaran regional atau internasional.

Pada 1659, di masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, menteri negara Kyai Arya Mangunjaya dikabarkan menggulirkan kebijakan bagi kepala wilayah Banten untuk mengumpulkan seratus tanaman kelapa muda bagi setiap warga bawahannya. Selanjutnya, tanaman ini ditanam di pinggir sungai Oentong Jawa (Cisadane) yang merupakan perbatasan dengan wilayah Batavia. Ini termasuk proyek yang ambisius, mengingat dalam perhitungan secara umum diketahui bahwa seratus pohon kelapa menempati bidang tanah sekitar satu hektar.<sup>66</sup>

Pada 1671, dikabarkan pihak kerajaan memerintahkan pembukaan hutan yang luas sekali untuk ditanami tanaman kelapa. Sayangnya, belum ditemukan maksud sesungguhnya dalam kebijakan ini, terlebih motivasinya di bidang perekonomian. Seruan ini lebih ditujukan agar masyarakat dapat mengerti pemanfaatan tanaman ini secara luas. Buah kelapa menghasilkan santan yang berguna melezatkan makanan. Santan juga dapat diolah menjadi minuman sehari-hari. Air kelapa sangat menyegarkan diminum di siang hari.

---

<sup>65</sup> Moh. Ali Fadhillah, "Dari Surosowan ke Tirtayasa, Urbanisasi dan Perubahan Sosial di Banten," dalam *Tri, Ragam ...*, hal. 8

<sup>66</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 156.

Batang dan daun kelapa merupakan meterial penting dalam bangunan rumah penduduk. Sepertinya, kebijakan ini juga dimaksudkan agar masyarakat mampu hidup secara mandiri dengan memaksimalkan manfaat kelapa dalam kesehariannya.<sup>67</sup>

Claude Guillot menjelaskan bahwa kelapa merupakan tanaman yang hampir semua bagiannya dapat digunakan. Mulai dari akar, daun, buah hingga batangnya dapat digunakan sebagai alat yang sering digunakan manusia. Sapu halaman misalnya, terbuat dari lidi yakni tulang pangkal dalam daun kelapa yang setelah daunnya dipotong, kemudian diikat bersama lidi lainnya menjadi alat untuk menyapu. Pohon kelapa yang ditanam di dekat rumah, selain dapat dimanfaatkan buahnya, daun-daunnya juga berfungsi sebagai penangkal paparan sinar matahari yang terik jika ditempatkan sebagai penutup bagian atas rumah.<sup>68</sup>

Sama dengan Guillot, M. D. Teenstra juga meyakini fungsi utama tumbuhan kelapa dalam kehidupan orang Banten. Pohon ini merupakan pilihan yang tepat untuk membuat suasana pekarangan yang asri karena menyebabkan suatu nuansa yang teduh dari terik matahari. Bentuk rumah di perkampungan Banten umumnya terbuat dari bambu dan beratapkan nipah. Konstruksi ini diyakini mampu menciptakan perlindungan maksimal bagi penghuninya. Daun nipah diyakini mampu menghindarkan penghuninya dari hujan dan panasnya sinar matahari. Dengan adanya pohon kelapa di rumah mereka, maka kesegaran udara dan rasa dingin di dalam rumah semakin terjaga.<sup>69</sup>

Anyer merupakan satu daerah di Banten yang juga disebutkan menjadi pusat perkebunan kelapa. Model pengembangbiakkan tanaman kelapa tidak dikhususkan dalam lahan khusus seperti lada. Sama dengan daerah lain di Banten, pohon kelapa banyak tumbuh di sekitar pemukiman penduduk. Namun, di Anyer, tumbuhan kelapa yang ada termasuk banyak, bahkan bisa disebut menyerupai hutan pohon kelapa. Pohon kelapa di sini termasuk yang berukuran tinggi sehingga akibat kerapatan daun-daunnya, menimbulkan kesan agak gelap bagi rumah-rumah penduduk yang dinaunginya.<sup>70</sup>

#### 4. Tebu

Tanaman tebu merupakan bahan dasar pembuatan gula. Banten merupakan salah satu produsen gula terkenal di abad 17. Para pembuat gula umumnya adalah orang Tionghoa. Mereka berhasil memanfaatkan kebaikan

---

<sup>67</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 164.

<sup>68</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 100.

<sup>69</sup> Teenstra, *Beknopte ...*, hal. 94.

<sup>70</sup> Teenstra, *Beknopte ...*, hal. 94.



tanaman tebu di Banten yang semula mulai muncul sebagai tanaman substitusi bagi lada pada masa pemerintahan Waliraja Ranamenggala. Meskipun demikian, disinyalir produksi gula di Banten sudah ada sejak masa-masa sebelumnya.

Secara umum, Jawa merupakan wilayah yang baik bagi pertumbuhan tebu. Mulai dari Jawa Timur hingga Jawa bagian Barat, menjadi tempat yang baik bagi pembudidayaan tanaman ini. Gula yang dihasilkan dari tebu beraneka ragam, ada yang berwarna kecoklatan, kuning juga putih. Adapun cara pembuatan tebu menjadi gula adalah tebu-tebu yang sudah dipilih kemudian diperas airnya. Pemerasan menggunakan cara penggilingan. Air tebu hasil perasan tersebut kemudian dimasak dan masih melalui proses-proses lanjutan, termasuk kristalisasi hingga menjadi gula.<sup>71</sup>

Sirup dari gula merupakan bahan dasar yang bisa diolah kembali menjadi arak. Kebutuhan akan arak termasuk tinggi di Jawa, karena sudah menjadi tradisi. Orang Tionghoa menjadikan arak sebagai media untuk bersantai bersama kawan sejawat. Di Batavia, permintaan akan arak selalu tinggi. Untuk itu, daerah-daerah sekitar, termasuk Banten, mempunyai kesempatan yang baik untuk mengoptimalkan industri arak, karena ditilik dari segi pemasaran, Batavia telah siap menerimanaya.<sup>72</sup>

Gula menjadi komoditas penting dunia sejak abad 18. Bisa dikatakan, komoditas ini merupakan penghubung antara dunia Barat dan Timur. Aneka perubahan sosial yang terjadi di dunia, tidak terlepas dari perdagangan gula. Penghapusan perdagangan budak misalnya, yang diinisiasi di antaranya oleh Inggris, terbentuk karena menimbang perdagangan gula. Perniagaan barang dagang ini juga memungkinkan tumbuhnya pembukaan kebun tebu baru di Asia, suatu aktivitas yang belakangan melatarbelakangi perubahan gaya hidup masyarakat setempat. Tidak bisa dipungkiri, maraknya para saudagar dan penjelajah asing ke India serta kawasan lainnya, juga dimotori oleh keinginan mereka menawarkan dibangunnya suatu industri gula.<sup>73</sup>

---

<sup>71</sup> Teenstra, *Beknopte* ..., hal. 10.

<sup>72</sup> Teenstra, *Beknopte* ..., hal. 10.

<sup>73</sup> Ulbe Bosma, *The Sugar Plantation in India and Indonesia; Industrial Production 1770 – 2010* (New York: Cambridge University Press, 2014) hal. 4.



Gambar 3: Roda dan gir penggilingan tebu di abad 18 yang ditemukan di Kampung Pecinan Banten. kini tersimpan di Museum Banten.  
Sumber: Dok. Pribadi

Orang Tionghoa merupakan agen penting pembuatan gula di Jawa. Ketika mereka semakin banyak menghuni pesisir Jawa di abad 17, termasuk di Banten, mereka mulai melirik industri gula sebagai mata pencaharian. Diyakini, mereka sudah mempunyai pengetahuan pembuatan gula sejak masih tinggal di Tiongkok Daratan. Beberapa pendatang dari Cochinchina (sekarang Vietnam) juga mempunyai keahlian serupa. Orang Tionghoa yang berdiaspora di kawasan Semenanjung Melayu dan Filipina seperti di Manila dan Luzon, juga sudah mempunyai keahlian membuat gula. Khusus di Jawa, mereka mulai mengadopsi metode gilingan tebu yang diperkenalkan oleh orang Spanyol dan Portugis. Pembaruan ini diperoleh setelah mereka melakukan kontak dagang dengan dua bangsa Eropa tersebut.<sup>74</sup>

Mengenai metode penggilingan yang diadopsi dari orang Spanyol dan Portugis, N. P. Van den Berg membenarkan hal itu. Sejak sekitar abad 16, Spanyol, Afrika Utara juga Mesir memang sudah mempunyai metode pembuatan gula tersendiri. Bahkan, ketika pelaut Spanyol, Christopher Columbus datang ke benua Amerika, salah satu tindakan pertama yang dilakukannya adalah membangun instalasi pembuatan gula model Spanyol. Adapapun India juga sudah mempunyai metode pembuatan gula tersendiri dan

---

<sup>74</sup> Bosma, *The Plantation ...*, hal. 13 – 14.

metode ini kemudian tersebar di Persia dan negara-negara Islam setelah abad ke-9.<sup>75</sup>

Belanda menjadi pelanggan setia gula yang diproduksi di Banten (Jawa Barat). Mereka sampai membangun kantor khusus urusan gula di Amsterdam. Pada 1630, Belanda menambah komoditas gulanya dengan menjalin hubungan dagang dengan Brazil. Sayang sekali, usahanya tidak berjalan lancar karena mereka harus berkompetisi dengan Portugis yang memiliki maksud serupa. Untuk mengatasi hal ini, Belanda memilih berkonsentrasi meningkatkan kerja sama perdagangan gula dengan para pembuat gula di Jawa yang kebanyakan adalah orang Tionghoa. Bukan hanya itu, mereka juga menekan kerjasama perdagangan gula dengan orang Tionghoa yang ada di Formosa (Taiwan).<sup>76</sup>

Belakangan, pembukaan perkebunan tebu menysar ke wilayah urban Batavia. Daerah yang dikenal sebagai *Ommenlanden* (sebelah Selatan Batavia) menjadi lahan-lahan tebu serta pabrik gula. Sebagian orang Eropa pemilik tanah di luar Batavia, ada yang menyewakan tanahnya untuk pembukaan kebun tebu dan pembangunan pabrik gula. Para penyewa kebanyakan adalah orang Tionghoa. Pembukaan kebun tebu berdampak pada munculnya migrasi baru yang dilakukan orang Cirebon dan Tegal yang berbondong-bondong dagang menjadi perawat kebun tebu atau karyawan pabrik gula. Tentu saja, munculnya profesi tersebut bertalian dengan upaya mereka memperbaiki nasib, setelah kemungkinan tidak mendapati suatu aktivitas yang menguntungkan kehidupannya di kampung halaman.<sup>77</sup>

Ketika VOC menyerukan kepada para pedagang Tionghoa untuk memindahkan aktivitas bisnisnya ke Batavia, Sultan Banten menjadi berang. Ia menantang seruan ini dengan mengampanyekan seruan agar orang Tionghoa di Banten tidak mengindahkan ajakan itu. So Bing Kong, sosok Tionghoa yang kemudian mempunyai peran penting dalam bisnis dan ekonomi di Batavia, serta pernah menghibahkan sebagian pendapatannya untuk membangun *Kasteel van Batavia*, sebelumnya adalah orang Tionghoa Banten. Ia merupakan satu dari sebageaian orang Tionghoa yang menerima ajakan VOC.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> N. P. Van den Berg, "De Suikerindustrie op Java onder het bestuur van de Oost-Indische Compagnie," dalam *De Economist*, Vol. 41, No. 2, 1892, hal. 495 – 519.

<sup>76</sup> Bosma, *The Plantation ...*, hal. 14.

<sup>77</sup> Bosma, *The Plantation ...*, hal. 15.

<sup>78</sup> Leo Suryadinata, "Chinese Economy Elite in Indonesia; a Preliminary Study," dalam Jennifer Cushman dan Wang Gungwu, ed, *Changing Identities of the*

So Bing Kong mempunyai jejaring ekonomi yang kuat di bidang ekspor impor barang, khususnya dengan pasar Tiongkok. Disinyalir, sejak di Banten, ia sudah memainkan peran ini. Ketika ia sudah berpindah ke Batavia, ia membawa serta koneksi bisnisnya sehingga ikut meramaikan pelabuhan dan pasar Batavia.<sup>79</sup>

David K. Basset menyebutkan bahwa selain dengan bangsa Eropa, gula Banten rupanya juga dikapalkan ke Persia. Pada 1634, dikabarkan ada ekspedisi armada dagang kecil Banten yang membawa gula ke Persia, melewati Surat dan Masulipatam. Perdagangan gula ke Persia naik secara perlahan. Permintaan dari sana cenderung tinggi, namun kelihatannya Banten sudah terikat kontrak tonase gula dalam jumlah tertentu dengan Inggris sehingga perdagangan ini selalu dibayang-bayangi oleh pendahuluan kepentingan pasokan untuk Inggris.<sup>80</sup>

Menurut Van Leur, peradaban umat manusia didirikan atas kegiatan ekonomi. Pembicaraan peradaban manusia yang tidak menyinggung aktivitas ekonomi adalah omong kosong. Termasuk dalam pembicaraan penting dalam tema ini, adalah menyinggung mengenai material kegiatan ekonomi, termasuk pengadaan barang dan bagaimana menghadirkan barang tersebut ke pasar. Keuntungan dalam perniagaan sangat bergantung pada ketersediaan barang dagang.<sup>81</sup> Jika ini tidak disinggung maka pembicaraan ekonomi akan menggantung hanya pada soal jual dan beli di pasar, pembaca tidak mengetahui apakah barang itu didatangkan atau ada dengan sendirinya seperti muncul berkat tongkat penyihir.

Penulis menilai penjelasan yang luas mengenai barang dagang selaras dengan yang dimaksud Van Leur. Membincang perdagangan dengan tidak melibatkan aktivitas yang mengitarinya merupakan pembicaraan yang miskin penalaran. Sebagaimana diketahui, dalam sistem berpikir historis, seseorang diminta untuk mampu menghubungkan nalarnya dengan sesuatu yang berhubungan dengan awal mula, yang lampau, asal dari sesuatu. Ini merupakan standar berpikir sejarah.<sup>82</sup> Untuk itu, sejarawan yang berpikir tentang kegiatan jual dan beli, sudah barang tentu akan memikirkan

---

*Southeast Asian Chinese since World War II* (Hongkong: Hongkong University Press, 1988) hal. 262.

<sup>79</sup> Suryadinata, "Chinese ...", hal. 261.

<sup>80</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 117.

<sup>81</sup> Van Leur, *Indonesian ...*, hal. 31.

<sup>82</sup> Paul Thompson, *The Voice of the Past: Oral history* (Oxford: Oxford University Press, 2017) hal. 397 – 401; Lihat juga Jerome De Groot, *Consuming History: Historians and Heritage in Contemporary Popular Culture* (London: Routledge, 2016) hal. 10 -15

bagaimana sang penjual mendapatkan barangnya. Agen-agen siapa saja yang menyokong kegiatan sang penjual. Tentu tidak mungkin, semua penjual di pasar mendapatkan barangnya di lahan miliknya sendiri. Ia yang menanam, ia yang memanen dan ia pula yang memasarkan. Tenaga manusia ada batasnya. Ia perlu untuk menghubungi agen lain, yakni petani. Itupun tidak cukup, ia masih harus berhubungan dengan agen lain, yakni pemerintah terkait sebagai pengawas dan pembuat kebijakan perdagangan.

Masih bertalian dengan pembahasan ini, adalah perbincangan tentang instrumen apa saja yang dibutuhkan agar kegiatan perdagangan di Banten dapat terlaksana. Penulis meyakini bahwa pelabuhan dan pasar merupakan dua sarana penting yang menjadi persemayaman pedagang, barang dagang dan pembeli di Banten. Keduanya menjadi tempat perkulakan yang menarik untuk dibahas, mengingat disinilah interaksi antara pembawa barang dagang, penjual dan pembeli berlangsung. Pihak kerajaan terkait, juga hadir di tengah mereka sebagai pengawas dan pengatur kelancaran kegiatan ekonomi yang dilakukan mereka.

## **B. Sarana Dagang**

### **1. Pelabuhan**

Pelabuhan merupakan sarana yang penting sebagai penunjang aktivitas ekonomi. Keberhasilan Banten sebagai kota dagang tidak terlepas dari bagaimana kerajaan ini mengelola pelabuhannya, serta mengkoneksikannya dengan sarana yang lain seperti sungai dan pasar. Pelabuhan merupakan muara dari jalur air yang banyak disesaki oleh kapal besar, kapal sedang, perahu, maupun sampan. Kendati alat transportasi itu beragam, namun tidak menghilangkan sedikitpun urgensi mereka sebagai penggerak ekonomi. Semuanya punya peran yang signifikan.

#### **a. Karangantu: Pelabuhan Internasional Banten**

Pelabuhan Karangantu merupakan salah satu pelabuhan utama Banten. Di sini, kapal-kapal dari Asia Tenggara, Asia serta Eropa banyak bersandar. Posisi pelabuhan ini dekat dengan suatu pasar besar, sehingga memudahkan para pedagang untuk segera terlibat dalam aktivitas niaganya. Pasar ini berisi toko dan tidak jauh terdapat komplek pergudangan. Sarana lain seperti rumah makan dan tempat minum arak juga tersedia, sebagai wahana bercengkrama para saudagar.<sup>83</sup> Tidak jauh dari pelabuhan ini terdapat sungai

---

<sup>83</sup> Dinar Boontharm, *The Sultanate of Banten AD 1750 – 1808; A Social and Cultural History*, Disertasi (Hull: Hull University, 2003) hal. 2.



yang mengalir ke sekitar kota Banten. sungai ini tidak terlalu besar, hanya bisa dilewati oleh kapal sedang maupun perahu.

Terkait dengan sungai kecil di atas, fungsi utama dari sungai ini adalah sebagai penyeimbang jalur air serta sarana mengantarkan komoditas dari dan ke sekitar kerajaan. Ketika penulis mengunjungi pelabuhan Karangantu pada Januari 2019, hampir tidak ada lagi artefak atau peninggalan yang menunjukkan bahwa di abad 17, Karangantu merupakan salah satu raksasa laut melintang yang sisinya ditambati banyak kapal dari mancanegara. Namun identifikasi lain, yakni dengan meneliti aliran sungai dekat Karangantu, penulis mendapatkan gambaran lain setidaknya mendukung temuan para peneliti terdahulu mengenai fungsi penting jalur air di kota Banten, sebagaimana yang disebutkan Guillot<sup>84</sup> maupun Chalwani.<sup>85</sup>

Manajemen pengelolaan pelabuhan Karangantu sudah termasuk modern di masanya. Pihak pemerintah menyerahkan administrasi pelabuhan kepada petugas pelabuhan. Mereka memiliki kantor untuk mendata sejumlah catatan penting mengenai kapal dan pengelolaan pelabuhan. Para petugas ini juga kerap berkeliling pelabuhan untuk memeriksa kelancaran alur masuk dan keluar barang dagang, berbicara dengan para nakhoda maupun saudagar tentang kapal, pasar maupun komoditas, dan yang paling penting menjaga agar optimalisasi pelabuhan sebagai sentra perkulakan kapal dan manusia dapat terkendali.<sup>86</sup>

Terdapat informasi menarik yang diungkapkan oleh Guillot. Ia menyebutkan bahwa sebenarnya Karangantu bukanlah pelabuhan internasional melainkan pelabuhan lokal. Pelabuhan internasional Banten terletak di sebelah Barat sungai Cibanten (sekitar Teluk Lada), adapun di sebelah Timur (yakni Karangantu) merupakan pelabuhan lokal.<sup>87</sup> Keterangan ini tentu saja perlu diteliti lebih lanjut mengingat di sumber lain seperti David K. Basset yang menyinggung adanya pelabuhan penting yang terhubung dengan Selat Sunda dan jalur dagang lada ke Jambi dan Selat Malaka. Kendati tidak langsung menyebut nama Karangantu, Basset menyinggung pelabuhan ini terletak di mulut sungai. Pelabuhan ini menjadi sentra aktivitas pedagang Inggris dan Belanda. Jika dilihat dari kedekatan dengan loji atau pasar, maka tidak terbantahkan lagi jika pelabuhan ini adalah Karangantu.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 66.

<sup>85</sup> Michrob dan Chudari, *Catatan ...*, hal. 84 – 85.

<sup>86</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 98.

<sup>87</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 66.

<sup>88</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 111.

Berkenaan dengan posisi Karangantu, penulis telah melakukan studi lapangan dan mendapatkan bahwa keterangan Basset di atas memiliki relevansi. Pelabuhan Karangantu mempunyai peran penting di masa lalu, dan bukan termasuk pelabuhan penyedia (*feeder*). Pembagian ruang di Banten masa lalu, bertumpu pada azas efisiensi. Meskipun pelabuhan Karangantu ramai, namun tidak sampai mengganggu kinerja ruang-ruang lainnya. Penulis belum mendapat informasi bahwa ramainya lalu lalang kapal di Karangantu, atau kerumunan manusia di pasar di dekatnya, hingga sampai mengganggu jalannya pemerintahan atau dalam bahasa lain, menghambat kegiatan mausia lainnya. Justru keramaian ini merupakan berkah tersendiri, karena pihak kerajaan dapat segera mendapatkan profit perdagangan dan pajak pelabuhan dan pasar.

#### **b. Pelabuhan – Pelabuhan Lainnya**

Pelabuhan Pontang merupakan pelabuhan lain yang juga penting di Banten. Urgensi sebagai pelabuhan internasional memang tidak disandang oleh Pontang. Jumlah kapal yang bersandar di sini juga tidak sebanyak di Karangantu. Namun, kondisi geografis dan perairan di Pontang lebih baik ketimbang Karangantu. Menurut Dinar Boontharm, Pontang memiliki pantai yang luas dan landai. Pantai di sini juga terbebas dari gelombang besar, sesuatu yang amat ditakutkan seorang nakhoda kapal. Pulau-pulau di sekitar Pontang menjadi penahan yang sempurna dari gelombang dan kencangnya angin laut. Pontang juga menjadi nama dari kampung yang terletak di dekat pelabuhan ini.<sup>89</sup>

Menurut catatan J. S. Stavorinus yang pernah mengunjungi pelabuhan ini sekitar abad 18, disebutkan bahwa pelabuhan Pontang menempati posisi yang strategis sebagai pelabuhan kapal angkutan. Di sana terdapat pangkalan kapal yang baik. Perairan di sekitar pelabuhan ini juga cukup bersih sehingga aman dilalui oleh kapal-kapal dagang.<sup>90</sup> Manajemen di pelabuhan Pontang cukup baik. Petugas pabean Banten telah mendirikan pos untuk mengamati perahu-perahu yang datang, barang bawaan mereka dan mengecek kepentingan mereka. Salah satu yang ditawarkan pelabuhan ini adalah ketersediaan suplai kebutuhan kapal untuk berlayar, seperti bahan makanan dan air bersih. Boontharm membahasakan ketersediaan itu sebagai stasiun suplai bagi kapal-kapal dagang. Warga sekitar terlibat dalam kegiatan

---

<sup>89</sup> Dinar, *The Sultanate ...*, hal. 73 dan 336.

<sup>90</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 47.

ekonomi menengah mengolah serta menyediakan bahan makanan serta air bersih.<sup>91</sup>

Dari suatu berkas keterangan properti milik Ki Karim dari Pontang yang dilaporkan ke pemerintah Banten berangka tahun 28 September 1775 tertulis:

Ki Karim dari Pontang melaporkan kepada pemerintah Banten mengenai aset yang dimilikinya berupa seorang budak perempuan bernama Mariyam, 3 kursi, beberapa balok kayu jati bernilai 15 real, sebidang tanah untuk perkebunan kelapa dan sawo dan sawah padi. Properti ini sudah diperiksa oleh petugas yang berkewajiban.<sup>92</sup>

Dari keterangan di atas diperoleh informasi mengenai potensi wilayah yang dimiliki Pontang. Informasi di atas mendukung pernyataan Pontang sebagai stasiun suplai bahan makanan. Beras menjadi bahan konsumsi utama di Asia Tenggara, termasuk bagi para kru kapal dagang yang mungkin berasal dari Asia. Sawo serta kelapa menjadi buah-buahan yang cocok dikonsumsi sebagai makanan sekunder. Beberapa barang dagang lain seperti ikan, garam dan rumput laut juga ada di sini. Mutiara, salah satu barang dagangan mewah juga ditemukan di sini.<sup>93</sup> Disinyalir, sudah ada distribusi pedagang kecil yang menghubungkan pemilik kebun dengan pedagang yang ada di pelabuhan.

Dari sejumlah catatan Belanda, diketahui tentang aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pontang. Satu kapal kecil dikabarkan pernah berlayar dari Batavia ke Pontang pada 4 Januari 1648.<sup>94</sup>

Pelabuhan Pontang merupakan pelabuhan yang terbuka bagi saudagar asing. Dikabarkan bahwa dalam laporan Belanda 4 Januari 1678, pelabuhan ini masih disinggahi orang Inggris. Kapal Inggris yang bersandar di sini bernama *Bombain Marchant* yang sudah menempuh perjalanan dari Surat. Laporan ini juga mengetengahkan adanya hubungan pelabuhan Pontang dengan kesyahbandaran Cirebon yang saat itu dipimpin oleh Tumenggung Rasanegara. Dilaporkan pula bahwa di hari itu, terdapat kapal yang bersandar dari Jambi. Fungsi seperti ini sepertinya merupakan salah satu warisan penting kepemimpinan Sultan Ageng Tirtayasa di masa silam.<sup>95</sup>

Pada 27 Juni 1648, diberangkatkan suatu kapal pulang-pergi dari Batavia ke Banten yang membawa pakaian berkualitas tinggi.<sup>96</sup>

---

<sup>91</sup> Dinar, *The Sultanate ...*, hal. 73.

<sup>92</sup> Dinar, *The Sultanate ...*, hal. 313.

<sup>93</sup> Dinar, *The Sultanate ...*, hal. 336.

<sup>94</sup> Dagregister 4 Januari 1678, hal. 12.

<sup>95</sup> Dagregister 4 Januari 1678, hal. 3.

<sup>96</sup> Dagregister 27 Juni 1648, hal. 102.

Para penduduk Pontang sempat diuji kesetiannya pada Sultan oleh orang Belanda. Dalam suatu laporan tertanggal 21 November 1656, pernah ada suatu kapal berbentuk *galleon* yang melewati Pontang. Saat itu, di pelabuhan ini terdapat ratusan perahu. Di tengah perjalanan, mereka berjumpa dengan nelayan Banten, dan menanyakan sesuatu padanya. Sang nelayan menunjukkan ketidakacuhannya. Dari sini diketahui bahwa orang-orang Banten pada umumnya adalah orang yang sulit dipercaya. Kesan-kesan orang Belanda yang didapat dari pergaulan dengan penduduk Banten umumnya tidak menyenangkan.<sup>97</sup>

Tanara atau Tanah Hara menjadi pelabuhan lain yang juga penting. Sama dengan Pontang, keadaan geografi Tanara merupakan lokus yang tepat, tempat bertemunya aneka komoditas pangan dan pemasarannya melalui pelabuhannya. Masyarakat Tanara, utamanya yang tinggal di pedalaman, menggantungkan mata pencaharian pada pertanian padi. Mereka yang tinggal di muara sungai Tanara serta perkampungan nelayan, memilih berprofesi sebagai pencari ikan, pembuat ikan asin serta garam. Pelabuhan Tanara disokong oleh keberadaan sungai Tanara yang juga menjadi jalan keluar-masuk komoditas yang dipasarkan di pelabuhan ini.

Dalam *Sajarah Banten* disebutkan sungai lain yang juga sering dilewati perahu dan kapal ke wilayah pedalaman, yakni Sungai Pontang. Dikisahkan dalam *Sajarah Banten* bahwa ketika terjadi konflik antara Sultan Ageng Tirtayasa dan Sultan Haji, Sultan Haji memulai serangan terlebih dahulu dengan memberangkatkan pasukannya menggunakan kapal ke muara Pontang. Dari sini, kapal-kapal Sultan Haji memasuki sungai Pontang secara beriringan menuju Tirtayasa. Disebutkan bahwa komposisi pasukan yang terlibat dalam serangan awal ini adalah orang Belanda dan orang Jawa dan senjata yang dibawa adalah senapan, tarbon, bubuk mesiu dan meriam.<sup>98</sup> Bisa dipastikan kapal yang mengangkut pasukan ini berukuran layaknya kapal pengangkut sedang. Meriam tentu saja cukup dibawa oleh perahu nelayan, melainkan menggunakan kapal sedang yang mampu menampung beban barang angkutan dan manusia dalam jumlah yang setidaknya lebih dari lima atau sepuluh orang. Dari sini juga dipahami bahwa sungai Pontang yang dimaksud memiliki lebar yang cukup besar, sehingga mampu dilalui kapal pengangkut pasukan kerajaan berikut barang bawaannya. Di masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, Tanara menjadi salah satu proyek agraris yang penting, utamanya di sektor pertanian padi. Kerajaan mensponsori pembuatan terusan dan irigasi, antara lain pada 1663, dibuat terusan dari Tanara-Pasilihan (Cimanceuri) melalui Balaraja; Pasilihan kemudian bersambung ke Cisadane. Pada 1664 membuat bendungan. Pada

---

<sup>97</sup> Dagregister 21 November 1656, hal. 16.

<sup>98</sup> Anonim, *Sajarah Banten, Versi KBG 183*, (Jakarta: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Tanpa Tahun) hal. 84.

1670 – 1672 dibuat terusan dari Pontang-Tanara, di mulai dari Tanjung, dengan panjang 9 km dan lebar 6 m, serta dalam 4 m, kini dikenal dengan nama Kanal Sultan. Pada 1675, membangun bendungan sungai Pontang (Ciujung) yang alirannya dibelokkan ke Tirtayasa, untuk mengairi sawah.

C. S. Wibisono dalam eksakavasinya di wilayah Tanara dan sekitarnya menemukan jalur air buatan yang penting bagi pertanian pada abad 17. Dalam penggalian ini, ia menemukan bekas kanal, tanggul buatan serta bangunan pintu air. Bukti-bukti pengairan buatan ini ditemukan di dua tempat, pertama di lembah Tirtayasa (Pontang, Tirtayasa, Tanara). Yang kedua terdapat di lembah Pasilihan (Tanara, Kronjo dan Lontar). Pembangunan lembah Cipasilihan lebih dahulu dibanding lembah Tirtayasa. Keduanya mempunyai sistem pengairan yang terhubung dengan sungai yang terpisah.<sup>99</sup> Claude Guillot menambahkan bahwa selain untuk pengairan, sungai atau kanal di Tanara (juga di Pontang), merupakan jalur perahu penduduk. Para petani menggunakan ini untuk membawa beras ke pelabuhan Tanara, kemudian dikapalkan ke pelabuhan Banten. Selanjutnya, dalam rangka pembuatan irigasi di Tanara, Sultan memberangkatkan 150 kapal (dengan fungsi dan peran yang berbeda) serta 5000 tenaga kerja. Jumlah ini berbeda dengan yang ditemukan dalam Daghregister VOC yang menyebutkan sebanyak 50.000 orang.



Gambar 4: Sungai Tanara yang di abad 17 mengalirkan komoditas dari pedalaman ke ke pelabuhan Tanara.

---

<sup>99</sup> Sonny C. Wibisono, "Bina Kawasan di Negeri Bawah Angin: Dalam Perniagaan Kesultanan Banten Abad ke-15—1," dalam *Kalpataru*, Vol. 22, No. 2, 2013, hal. 111-122.



Lebih lanjut diketahui, bahwa maksud Sultan Banten menggalakkan pertumbuhan sawah di Tanara adalah untuk menarik kaum elit Banten untuk mendiami kawasan ini. Keberadaan mereka amat penting untuk merangsang sektor lain, seperti ekonomi. Pengalaman mereka dalam manajemen persawahan serta perniagaan lokal dan internasional sangat dibutuhkan. Disebutkan pula, Sultan Banten tidak menyerahkan pembangunan irigasi dan peremajaan persawahan begitu saja bagi yang bertugas, namun juga beberapa kali meninjau secara langsung. Beberapa tahun kemudian, kerja keras Sultan Banten ini menemukan hasil. Beberapa pedagang asing, seperti dari Belanda, dikabarkan bermukim di Tanara dan bekerja sebagai agen informasi dan agen komersial.<sup>100</sup>

Dalam pembangunan pengairan Tanara, dikabarkan Sultan Ageng mengontak ahli-ahli masalah pengairan Belanda yang ada di Batavia. Sultan tertarik dengan teknologi pengairan yang ada di Belanda dan berharap dapat diterapkan di Banten. Langkah Sultan ini terbilang berani, mengingat Batavia selalu menganggap Banten sebagai ancaman yang nyata. Sepuluh ahli pengairan Belanda yang datang di Banten, dianggap sebagai buronan oleh pemerintah Batavia. Belum jelas nasib mereka setelah membantu Sultan Ageng. Mesin-mesin pengairan dikabarkan dipasang di perbukitan Tanara untuk memacu air ke wilayah persawahan.<sup>101</sup>

Terdapat sejumlah catatan Belanda yang mengabadikan kegiatan pelayaran dan perdagangan di Tanara. Pada 21 Januari 1648, terdapat kapal dari Batavia menuju Tanara.<sup>102</sup> Pada 12 April 1648, dikabarkan sudah berangkat kapal dari Batavia menuju Tanara yang membawa pakaian.<sup>103</sup> Pada 9 Desember 1656, sebuah kapal bernama *Sgiequa* yang mengangkut tiga orang Tionghoa dari Batavia singgah selama beberapa waktu di Tanara. Ketiga orang Tionghoa itu mempunyai hubungan dengan Sultan Banten. Belum diketahui motif kedatangan mereka ke Tanara, besar kemungkinan untuk urusan kedinasan dengan penguasa setempat.<sup>104</sup>

Tamgara atau Tangerang menjadi pelabuhan Banten lainnya juga memiliki signifikansi tinggi dalam dunia niaga dan maritim Banten. Hal ini tidak terlepas dari sungai Cisadane yang menyokongnya. Sungai ini merupakan salah satu sungai besar di Banten, dan di masa lalu, cukup untuk menggerakkan kapal-kapal ukuran sedang dan besar ke wilayah pedalaman.

---

<sup>100</sup> Claude Guillot, "La politique vivrière de Sultan Ageng (1651-1682)," dalam *Archipel*, Vol. 50, No. 1, 1995, hal. 86.

<sup>101</sup> Guillot, "La politique ...", hal. 90.

<sup>102</sup> Dagregister 21 Januari 1648, hal. 19.

<sup>103</sup> Dagregister 12 April 1648, hal. 62.

<sup>104</sup> Dagregister 9 Desember 1656, hal. 35.

Meskipun demikian, dalam mencari literatur mengenai pertumbuhan Tangerang sebagai pelabuhan Banten abad 17 merupakan kesulitan tersendiri. Hal ini dikarenakan historiografi yang ada, seperti yang ditulis oleh James L. Cobban<sup>105</sup> dan Mary Somers-Heidhuis<sup>106</sup> banyak mengupas sejarah Tangerang di era kolonial atau kontemporer.

Penulis melakukan penulisan lebih lanjut dengan memetakan kembali jalur Cisadane dan Tangerang. Penelitian lapangan ini membawa penulis ke sejumlah narasumber yang meneliti tentang fungsi Tangerang di masa lalu sekaligus memebuktikannya di lapangan, terkait uraian yang disampaikan narasumber. Bambang Permadi, seorang sarjana sejarah dari Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah membantu penulis dengan keterangannya mengenai peran Cisadane sebagai penyokong perekonomian Banten sekaligus pembibitan komunitas Tionghoa yang kini menjadi Cina Benteng.<sup>107</sup>

Menurut Bambang, sungai Cisadane merupakan saksi bisu perkembangan Tangerang sebagai salah satu pelabuhan utama Banten. Tangerang menghimpun aneka ragam komoditas alam dari wilayah pedalaman seperti beras dan lada. Di sepanjang muara Cisadane, utamanya di sekitar Tanjung Burung, terdapat banyak galangan kapal yang dikelola oleh orang Tionghoa. Sampai hari ini, kita masih bisa menyaksikan bekas-bekas galangan kapal ini, yang sekaligus menunjukkan ekofak mengenai galangan kapal di masa lalu. Dalam cerita tradisional orang Cina Benteng diketahui bahwa profesi leluhur mereka adalah pembuat dan tukang servis kapal-kapal. Sebagian yang lain bertindak sebagai pedagang perantara yang menghubungkan pedalaman dengan pesisir.<sup>108</sup>

Tidak jauh dari muara Cisadane terdapat suatu perkampungan nelayan yang kini terdapat pelabuhan kecil yang bernama Cituis. Secara administratif

---

<sup>105</sup> James L. Cobban "Geographic notes on the first two centuries of Djakarta," dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 44, No. 2 (220 (1971), hal. 108-150.

<sup>106</sup> Mary Somers Heidhuus, "Anti-Chinese violence in Java during the Indonesian Revolution, 1945-49," dalam *Journal of Genocide Research*, Vol. 14, NO. 3-4, 2012, hal. 381-401.

<sup>107</sup> Bambang Permadi menulis tugas akhir magisternya tentang sejarah Cina Benteng di Tangerang. ia melakukan sejumlah analisa lapangan dan wawancara untuk mengungkap masa lalu sungai Banten, kaitannya dengan terbentuknya komunitas Cina Banteng di Tangerang. Tamuannya ini selanjutnya dapat dibaca di Bambang Permadi, *Islam dan Etnis Tionghoa, Studi Kasus Komunitas Cina Benteng di Tangerang (Tinjauan Historis)*, Tesis (Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2017)

<sup>108</sup> Wawancara dengan Bambang Permadi, pada pukul 13.00, Senin, 22 April 2019.

pelabuhan ini masuk dalam desa Rawa Saban. Yang menarik, toponimi desa ini, Rawa Saban, merujuk pada syahbandar. Temuan ini terpampang di kantor kelurahan setempat yang menyebut daerah setempat sebagai desa Syahbandar. Penulis belum menemukan cukup dokumen penunjang untuk menyebutkan apakah Cituis dan Rawa Saban merupakan lokasi pelabuhan serta pasar Tangerang di abad 17. Namun hipotesis ini sepertinya layak untuk didalami kembali, mengingat dalam tata ruang Banten di masa silam antara kesyahbandaran, pelabuhan dan pasar lokasinya tidak terlampau jauh.

Lebih lanjut Abah Yadi mendukung pandangan Bambang Permadi yang menyebutkan bahwa Cisadane merupakan salah satu jalur lada Banten ke pesisir. Di beberapa tempat di bibir sungai Cisadane, tepatnya di wilayah yang kini masuk sekitar Serpong dan Kota Tangerang, terdapat sejumlah temuan berupa alat penggilingan yang semula digunakan untuk membersihkan lada dari pedalaman. Lada yang duangkut dari pedalaman, tidak semuanya merupakan lada siap jual. Sebagian merupakan lada yang belum dibersihkan. Oleh sebab itu, sebelum dijual di Tangerang atau dikapalkan ke Banten, lada-lada ini dicuci dan dibersihkan terlebih dahulu di penjaja jasa cuci lada yang ada di tepi Cisadane.<sup>109</sup>

Di abad 17, wilayah Tangerang termasuk wilayah terluar dari Banten. Hal ini dikarenakan di sisi Timur sungai Cisadane, sebagian daerahnya, sudah masuk dalam wilayah bawahan Batavia.<sup>110</sup> Ketika terjadi pertempuran perebutan Sunda Kalapa oleh VOC wilayah ini menjadi salah satu titik panas tempat terjadinya pelarian, penyusunan strategi, pelarian baik yang dilakukan oleh pasukan Banten maupun pasukan VOC.<sup>111</sup> Disinyalir, Tangerang merupakan pemukiman yang sudah ramai, karena aktivitas perkapalan dan ekonominya. Van Breugel menyebutkan bahwa Tangerang menjadi pelabuhan Banten yang tidak kalah penting ketimbang pelabuhan lainnya. Bersama dengan Pontang, pelabuhan ini menjadi destinasi pemasaran lada dari Lampung.<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> Wawancara dengan Abah Yadi, Sejarawan dari Bantenologi IAIN Serang, pada Minggu, 7 April 2019.

<sup>110</sup> W. H. Medhurst, "Chronologische Geschiedenis van Batavia, Geschreven door een Chinees, Uit Het Chinees Vertaald" dalam *Bijdragen tot de Taal, Land en Volkenkunde*, Vol. 3, No. 2, 1840, hal. 62.

<sup>111</sup> Leonard Blusse, "An Insane Administration and Insanitary Town: The Dutch East India Company and Batavia (1619–1799)." *Colonial cities*. (Dordrecht: Springer, 1985) hal. 65-85.

<sup>112</sup> J. J. D. R. Van Breukel, "BANTAM IN 1786," dalam *Bijdragen tot de Taal, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, 1856, hal. 111; lihat juga van Breugel, Jonkhr J. De Rovere. "Beschrijving van de Bantam en de Lampongs," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, Vol. 5, No. 1, 1856, hal. 309.

Cigede menjadi pelabuhan Banten yang profilnya tidak banyak dibahas. Dalam beberapa sumber seperti tulisan Claude Cuillot tentang pelabuhan kerajaan Sunda abad 16, Cigede yang ditulis *Cheguide* hanya disebut mendampingi pelabuhan lain seperti *Pondang* (Pontang), *Tamgaram* (Tangerang) dan *Calapa* (Kelapa).<sup>113</sup> Meskipun demikian Nanang Saptono berhasil menemukan urgensi Cigede sebagai pelabuhan yang menerima lada dari Tulang Bawang, Lampung, Bengkulu, Palembang. Komoditas barang dagang berupa hasil bumi yang dihantarkan ke pelabuhan Cigede tidak menggunakan transportasi jalur sungai, melainkan dihantar menggunakan pikulan. Kontur demografi pelabuhan ini dilindungi oleh perbukitan dan pegunungan. Ia menyebut pelabuhan ini memainkan peran yang signifikan dalam menghimpun lada Lampung yang kemudian diperdagangkan di pasar-pasar Banten.<sup>114</sup>

Pelabuhan-pelabuhan Banten dapat hidup dengan menerima pasokan komoditas dari warga Banten itu sendiri. Perahu-perahu mereka secara kerap mengunjungi pasar dan pelabuhan Banten untuk menyetorkan hasil bumi mereka. Suplai internal ini tidak bisa diabaikan, mengingat kawasan pedalaman Banten merupakan wilayah yang juga subur dan ditanami berbagai macam komoditas dagang. Seorang petugas loji Belanda, Jarich Lievens, menulis dalam catatannya pada bulan Maret 1644, bahwa suplai barang dagang dengan perahu terjadi setiap hari di pelabuhan Banten. Para saudagar Eropa, seperti Inggris, juga terlibat perjanjian dagang dengan para pedagang perahu ini. Pasokan barang datang dari wilayah Banten bahkan ada pula perahu yang datang dari Jawa Timur.<sup>115</sup>

Perahu benar-benar menjadi alat transportasi serba guna. Pada 1641, ketika armada Belanda melakukan blokade atas perdagangan Banten, lada yang berasal dari Lampung banyak yang dibawa menggunakan perahu, tentunya dengan bentuk yang sudah dimodifikasi sehingga tahan mengarungi terjangan ombak dan kemungkinan mampu bertahan dalam badai. Sebenarnya perahu bukanlah alat transportasi yang cocok digunakan di laut, mengingat kondisi cuaca dan gelombang laut yang sering berubah drastis

---

<sup>113</sup> Claude Guillot, "La nécessaire relecture de l'accord luso-sundanais de 1522," dalam *Archipel*, Vol. 42, No. 1, 1991, hal. 53-76.

<sup>114</sup> Nanang Saptono, "Model Pertukaran Lampung-Banten Pada Abad XVI-XVIII," diunggah di academia.edu. diunduh pada pukul 04.29 WIB, Kamis, 13 Juni 2019.

<sup>115</sup> Bassett, *The Factory* ..., hal. 152.

dalam waktu yang cepat. Namun demikianlah, rencana kedua selalu ada ketika jalan pertama mengalami kebuntuan.<sup>116</sup>

### **C. Beberapa Pelayaran dan Perdagangan Banten dalam Catatan Belanda**

Mencermati fungsi dari pelabuhan, tidak lengkap jika tidak menyinggung aktivitas pelayaran dan perdagangan di dalamnya. Informasi semacam ini bukan hanya berfungsi sebagai tambahan materi, melainkan menjadi pembuktian bahwa memang Banten merupakan salah satu tujuan penting bagi perdagangan dunia.

Jika ditelisik lebih lanjut, sumber-sumber yang berasal dari catatan Belanda agaknya lebih runut dan lengkap ketimbang sumber lokal. Penulis mendapatkan data dari arsip-arsip yang dikumpulkan (dibundelkan) dalam suatu terbitan bernama *Daghregister* (catatan harian). Catatan semacam ini ditulis sekitar abad 17, sebelum kemudian di abad 18, berganti dalam format yang lebih resmi (semacam dokumen kedinasan) yang diterbitkan ketika sudah menyentuh setahun masa bertugas. Dokumen ini dinamakan *Staatblad* (lembaran negara). Berbeda dengan *Staatblad*, *Daghregister* masih disusun seperti catatan-catatan lepas. Pembeda dari satu uraian ke uraian lain hanyalah penyematan tanggal. Setiap bab disusun dalam satu tahun aktivitas bertugas, sedangkan sub-babnya dikelompokkan menjadi semacam subbab. Isi dari catatan ini berkisar antara aktivitas perdagangan, pelayaran, politik, sosial dan lain sebagainya. Bukan hanya orang Belanda atau orang Eropa yang tersemat di dalamnya, namun juga aktivitas orang atau kerajaan pribumi seperti Banten.

Di bagian ini penulis hanya akan mencuplik aktivitas pelayaran yang terjadi di Banten. Informasi yang ditampilkan sebagian besar terjadi pada 1648. Tidak ada maksud atau latar belakang khusus pemilihan tahun itu, melainkan hanya sebagai pembuktian bahwa dalam satu tahun di waktu itu, pelayaran Banten cukup ramai. Mungkin saja di satu atau dua tahun sebelum dan setelahnya, keadaannya belum banyak berubah. Rupanya, motivasi kedatangan bangsa asing ke pelabuhan Banten bukan hanya untuk kepentingan perdagangan, sebagian juga ada yang tercatat mengemban kepentingan dinas.

Dikabarkan bahwa pada 18 Desember 1647, telah datang suatu kapal dari Koromandel ke Banten dengan membawa muatan 50 pak pakaian. Kapal ini berjenis *yacht*, bernama *d'Advijse* yang dimiliki oleh seorang Inggris.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> Basset, *The Factory* ..., hal. 152.

<sup>117</sup> *Dagregister* 18 Desember 1647, hal. 5.



Pada 30 Desember 1647, menurut laporan Residen Belanda di Banten, terdapat kapal bernama *de Maria* milik orang Inggris datang ke Banten.<sup>118</sup>

Pada 7 Januari 1648, dikabarkan kedatangan kapal dari Pulau Semangka (wilayah kerajaan Banten) yang membawa tiga koyang beras dan bibit padi.<sup>119</sup>

Pada 9 Januari 1648, dikabarkan ada kapal besar (*schip*) dari Batavia ke Banten.<sup>120</sup>

Pada 14 Januari 1648, dikabarkan dari Batavia, seorang Inggris dengan kapalnya *de Michel*, membawa 100 pak pakaian. Di Banten ia berencana mendapatkan 270 ton lada.<sup>121</sup> Informasi ini mengindikasikan bahwa pedagang yang beroperasi di Batavia, tidak seluruhnya berkebangsaan Belanda. Ada pula di antara mereka yang berkebangsaan asing, namun dalam pencatatan VOC, mereka datang ke Banten dari pelabuhan VOC. Dengan kata lain, aktivitasnya dianggap mewakili dinamika perdagangan Batavia ke pelabuhan-pelabuhan lainnya.

Aliran kapal sepanjang 18 Januari 1648 antara lain: Kapal jenis *yacht* bernama *d'Advico* milik orang Inggris, berlayar dari Banten sampai Makassar. Kapal ini membawa 54 pak pakaian. Kedatangan kapal *t'Fluitschip t'Hart* milik orang Inggris membawa 150 sak lada dari Jambi. Kedatangan kapal berjenis *galleon* dari Palembang yang membawa 25 orang Jawa, 5 orang Tionghoa, dan 2 perempuan. Kapal ini juga mengangkut 50 pikul lada. Kedatangan kapal yang dikemudikan oleh Nakhoda Kasur (*Anachoda Cassoor*) yang disertai 15 orang. Kedatangan suatu junk dari Pariaman yang membawa sejumlah besar lada.<sup>122</sup>

Pada 22 Januari 1648, terdapat suatu kapal dari Batavia ke Banten.<sup>123</sup> pada 27 Januari 1648, sebuah kapal berangkat dari Batavia ke Banten dan kemudian akan berlabuh ke Kerawang.<sup>124</sup> Pada 28 Januari 1648, dikabarkan telah datang kapal dari Pulau Semangka membawa beras. Kapal ini juga dikabarkan sempat menepi di Banten.<sup>125</sup>

Pada 4 Maret 1648, terdapat junk Tionghoa dari Batavia menuju Banten yang datang dengan keperluan dinas. Di hari yang sama, kapal milik orang Inggris bernama *t'Hart* datang dari Batavia dengan membawa keuntungan dagang yang besar.<sup>126</sup> Pada 9 Maret 1648, terdapat suatu kapal dari Banten

---

<sup>118</sup> Dagregister 30 Desember 1647, hal. 10.

<sup>119</sup> Dagregister 7 Januari 1648, hal. 13.

<sup>120</sup> Dagregister 9 Januari 1648, hal. 14.

<sup>121</sup> Dagregister 14 Januari 1648, hal. 17.

<sup>122</sup> Dagregister 18 Januari 1648, hal. 19.

<sup>123</sup> Dagregister 22 Januari 1648, hal. 20.

<sup>124</sup> Dagregister 27 Januari 1648, hal. 20.

<sup>125</sup> Dagregister 28 Januari 1648, hal. 21.

<sup>126</sup> Dagregister 4 Maret 1648, hal. 37 – 38.

menuju Jambi.<sup>127</sup> Pada permulaan April, dikabarkan terdapat satu kapal *yacht* milik Inggris dengan nama *St. Franciscus* yang berangkat dari Banten ke Jambi. Kapal ini membawa 30 pak pakaian. Terdapat pula kapal yang membawa pakaian dari Batavia menuju Banten.<sup>128</sup> Pada 10 April 1648 juga dikabarkan adanya kapal dari Batavia yang menuju Banten dengan membawa pakaian.<sup>129</sup> Kapal yang membawa pakaian dan barang-barang perabotan (seperti perkakas buatan Tiongkok dan sendok) juga dikabarkan berangkat lagi ke Banten dari Batavia pada 14 April 1648.<sup>130</sup> Pada 25 April 1648, dikabarkan pula terdapat kapal yang membawa pakaian melalui sungai Batavia menuju Banten. Kapal serupa juga akan diberangkatkan ke Gresik dan Jepara.<sup>131</sup> Pada tanggal 28 April 1648, diberangkatkan suatu kapal yang mengangkut pakaian dari Batavia ke Banten.<sup>132</sup>

Pada 9 Mei 1648, dikabarkan terdapat kapal yang membawa pakaian dan perkakas buatan Tiongkok, 3 setengah pikul semir dan *galnoten* (sejenis kacang) dari Batavia ke Banten.<sup>133</sup> Pada 13 Mei 1648, diberangkatkan pula dua kapal dari Batavia ke Banten yang membawa aneka barang perkakas.<sup>134</sup> Pada 24 Mei 1648, dikabarkan terdapat beberapa kapal (lima buah) yang diberangkatkan dari Batavia ke Banten. Kapal ini membawa aneka ragam perkakas (perabotan).<sup>135</sup> Pada 26 Mei 1648, dilaporkan terdapat suatu kapal yang diberangkatkan dari Batavia ke Banten dengan muatan pakaian, perabotan, sketsa (hiasan rumah) dan tawas (penjernih air).<sup>136</sup> Pada 30 Mei 1648, dikabarkan pula keberangkatan kapal dagang dari Batavia ke Banten yang membawa aneka macam perabotan.<sup>137</sup>

Di awal Juni 1648, dikabarkan telah berangkat suatu kapal dari Batavia ke Banten yang membawa berbagai jenis pakaian dan tiga pikul cat biru.<sup>138</sup> Pada 4 Juni 1648, sebuah kapal dagang berangkat dari Batavia ke Banten dengan membawa aneka ragam pakaian, perabotan Tionghoa dan 5 pikul kawat tembaga.<sup>139</sup> Pada 16 Juni 1648, diberangkatkan dua kapal dari Batavia

---

<sup>127</sup> Dagregister 9 Maret 1648, hal. 41.

<sup>128</sup> Dagregister April 1648, hal. 56.

<sup>129</sup> Dagregister 10 April 1648, hal. 61.

<sup>130</sup> Dahregister 14 April 1648, hal. 62.

<sup>131</sup> Dagregister 25 April 1648, hal. 67.

<sup>132</sup> Dagregister 28 April 1648, hal. 69.

<sup>133</sup> Dagregister 9 Mei 1648, hal. 76.

<sup>134</sup> Dagregister 9 Mei 1648, hal. 76.

<sup>135</sup> Dagregister 24 Mei 1648, hal. 79.

<sup>136</sup> Dagregister 26 Mei 1648, hal. 79.

<sup>137</sup> Dagregister 30 Mei 1648, hal. 83.

<sup>138</sup> Dagregister Juni 1648, hal. 88.

<sup>139</sup> Dagregister 4 Juni 1648, hal. 93.

menuju Banten yang membawa aneka ragam perabotan.<sup>140</sup> Pada 23 Juni 1643, diberangkatkan dari Batavia lima kapal yang akan mengunjungi Banten, Jepara, Gresik hingga Banjarmasin. Kapal-kapal ini membawa aneka ragam pakaian berkualitas baik, panci-panci besi, aneka karya seni, kertas-kertas emas, dan aneka ragam kegilaan Cina (*verscheijde chinese cramerijen*).<sup>141</sup> Belum diketahui secara pasti, apakah yang dimaksud barang kegilaan ini. Apakah ini adalah penyebutan lain dari candu, masih dibutuhkan penelisikan lebih lanjut. Pada 27 Juni 1648, diberangkatkan suatu kapal pulang-pergi dari Batavia ke Banten yang membawa pakaian berkualitas tinggi.<sup>142</sup>

Sampai dengan awal November 1648, tidak ditemukan lagi kapal-kapal dagang dari Batavia ke Banten atau sebaliknya. Dari catatan Belanda tertanggal 11 November 1648, baru diketahui jika untuk mendatangkan pakaian, Banten tidak lagi berhubungan dengan Batavia, melainkan dengan Palembang. Di tanggal tersebut diketahui terdapat empat kapal yang membawa pakaian dari Palembang ke Banten dan perjalanan ini dilakukan sebanyak dua kali pengangkutan.<sup>143</sup> Pada 22 November 1648, saat malam hari, diberangkatkan empat kapal dari Batavia ke Banten, Jepara dan Lasem yang semuanya bermuatan pakaian.<sup>144</sup> Pada 29 November 1648, sebuah kapal yang bermuatan pakaian diberangkatkan dari Batavia ke Banten.<sup>145</sup> Di akhir November, terdapat kapal dari Batavia yang secara reguler mengangkut sembilan bahan dagangan dari Lampung, Gresik, Jepara, Pekalongan dan Banten. Barang dagangan itu adalah; beras, garam, mangga, alat cuci, ayam, kuda, rak, alat pemotong rumput (semak-semak) dan alat pemotong berukuran besar.<sup>146</sup>

Di awal bulan Desember, terdapat satu kapal Banten yang datang ke Batavia dengan barang bawaan 8 sak beras dan 80 pikul lada.<sup>147</sup> Residen VOC di Banten juga mengabarkan bahwa di awal Desember, terdapat tiga kapal Inggris bernama *Willem*, *d'Advisio* dan *Henne* yang merapat ke pelabuhan Banten. Diketahui bahwa tiga kapal ini mengangkut sejumlah orang Inggris yang akan mengantarkan surat pada Sultan Banten. Pada 26 Juni 1648, diketahui bahwa kapal *Willem* sempat mengangkut 90 perwira Inggris. besar kemungkinan ketiga kapal ini adalah kapal dinas Inggris.<sup>148</sup>

---

<sup>140</sup> Dagregister 16 Juni 1648, hal. 96.

<sup>141</sup> Dagregister 23 Juni 1648, hal. 101.

<sup>142</sup> Dagregister 27 Juni 1648, hal. 102.

<sup>143</sup> Dagregister 11 November 1648, hal. 163.

<sup>144</sup> Dagregister 22 November 1648, hal. 165.

<sup>145</sup> Dagregister 29 November 1648, hal. 169.

<sup>146</sup> Dagregister November 1648, hal. 169 – 170.

<sup>147</sup> Dagregister Desember 1648, hal. 170.

<sup>148</sup> Dagregister Desember 1648, hal. 170.

Pada 8 Desember 1648, di malam hari, dikabarkan keberangkatan suatu kapal dari Batavia ke Banten yang membawa pakaian.<sup>149</sup> Pada 11 Desember 1648, diberitakan telah datang satu kapal dari Banten ke Batavia yang membawa beras.<sup>150</sup> Pada 12 Desember 1648, dikabarkan terdapat kapal bernama *Dolphijn* milik orang Inggris dari Banten yang datang ke Batavia. Tujuan kapal ini ke Batavia adalah sebagai alat angkutan komoditas pakaian yang nantinya akan diperdagangkan di Banten. Dilaporkan pula ada kapal lain yang datang dari Banten ke Batavia membawa beras.<sup>151</sup> Pada 15 Desember 1648, dilaporkan terdapat 10 kapal yang akan menuju ke Banten, Cirebon dan Pemanukan yang berlayar di sungai Batavia dengan barang bawaan pakaian.<sup>152</sup> Pada 30 Desember 1648, dikabarkan telah datang satu kapal dari Banten, Demak, Surabaya dan Cirebon yang membawa lada, padi, beras, pinang, asam Jawa, minyak Siam dan pinang.<sup>153</sup>

Pada 16 November 1656, dikabarkan terdapat kapal dari Makassar yang berada di Banten. Kapal ini membawa beras, tembakau dan pinang. Rencananya kapal ini akan mengunjungi Batavia dan Kerawang. Di hari yang sama, terdapat kapal yang melewati sungai yang masuk daerah kekuasaan Banten lalu masuk ke sungai yang termasuk wilayah VOC. Diketahui, kapal ini juga akan menuju ke sungai Kerawang.<sup>154</sup> Pada 17 November 1656, terdapat kapal Makassar yang datang ke Batavia membawa beras, minyak cuci, tembakau dan aneka ragam pakaian. Kapal ini akan berkunjung ke Banten dan Kerawang. Di hari yang sama, terdapat kapal yang datang dari Palembang di bawah pimpinan Kyai Anggabaya Patra (*Keeij Angebaj Patra*) yang membawa beras dan padi. Kapal ini juga menempuh rute ke Palembang dan Kerawang.<sup>155</sup>

Seorang pegawai VOC yang ada di Banten mengabarkan bahwa pada 4 Desember 1656, dikabarkan telah berangkat suatu kapal dari Banten ke Batavia. Kapal ini mengangkut arak, gula, kuda dan perkakas mencuci. Kapal ini dinakhodai oleh orang Inggris dan akan melewati Anyer. Dilaporkan pula bahwa di sepanjang perjalanan terdapat banyak lalu lalang perahu orang Jawa.<sup>156</sup> Dari laporan ini diketahui bahwa jalur Banten ke Batavia melewati jalur perahu dan kapal-kapal lain yang ukurannya lebih kecil. Di 5 Desember 1656, pada malam hari, dikabarkan terdapat suatu kapal *yacht* bernama

---

<sup>149</sup> Dagregister 8 Desember 1648, hal. 172.

<sup>150</sup> Dagregister 11 Desember 1648, hal. 173.

<sup>151</sup> Dagregister 12 Desember 1648, hal. 185.

<sup>152</sup> Dagregister 15 Desember 1648, hal. 186.

<sup>153</sup> Dagregister 30 Desember 1648, hal. 190.

<sup>154</sup> Dagregister 16 November 1656, hal. 12 – 13.

<sup>155</sup> Dagregister 17 November 1657, hal. 13 – 14.

<sup>156</sup> Dagregister 4 Desember 1656, hal. 28.

*Geldria* yang berlayar dari Batavia ke Banten. Kapal ini berangkat mengemban urusan dinas.<sup>157</sup> Pada 8 Desember 1656, pada pagi hari, dikabarkan kapal *yacht* bernama *Geldria* telah kembali dari Banten.<sup>158</sup> Berikut adalah rute pelayaran dan perdagangan Banten pada 1648:

### 1. Tabel Skala Masuknya Kapal

Waktu	Dari	Ke	Kepentingan
4 Januari 1648	Batavia	Pontang	-
7 Januari 1648	Pulau Semangka	Batavia	Perdagangan
9 Januari 1648	Batavia	Banten	-
14 Januari 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
18 Januari 1648	Banten	Makassar	Perdagangan
21 Januari 1648	Batavia	Tanara	-
22 Januari 1648	Batavia	Banten	-
27 Januari 1648	Batavia	Banten,	-
28 Januari 1648	Pulau Semangka	Kerawang	Perdagangan
4 Maret 1648	Batavia	Banten, Batavia	Dinas
4 Maret 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
9 Maret 1648	Banten	Banten	-
Awal April 1648	Banten	Jambi	Perdagangan
Awal April 1648	Batavia	Jambi	Perdagangan
10 April 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
12 April 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
14 April 1648	Banten	Tanara	Perdagangan
25 April 1648	Batavia	Batavia	Perdagangan
28 April 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
9 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
13 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
13 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
24 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
24 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
24 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
24 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
24 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
24 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
26 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
30 Mei 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
Awal Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
4 Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
16 Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
16 Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
23 Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
26 Juni 1648	Inggris	Banten	Dinas

<sup>157</sup> Dagregister 5 Desember 1656, hal. 28.

<sup>158</sup> Dagregister 8 Desember 1656, hal. 34.



27 Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
27 Juni 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
11 November 1648	Palembang	Pontang	Perdagangan
22 November 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
29 November 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
Akhir November 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
Awal Desember 1648	(reguler)	Banten (reguler)	Perdagangan
Awal Desember 1648	Banten	Batavia	Dinas
Awal Desember 1648	Inggris	Banten	Dinas
Awal Desember 1648	Inggris	Banten	Dinas
8 Desember 1648	Inggris	Banten	Perdagangan
11 Desember 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
12 Desember 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
15 Desember 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
30 Desember 1648	Batavia	Banten	Perdagangan
Total		50 kapal	

Sumber: Dagregister 1648

## 2. Pasar

Pasar menjadi denyut nadi ekonomi penting bagi warga Banten yang hidup di pesisir maupun pedalaman. Dalam pengamatan J. S. Stavorinus, penduduk Banten hampir tidak bisa lepas dari konsumsi nasi dan ikan. Kedua komoditas ini dapat ditemukan dengan mudah di pasar-pasar kampung maupun di pesisir. Baik pasar besar maupun kecil hampir dipastikan terdapat penjual beras dan ikan. Jalur pengiriman ikan laut, ikan darat dan beras dari dan ke pasar juga disinyalir sudah ada saat itu, guna menjaga ketersediaan dua kebutuhan itu.<sup>159</sup>

Claude Guillot merujuk pada informasi dalam *Sejarah Banten* disebutkan bahwa pasar utama Banten disebut *Kepalembangan*. Pasar ini terletak di antara sungai dan masjid. Lahan pasar ini kerap dikenai ancaman penyempitan mengingat populasi manusia yang ada di Banten mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Perubahan tata kelola kota juga kerap menyebabkan lahan terbuka pasar kerap disasar dalam suatu alih status lahan. Ketika Belanda datang pada 1596, suatu pasar penting lainnya terdapat di luar tembok kota, yakni di bagian sisi Timur. Pasar lainnya, yakni pasar Masjid buka setiap hari pada penghujung pagi. Pada 1596, lada masih terlihat di jual di pasar Masjid. Pada 1673, seorang penulis asing bernama Cortemunde, menyadari bahwa di Banten terdapat pasar besar yang berlokasi

<sup>159</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 70.

di Timur kota Banten, dan pasar kecil yang berada di pemukiman Tionghoa di sebelah Barat.<sup>160</sup>



Gambar 5: Suasana Pasar Rempah-Rempah di Banten  
Sumber: Foto Koleksi Abah Yadi

Pasar besar di dalam kota Banten tidak bisa lepas dari keberadaan sungai atau kanal dalam kota. Dua jalur air inilah yang menggerakkan perahu-perahu yang membawa komoditas yang dijajakan di pasar tersebut. Aktivitas pasar besar ini dapat dilihat ketika fajar hingga pagi hari. Banyak pembeli berlatar belakang aneka ragam etnis yang datang ke pasar ini sedini mungkin untuk mendapatkan barang yang ingin diperolehnya. Adapun bangsa Asia yang aktivitas dagangnya paling mencolok, tentu saja adalah orang Tionghoa dan orang India.

Pada 1596, banyak toko, rumah serta lapak dagangan yang dibangun dengan material bambu. Namun pada 1659, dikabarkan sudah jarang sekali didengar toko yang terbuat dari bambu dan umumnya sudah berganti menggunakan bahan material batu bata. Jalan-jalan pasar juga sudah dibangun dengan tatanan berdurabilitas cukup baik, sama kualitasnya dengan jalan yang ditemukan di Pecinan. Di satu bagian pasar, terdapat bagian pasar yang para pelaku bisnisnya adalah orang Moor (Muslim), sehingga para saudagar asing menamai tempat ini pasar Moor. Namun, kenyataan ini tetap tidak bisa menggoyahkan pendapat bahwa pelaku bisnis sesungguhnya dari pasar Banten adalah orang Tionghoa.

Guillot mengutip informasi dari seorang pendatang Belanda bernama De Bruijn yang pernah datang ke Banten pada 1706, yang menyebutkan bahwa pasar di Banten dipenuhi oleh toko-toko orang Tionghoa. Bahkan

---

<sup>160</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 100.

kapten Tionghoa (pemimpin Tionghoa) sendiri tinggal di dalam lokasi pasar. Hal ini menunjukkan bahwa gejala penguatan pengaruh Tionghoa (Cinaisasi atau *sino-ization*) dalam tubuh tata kelola pasar Banten sudah ada sejak beberapa tahun sebelumnya. Hal ini masih terasa hingga Banten berada di bawah pengaruh VOC pada 1682. Kehilangan pengaruh orang Tionghoa bisa berdampak buruk bagi kondisi pasar Banten.<sup>161</sup>

Pasar di Karangantu juga merupakan salah satu spot yang sangat ramai. Di siang hari, para pedagang Tionghoa menjajakan aneka ragam kain, sutra, laken, beludru dan benang emas. Mereka juga menjual perabotan seperti piring porselen, taplak, bejana dari tembaga, panci besar dan kecil berbahan tembaga cor atau dari tempaan, air raksa, peti yang indah, kertas tulis berwarna, almanak, emas tempaan, cermin, sisir, kacamata, belerang, pedang, sarung pedang dengan lak, akar-akaran, kipas angin dan payung. Para pedagang Gujarat menjual beragam jenis tekstil sedangkan para pedagang Persia menjual bermacam-macam batuan delima.<sup>162</sup>

Efektivitas perdagangan di Karangantu tidak bisa dilepaskan dengan keberadaan pelabuhannya. Jarak antara pasar dan pelabuhan tidak terlampau jauh, sehingga lebih memudahkan pemasaran barang. Bongkar muat barang juga dapat dilakukan dengan cepat mengingat di sekitar pelabuhan ini sudah terdapat gudang-gudang besar. Toko-toko di pasar berperan sebagai ruang temu bagi penjual dan pembeli. Para pembeli yang belanja dengan partai besar, dapat dengan segera mendapatkan barangnya dari gudang-gudang terdekat dan langsung diangkut ke dalam kapal atau angkutan darat macam dokar atau pedati.

Tidak jauh dari pasar dan pelabuhan Karangantu terdapat perkampungan urban yang juga berperan penting dalam kegiatan ekonomi sekitarnya. Para nelayan di sana banyak memiliki usaha sampingan berupa pertanian garam dan pembuatan ikan asin. Dua komoditas itu merupakan barang dagang khas pesisir yang banyak diburu pembeli. Boleh dikatakan, Karangantu juga merupakan pasar induk bagi garam dan ikan asin yang kemudian banyak beredar di pedalaman Banten. Dua komoditas ini tidak bisa dilepaskan dari tradisi makanan masyarakat setempat, juga di pedalaman. Makanan yang tidak bergaram tentu akan terasa hambar. Ikan asin menjadi pilihan lauk pauk utama yang murah dan laku di pasar besar atau pasar kecil.<sup>163</sup>

---

<sup>161</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 109.

<sup>162</sup> Tri, *Ragam ...*, hal. 74.

<sup>163</sup> Tri, *Ragam ...*, hal. 16.

Dalam catatan Stavrovinus terdapat pasar kecil di daerah Bodja Nagara (Bojanagara). Pasar ini terletak di dekat suatu sungai kecil. Sama dengan umumnya pasar lain di Jawa, pasar ini hanya buka di waktu tertentu, yakni hanya di hari Sabtu. Barang dagangan yang dijual di pasar ini adalah kapuk dan aneka produk katun.<sup>164</sup>

Para pedagang dan pembeli yang melakukan transaksi di pasar Banten menggunakan bahasa Melayu sebagai alat komunikasinya. Meskipun dirinya orang Tionghoa, India, Arab atau Eropa sekalipun biasanya juga menggunakan bahasa Melayu. Bagi mereka yang tidak bisa bahasa ini, maka dapat menggunakan jasa pengantar bahasa Melayu (penerjemah). Keadaan semacam ini tidak hanya terlihat di pasar internasional semacam Banten, melainkan di tempat sejenis seperti di Ternate dan Tidore.<sup>165</sup>

Realita kegiatan ekonomi terjadi di pasar. Memotret tempat ini merupakan keunikan tersendiri, mengingat di sinilah kegiatan ekonomi berlangsung. Keluar masuknya barang, pergi dan datangnya para pembeli, tawar menawar pembeli dan pedagang, serta bentuk aktivitas lainnya terjadi di sini. Di sinilah denyut kehidupan suatu bangsa berlangsung, didorong oleh semangat saling membutuhkan. Pembeli membutuhkan barang dagang, penjual membutuhkan uang mereka, atau dalam beberapa kasus, jika masih menganut sistem barter, barang yang tidak ada di negeri mereka, dan dianggap mempunyai nilai jual di negeri penjual. Dengan tegas Van Leur mengatakan bahwa yang dimaksud aplikasi ekonomi adalah segala bentuk kegiatan yang terjadi di pasar.<sup>166</sup>

Dalam bagian ini, penulis mengadakan modifikasi pada teori perdagangan Van Leur dengan menyertakan pelabuhan sebagai objek yang penting di bahas. Van Leur memang menyinggung banyak aspek tentang ekonomi yang harus dibahas oleh peneliti, jika mereka ingin menghadirkan sejarah ekonomi dalam artian yang utuh. Ia harus membahas gudang, pabrik, kapal, gerobak hingga sarana bersandarnya alat-alat pengangkut raksasa, yang dalam perspekti abad 17, tentu saja mengarah ke kapal-kapal layar besar yang khusus digunakan sebagai kapal kargo di masa itu.<sup>167</sup>

Pasar dan pelabuhan menempati posisi yang vital dalam perdagangan Banten. Namun ini saja tidak cukup jika tidak menelisik aspek manajerial

---

<sup>164</sup> Starovinus, *Reize ...*, hal. 62.

<sup>165</sup> M. C. Ricklefs, "Banten and The Dutch in 1619; Six early 'Pasar Malay' Letters," dalam *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, Vol. 39, No. 1, 1976, hal. 129.

<sup>166</sup> Van Leur, *Indonesia ...* hal. 41.

<sup>167</sup> Van Leur, *Indonesia ...*, hal 42 – 43.

yang menjadi penggerak itu semua. Pada posisi ini pemerintah berperan, tidak saja sebagai *the invisible hand*, namun juga sebagai rekanan para saudagar dalam menjaga kelancaran bisnis mereka. Beberapa aparat pemerintah Banten, seperti syahbandar, merupakan para pedagang aktif yang diberi mandat mengatur pasar dan pelabuhan. Agaknya cara kerja mereka perlu dikupas untuk mengetahui bagaimana administrasi dan pengawasan pasar dan pelabuhan Banten. Mereka adalah insan ekonomi yang penting dari sektor administratif.

Profesi ekonomi bukan hanya dimiliki serta layak dialamatkan bagi perangkat kerajaan. Masyarakat kecil juga mempunyai peran yang signifikan sebagai pelaku ekonomi. Sebenarnya posisi mereka berada di bawah pedagang maupun pembeli, namun karena pedagang dan pembeli, khususnya pedagang asing yang menjadi kelas elit di Banten, dimasukkan ke bab selanjutnya, maka ada pembelahan pembahasan di bab ini. Para pelaku ekonomi mikro di Banten menempati posisi yang tidak kalah penting dengan para pedagang. Mereka bertindak sebagai petani, nelayan, pembuat serta tukang servis kapal. Profesi-profesi yang kendati digeluti oleh orang kelas menengah ke bawah, namun ketiadaan mereka dapat menjadi pukulan besar bagi kelangsungan perekonomian Banten.

## **D. Profesi Ekonomi**

### **1. Syahbandar**

Fungsi utama syahbandar adalah kepala pelabuhan dan perdagangan. Ia mengetahui dengan baik jalur ekspor dan impor komoditas kerajaan. Di mata pedagang lokal maupun pribumi, syahbandar dianggap sosok yang menjembatani kepentingan pemerintah dan pelaku pasar. Syahbandar yang akan menjelaskan kebijakan-kebijakan dari kerajaan dan mencoba menyesuaikannya dengan aktivitas pasar yang cenderung bebas. Sebisa mungkin, syahbandar harus dapat mengeruk keuntungan dari hasil perdagangan di negerinya, namun dengan tidak menimbulkan kegoncangan yang memberatkan para pedagang.<sup>168</sup>

Anthony Reid menambahkan bahwa peran dari syahbandar, selain sebagai kepala pengelola pasar dan pelabuhan, juga berperan sebagai satu unsur dalam dewan hakim kerajaan Banten. Dalam suatu kasus, sesekali terdapat terdakwa yang berasal dari kalangan orang non-pribumi. Biasanya profesi dari kelompok non-pribumi ini adalah pedagang, pelaut atau profesi lain kelas menengah ke atas. Nasehat di bidang hukum dari seorang

---

<sup>168</sup> Gabriel Rantoandro, "Kiyai Ngabehi Kaytsu de Banten; shahbandar de son etat et "passeur" occasionnel", dalam *Archipel*, Vol. 56, 1998, hal. 252.



syahbandar dibutuhkan agar kadi dapat memberikan putusan peradilan yang tepat.<sup>169</sup>

Sebelum abad 17, syahbandar di Banten banyak dijabat oleh orang India, yakni dari Gujarat dan Bengal. Salah satu syahbandar yang dikenal dalam periode ini adalah syahbandar Quillin Panjang.<sup>170</sup> Biasanya, syahbandar dipilih berdasarkan etnis pedagang mana yang mengalami perkembangan pesat dalam suatu kerajaan. Saat itu belum ditemukan peraturan bahwa seorang syahbandar harus orang Asia, namun jamak diketahui, kebanyakan syahbandar di Nusantara adalah orang Asia, jika tidak orang India maka posisi ini diisi oleh orang Tionghoa.

Di abad 17, syahbandar Banten menghadapi masalah yang serius yakni kemajuan perdagangan Batavia. VOC telah membangun instalasi perdagangan *ala* Eropa di tempat ini, dan berupaya menggunakan berbagai cara untuk memajukan bisnisnya. Yang menjadi masalah, VOC kerap melakukan cara-cara licik, seperti membujuk para pedagang Tionghoa untuk meninggalkan Banten. Orang Belanda sudah mengerti bahwa salah satu cara melumpuhkan Banten adalah dengan menggembosi aktivitas pedagang Tionghoa yang dikenal taat pada hukum negara dan memiliki jaringan dagang yang luas.<sup>171</sup>

Di samping menjalankan fungsinya sebagai kepala pelabuhan dan perdagangan, syahbandar kerap menjadi tumpuan kepentingan bagi kelompok etnisnya. Ketika syahbandar Banten diduduki oleh kelompok etnis Tionghoa, maka banyak pedagang Tionghoa yang menggantungkan atau menitipkan kepentingan bisnis mereka kepada rekannya ini. Pada titik ini, syahbandar harus piawai mengatur posisinya, yakni sebagai representasi pemerintahan, dan di sisi lain sebagai penjamin agar kegiatan bisnis etnisnya dapat berjalan dengan baik. Tidak hanya di lembaga kesyahbandaran, di lembaga perdagangan lain, seperti bagian pemeriksaan barang misalnya, maka mereka akan berkongsi dengan saudagar yang seetnis dengannya.

Terkait perilaku di atas, sumber-sumber Eropa banyak yang mengejek bahwa sebenarnya jabatan syahbandar bukan bekerja untuk kepentingan kerajaan, melainkan untuk kongsi etnisnya sendiri. Dalam sumber Belanda disebutkan bahwa hampir tidak ada perbedaan fungsi antara kapten Cina dengan syahbandar. Kohesi sosial antara etnis Tionghoa di tubuh

---

<sup>169</sup> Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450 – 1680, Jilid 2; Jaringan Perdagangan Global* (Jakarta: yayasan Obor Indonesia, 2011) hal. 217.

<sup>170</sup> Rantoandro, “Kiyai Ngabehi ...”, hal. 255.

<sup>171</sup> Rantoandro, “Kiyai Ngabehi ...”, hal. 257.

kesyahbandaran Banten serta lembaga perdagangan lainnya menjadi pemandangan yang lumrah dijumpai saat itu.<sup>172</sup>

Syahbandar mempunyai hubungan baik dengan para pedagang Eropa. Di samping karena didorong oleh kepentingan ekonomi, syahbandar mempunyai tugas lain, yakni membuat para rekanan bisnisnya dapat nyaman berbisnis di kerajaannya. Untuk menarik perhatian para saudagar Eropa, syahbandar banten cukup sering memberikan uang untuk biaya pembangunan atau renovasi loji para saudagar Eropa. Pada 1663, syahbandar Banten pernah menghibahkan dana untuk membangun loji baru VOC. pada 1671, tidak jauh dari loji Belanda, Syahbandar Kaytsu juga membangun dua loji masing-masing untuk pedagang Prancis dan Denmark. Loji Prancis, yang pada 1678 sempat vakum karena dampak perang Inggris – Prancis, menempati lahan sekitar 1500 meter persegi. Loji-loji yang dibangun oleh Syahbandar Kaytsu mengadopsi seni arsitektur Tionghoa dengan pemilihan material yang lebih ringan (guna memudahkan pembentukan ornamen Tionghoa).<sup>173</sup>

Hubungan Banten yang buruk dengan Belanda di Batavia, rupanya tidak selalu dijadikan patokan syahbandar dalam bertindak. Sebagaimana dijelaskan diatas, syahbandar diperkenankan melakukan aktivitas yang bebas untuk mendulang keuntungan Banten, termasuk memperbaiki hubungan dagang yang buruk dengan suatu negara. Pada awal 1656, syahbandar Banten, Abdul Wakil, seorang Tionghoa yang masuk Islam, mengirim beberapa utusan ke Batavia untuk menemui Kapiten Cina di sana, Bingam. Dalam pembicaraan ini disentuh pula rekonsiliasi hubungan dagang antara Banten dan Batavia.

Pada kesempatan di atas, Abdul Wakil memainkan peran yang cukup cerdas. Ia mengetahui jika melakukan kontak diplomatik dengan pemerintah Batavia merupakan suatu hal yang mustahil, karena Batavia memandang Banten sebagai kompetitor yang harus dijujukkan. Untuk itu, ia mencoba cara lain dengan mengadakan pendekatan dengan para pedagang Tionghoa di sana. Ia menggunakan cara-cara pergaulan orang Tionghoa untuk berdamai dengan keadaan serta mengajak orang Tionghoa di sana memperkuat hubungan Banten dengan Batavia, dengan atau tanpa sepengetahuan VOC.

Tidak dijelaskan lebih lanjut mengenai perkembangan kontak Abdul Wakil dengan Kapiten Cina di Batavia. Namun yang perlu diketahui, kedatangan utusan Banten ini agaknya diketahui oleh pemerintah Batavia. Hal ini ditunjukkan dengan adanya suatu laporan tentang mereka dari suatu arsip berbahasa Belanda. Dalam *Daghregister* bulan Desember 1656,

---

<sup>172</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 104.

<sup>173</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 105.

diketahui bahwa jumlah utusan yang datang ke Batavia sebanyak dua orang. Salah satu di antaranya disebut Kapiten Cina Thaitsoo. Nama tersebut dekat dengan nama Kaytsu. Diketahui bahwa Kaytsu sudah mempunyai hubungan dekat dengan Abdul Wakil.<sup>174</sup> Ini masih sebatas hipotesis. Jika dikemudian waktu berhasil dibuktikan, bahwa yang datang adalah Kaytsu, maka ini merupakan pengalaman penting dalam karir Kaytsu sebelum menjadi syahbandar.

Terdapat sejumlah catatan Belanda yang menyinggung tentang kesyahbandaran Banten, khususnya tentang Abdul Wakil. Para pedagang asing berupaya mendapat peluang dari kedekatannya dengan syahbandar. Kendati iklim politik antara dua negara tidak menentu, seperti halnya Banten dengan VOC, namun banyak pedagang yang mengabaikan hal itu dan tetap berusaha menjaga komunikasinya dengan syahbandar. Dalam suatu laporan Belanda tertanggal 21 November 1656, diceritakan bahwa secara umum orang Belanda sangat benci dengan orang pribumi yang beragama Islam. Pengecualian terdapat pada diri syahbandar. Abdul Wakki (Abdul Wakil), seorang syahbandar Banten beretnis Tionghoa yang Muslim, selalu menjadi sumbu bagi terhubungnya jaringan perdagangan VOC di Banten. Keadaan politik antara VOC dan Banten yang saat itu menegang, tidak dihiraukan, asalkan tetap ada peluang untuk memasarkan barang dagang maupun memperoleh barang dagang dari Banten.<sup>175</sup>

## **a. Profil Syahbandar**

### **1) Syahbandar Kaytsu**

Syahbandar Kaytsu (masa tugas 1657 - 1674) merupakan salah satu syahbandar tersukses yang dimiliki Banten. Kendati berdarah Tionghoa, ia mampu menanggalkan identitas kebudayaannya dan bergabung dengan budaya umum pemerintahan Banten yang lekat dengan identitas Islam dan Jawa. Salah satu hal yang menarik, ia tetap menjalin kontak bisnis dengan para pengusaha Tionghoa, dan menjadikannya sebagai salah satu sekutu pentingnya dalam upayanya mendongkrak perekonomian Banten. Di mata pedagang Eropa, sosok syahbandar ini juga dianggap flamboyan, karena kerap memeberikan kemudahan bagi perdagangan mereka.

Masa bakti syahbandar Kaytsu di Banten bersamaan dengan masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa. Keduanya terlibat aktif dalam memajukan Banten utamanya di bidang perekonomian. Syahbandar Kaytsu menjadi penerjemah yang baik bagi ide-ide Sang Raja yang ingin agar kerajaannya terus eksis menggalang perdagangan internasional. Kendati

---

<sup>174</sup> Rantoandro, "Kiyai Ngabehi ...", hal. 259.

<sup>175</sup> Dagregister 21 November 1656, hal. 17.

berada di bawah kuasa raja, Syahbandar Kaytsu diberikan porsi yang besar dalam menjalankan tugasnya. Ia tidak bisa diikat dengan suatu kebijakan yang mengaturnya, namun ia tahu bagaimana mencapai suatu tujuan yang membawa keuntungan bagi kerajaan. Syahbandar lebih suka bertindak mandiri dalam bekerja.<sup>176</sup>

Dalam suatu kesempatan, Kaytsu pernah ditugaskan menemui duta Belanda yang datang ke Banten, Joan der Laen dan Symon Symonsz. Kemungkinan ini terjadi saat Kaytsu belum menjadi syahbandar. Dikabarkan bahwa Kaytsu merupakan sosok yang mengerti bagaimana memperlakukan tamu istimewa. Ia sendiri yang datang dan naik ke kapal Belanda guna menemui utusan tersebut. Untuk menyenangkan hati sang tamu, Kaytsu membawa hadiah-hadiah yang menarik untuk mereka. Keadaan seperti ini diyakini mampu menimbulkan suasana harmonis di antara kedua belah pihak. Disampaikannya kepada para utusan Belanda tersebut, bahwa perangkat istana Banten mengundang mereka ke darat.

Ketika para duta Belanda sampai di darat, kaytsu pun tahu bagaimana memperlakukan mereka. Ia menyadari bahwa pembicaraan diplomatik Banten dan VOC selalu berada dalam tensi tinggi. Untuk mengendurkan suasana, Kaytsu mengajak duta Belanda menyaksikan pertunjukan wayang dan selalu membawa mereka pada pembicaraan-pembicaraan positif penuh keakraban. Pertunjukan wayang yang atraktif mampu mengaduk psikologi penontonnya, dan bagi Kaytsu tentu saja ini digunakan untuk menarik perhatian tamunya, dan merupakan bagian dari menumbuhkan rasa persahabatan.<sup>177</sup>

## 2) Syahbandar Cakradana

Sepeninggal Kaytsu, biduk ekonomi Banten tidak segera oleng, karena dengan segera syahbandar berikutnya mengambil peran. Berbeda dengan Kaytsu, Cakradana merupakan sosok syahbandar yang menunjukkan identitas Jawa yang lebih kental ketimbang syahbandar sebelumnya. Kendati Cakradana merupakan orang Tinghoa, nama yang dipilihnya tidak bernuansa asing, melainkan identik dengan gelar seorang birokrat Jawa, Cakradana. Kapabilitasnya di bidang pengelolaan perdagangan dan pelabuhan, sepadan dengan yang dimiliki Kaytsu.

Cakradana merupakan seorang pedagang yang mempunyai jaringan bisnis luas di Asia dan Eropa. Ia pernah terlibat hubungan dagang dengan orang Portugis di kantor dagang Denmark di Coromandel. Pada 1669, lewat

---

<sup>176</sup> Rantoandro, "Kiyai Ngabehi ...", hal. 257.

<sup>177</sup> Rantoandro, "Kiyai Ngabehi ...", hal. 260.

kuasanya, ia berhasil mengirim kapal dagang ke Tonkin. Pada 1671 – 1672, ia terlibat hubungan dagang dengan orang Eropa di Banten, dan ia juga penyedia lada bagi para pedagang Denmark, serta komoditas kemenyan bagi para saudagar Inggris. Ia juga memberangkatkan armada dagang ke Macao, lalu pada 1680 ia melakukan hal serupa ke Kanton dan beberapa kawasan di pesisir Tiongkok. Dari penggalan-penggalan informasi ini diketahui bahwa Cakradana merupakan saudagar yang ulung dipasar global. Ia juga mempunyai kedekatan dengan para pendukung dinasti Ming di Tiongkok Daratan. Sesuatu yang membuat patronase politiknya cukup kuat di pasar Tiongkok. Ia juga merupakan penyalur aneka komoditas Jepang ke pasar Eropa, selain ke Belanda.<sup>178</sup>

Claude Guillot menyebutkan bahwa Cakradana merupakan orang yang dekat dengan Sultan Ageng Tirtayasa. Sama seperti pendahulunya, ia banyak terlibat dalam diskusi serius secara langsung dengan Sultan Ageng terkait proyek memajukan perekonomian Banten, utamanya di sektor perdagangan. Sultan tidak meragukan pengalaman dan koneksi bisnis Cakradana. Ia merupakan sosok yang tepat untuk menggantikan Kaytsu. Seseorang dengan dedikasi yang tinggi pada tugasnya.

Koneksi luar negeri Cakradana pernah coba dimanfaatkan untuk menghidupkan Pecinan Banten. Ia menyponsori migrasi orang-orang Tionghoa pendukung Dinasti Ming untuk datang ke kerajaan ini. Bukan hanya itu, ia juga sudah mempersiapkan sarana dan prasarana bagi tempat tinggal dan lahan usaha mereka. Disebutkan bahwa ia membangun 120 rumah bergaya Tionghoa yang disebut *pctak*. Bahkan ia membangun jalan-jalan di Pecinan dengan biaya sendiri. Cakradana sudah mempunyai prospek bagi para pendatang itu untuk berniaga lewat toko di Pecinan. Ia pun segera melakukan pembinaan agar para pendatang baru itu segera mampu luruh dalam tradisi dan kebiasaan orang Banten agar mereka mampu memegang sektor perdagangan toko di Pecinan. Pembinaan juga dilakukan pada sektor hubungan relasional dengan dunia perdagangan internasional.<sup>179</sup>

Ketika terjadi kemelut perebutan tahta di Banten yang melibatkan Sultan Ageng dan anaknya Sultan Haji, posisi Cakradana sebagai syahbandar mengalami gangguan. Ketika sang ayah sempat memberikan tahta Banten kepada Sultan Haji, segera setelah berkuasa, sang anak melakukan sejumlah pergantian pejabat penting, termasuk di kursi kesyahbandaran. Mengetahui hal itu sang ayah murka. Bagaimanapun posisi Cakradana belum bisa tergantikan menangani masalah pelabuhan dan perdagangan. Pada 1682, di

---

<sup>178</sup> Guillot, *Banten* ..., hal. 353 – 354.

<sup>179</sup> Guillot, *Banten* ..., hal. 355.



Tirtayasa, Sultan Ageng memutuskan mengambil kembali tahta Banten dan langsung menunjuk kembali Cakradana. Tindakan ini menyulut perang yang dikobarkan Sultan Haji pada ayahnya. Mengetahui posisinya serba sulit, Cakradana pun memutuskan pergi meninggalkan Banten ke Batavia, lalu kemudian menetap di Cirebon.<sup>180</sup>

## 2. Petugas Pabean

Kota Banten merupakan kota yang dikelilingi oleh aliran sungai. Banyak tidaknya jumlah air yang mengalir di sini disesuaikan dengan kondisi cuaca. Jika musim surut tiba, aliran sungai dekat benteng Speelwijk tidak dapat dilalui kapal atau perahu. Namun, jika air pasang, sungai di kota Banten dapat mencapai kedalaman lima sampai tujuh kaki. Jika keadaan seperti ini, kapal-kapal orang pribumi dapat melaluinya. Kendati jalur sungai ke dalam kota Banten terbuka, namun pengawasan dan pertahanan di sekitarnya tidak diabaikan oleh administratur terkait. Terdapat tembok kokoh yang dibangun melintang sepanjang bibir pantai kota Banten.<sup>181</sup>

Menurut Claude Guillot, perahu tidak bisa dilepaskan dari keseharian penduduk kota Banten. Hampir seluruh penduduk yang mempunyai kepentingan formal atau informal akan menaiki perahu di dalam kota. Sepertinya, masyarakat Banten sudah menyadari bahwa lokasi pemukiman mereka tidak bisa jauh dari daerah berair, sehingga kondisi geografis ikut mempengaruhi pilihan mode transportasi. Jalur perahu tidak hanya berpusat di Banten, namun ada pula yang terhubung sampai ke Banten Girang. Pada 1678, masih ditemukan orang yang lalu lalang dari dan ke Banten Girang menggunakan perahu. Perahu juga digunakan untuk mengangkut aneka barang dari dan ke dalam kota.<sup>182</sup>

Masalah pengangkutan dan transportasi air di Banten, tidak bisa lepas dari pengamatan para petugas kerajaan terkait. Kantor administrasi pelabuhan terletak tidak jauh dari pelabuhan utama. Ini merupakan kompleks kantor yang terdapat beberapa seksi lain yang mempunyai tugas saling berbeda. Di bagian pertama adalah suatu kantor yang tidak jauh dari gerbang utama, dalam teks Belanda disebut *boom* (bomen berarti pohon). Di bagian depan ini terdapat detasemen pasukan dengan pimpinannya yang bergelar *tumenggung*. Di pos pasukan terdapat dua meriam (*canon*). Tidak jauh dari pos ini terdapat kantor pabean, suatu profesi kuno yang sudah ada sejak era lama. Lembaga ini mempunyai fungsi yang vital yakni sebagai pengontrol

---

<sup>180</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 360 – 361.

<sup>181</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 49.

<sup>182</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 102.

barang keluar dan masuk (ekspor dan impor) di Banten. barang impor yang dilarang keluar seperti tembakau dan opium akan disimpan di gudang khusus, sebelum dikirim ke daerah lain.

Nilai barang serta biaya sauh (menurunkan jangkar) dibayar pula di kantor pabean. Untuk pembiayaan suatu barang, lembaga ini kerap menjadi sasaran kritik para pedagang Eropa yang menganggap pihak Banten kerap menentukan biaya yang tidak relevan dengan nilai barang mereka. Bagi pedagang Eropa ini adalah suatu bentuk kerugian tersendiri. Ketika orang Eropa menurunkan barang dalam jumlah yang besar dari kargo mereka, pegawai pabean kerap menetapkan pajak yang baku tanpa menimbang kembali kondisi kelayakan barang dan biasanya, oleh pedagang Eropa, selalu menguntungkan mereka dan terkesan tidak melihat kembali keuntungan bagi orang Eropa. Penetapan pajak dianggap sering mengabaikan hubungan baik antara kerajaan Banten dengan negeri-negeri Eropa lainnya.

Lebih jauh ke Selatan terdapat kantor syahbandar. Bangunan kesyahbandaran dibangun di era syahbandar Kaytsu. Semasa hidup, Kaytsu merupakan penasihat ekonomi utama kerajaan. Ia menjadi otak dibalik kemajuan perekonomian Banten pada 1665 sampai beberapa tahun ke depan. Sejak 23 Februari 1677, jabatan syahbandar diduduki oleh kyai Ngabehi Cakradana. Jabatan syahbandar menempati posisi penting dalam perekonomian Banten. Sebagaimana yang dicatat oleh Guiben, seorang kepala loji Prancis di Banten, disebutkan bahwa syahbandar adalah “tuan utama bagi pelabuhan dan jenderal utama bidang perdagangan”.<sup>183</sup>

Pihak kerajaan menyerahkan porsi perdagangan dan pelabuhan kepada lembaga-lembaga terkait. Sultan Ageng begitu percaya pada para pegawai lembaga-lembaganya ini untuk mampu bekerja sebaik dan segiat mungkin demi memajukan perekonomian kerajaan. Sebisa mungkin, kerja lembaga-lembaga ini tidak boleh didikte atau dibayangi oleh kepentingan kaum saudagar, termasuk kelompok Tionghoa sendiri, etnis yang memiliki kedudukan istimewa di sisi Sultan Ageng. Sultan amat mengandalkan kerja pegawai lembaganya bahkan hingga mengurus persoalan-persoalan ekonomi yang lebih detil.

Sultan Banten merupakan sosok yang selalu menjaga jarak dari administrasi pelabuhan dan perdagangan. Meskipun diakui bahwa sumber kekayaan dan kebesaran kerajaan terletak pada kegiatan ekonomi yang dilakukannya, namun Sultan Banten, seperti juga raja Jawa lainnya, ingin terlihat gagah hanya dengan kemegahan yang mereka peroleh bukan serta merta dengan reputasi efektivitas lembaga-lembaga terkait mendatangkan

---

<sup>183</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 103 – 104.

kemajuan tersebut. Status dan prestis yang dimiliki para pejabat administratur pelabuhan, perdagangan serta kesyahbandaran kerap kali ambigu, dengan kenyataan bahwa kedudukan mereka tidak lebih hanyalah orang asing yang dipekerjakan. Hanya dengan gelar dan nama Jawa saja mereka merasa terintegrasi dengan pergaulan elit Banten. konversi mereka ke Islam menjadi strategi penting akomodasi kebudayaan dalam pergaulan administrasi Banten. mereka yang melakukan hal ini biasanya mempunyai jalan karir yang lebih mapan dibanding yang masih berpegang pada kepercayaan lama. Pada 1678, banyak orang asing yang memegang posisi pegawai dan pejabat di pemerintahan Banten sudah beralih agama menjadi Muslim. Meskipun demikian, masih banyak pula orang Tionghoa yang masih menganut agama leluhur mereka, tetap menjalin hubungan yang baik dengan para pegawai Tionghoa Muslim.<sup>184</sup>

Jembatan menjadi lokus yang menjadi tempat beraktivitas petugas pabean. Jembatan memainkan peran penting yakni sebagai penghubung antara satu tempat dengan tempat lain di daratan serta jalur air bagi perahu atau kapal kecil yang hilir mudik di bawahnya. Untuk itu, suatu pos biasanya dibangun di dekat jembatan untuk melakukan pengecekan rutin bagi perahu yang kebetulan melewati jembatan ini. Satu yang paling terkenal adalah fungsi dari jembatan yang dibangun oleh Syahbandar Cakradana. Jembatan ini terbuat dari batu dan disesain sedemikian rupa guna menampilkan suatu citra yang kokoh.<sup>185</sup>

Para petugas pabean juga berjaga di salah satu jembatan penting di ibukota Banten, yakni di jembatan Rantai. Tahun pembuatan jembatan ini masih belum diketahui secara pasti, yang jelas dalam suatu peta kota Banten yang dibuat oleh Cornelis de Houtman sekitar 1596, jembatan ini sudah digambarkan. Dalam *Babad Banten* dikatakan bahwa Sultan Maulana Yusuf adalah sosok yang banyak membangun instalasi perdagangan di kota Banten. Ia juga membangun semacam “pintu pajak” bagi setiap kapal yang masuk. Besar kemungkinan yang dimaksud pintu pajak ini salah satunya adalah jembatan Rantai.

---

<sup>184</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 104-105.

<sup>185</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 108.



Gambar 6: Jembatan rantai, yang tersisa dari jembatan ini adalah bangunan beton di kedua sisi.

Sumber: Dok. Pribadi

Jembatan Rantai dibangun menggunakan semen beton yang kokoh di kedua sisi sungai. Jembatan ini bisa dibuka dan ditutup untuk memudahkan kapal yang melewatinya. Benda penarik jembatan adalah rantai, dan ini pula yang menjadi latar belakang penamaan jembatan tersebut. Kapal-kapal yang ingin masuk ke kota, diharapkan membayar uang bea terlebih dahulu, sembari petugas naik ke atas kapal dan mengecek kebenaran barangan bawaan. Bisa dikatakan, administrasi jembatan Rantai cukup rapi, sehingga pemasukan ke kas negara melalui sektor ini dapat terjaga. Kapal yang masuk beraneka ragam dan jenis. Mulai dari kapal kayu yang setengah besar, sampai dengan perahu kecil.<sup>186</sup>

Claude Guillot meyakini jika jembatan Rantai merupakan salah satu karya arsitektural Syahbandar Cakradana. Syahbandar ini dikenal mempunyai selera yang tinggi di bidang sistem pembangunan yang kokoh dan berdaya tahan kuat. Jembatan serupa juga dibangun di sisi kota Banten lainnya. Tidak bisa dipungkiri, tugasnya di bidang upaya akselerasi ekonomi Banten turut menyasar wilayah sarana dan prasarana ekonomi. Dalam konsep perekonomian di Banten abad 17, instalasi pendukung kegiatan ekonomi seperti toko, pelabuhan dan jembatan termasuk dalam wilayah kerja para pemerintah yang menangani masalah ini, termasuk syahbandar.<sup>187</sup>

---

<sup>186</sup> Tri, *Ragam ...*, hal. 118.

<sup>187</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 355.

### 3. Profesi Orang Kecil

Bagian pembahasan ini sama sekali bukan dimaksudkan untuk memberikan wacana tandingan atas aktivitas orang besar. Pembaca boleh saja agak terperanjat, karena bagian ini disematkan di bab ini, sedangkan jika mencari bagian bagaimana profesi orang-orang besar, malah tidak ditemukan. Penulis memasukkan bahasan mengenai orang besar atau elit di bab berikutnya, karena menyangkut analisa teoritis mengenai hubungan antarelit di kesultanan Banten. Untuk itu, pembaca dapat segera beralih ke bab selanjutnya, jika ingin mengetahui aktivitas ekonomi dan bagaimana hubungan mereka dengan perangkat pemerintah Banten.

Kendati hampir selalu tidak dibicarakan dalam historiografi nasional, seperti dalam *Sejarah Nasional Indonesia* (terbit pertama 1975) dan *Indonesia dalam Arus Sejarah* (2014), peran dari masyarakat miskin Banten tetap tidak bisa dianggap remeh dalam perputaran roda ekonomi kerajaan ini. Jika catatan sejarah tradisional masih terlihat angkuh memotret kehidupan mereka, hal yang berlainan justru diperlihatkan oleh para penulis Eropa yang justru tertarik menelisis kehidupan mereka.

Secara umum, kelompok masyarakat kecil di Banten hidup dalam kesederhanaan. Aktivitas ekonomi mereka berorientasi pada pemenuhan kebutuhan jangka pendek. Oleh sebab itu, mereka banyak menandakan aktivitas mereka pada kegiatan ekonomi yang secara matematis tidak membutuhkan modal yang besar, seperti mencari ikan. Kendati pekerjaannya sederhana, namun resiko yang ditemuinya tidak bisa dibilang kecil. Badai yang datang tidak tentu waktu menjadi ancaman laten yang siap menggulingkan kapal dan perahu mereka kapan saja. Beberapa jenis tangkapan laut juga tidak bisa diperoleh dengan cara yang mudah, dan membutuhkan keahlian khusus.

Kehidupan para nelayan yang bermukim di Pulau Panjang menyita perhatian penulis Belanda Stavorinus. Nelayan di sini merupakan sedikit kelompok nelayan yang menghuni kawasan pulau, mengingat banyak pulau di garis pantai Banten yang tidak berpenghuni. Ia memuji hasil tangkapan mereka yang bernama ikan berkepala botak (*kaalkop*). Ikan ini termasuk yang digemari oleh orang Eropa, terutama orang Belanda karena rasa dagingnya mirip dengan ikan kod di Belanda.<sup>188</sup>

M. D. Teenstra menyebutkan bahwa orang Bugis merupakan satu suku bangsa yang menghuni Pulau Panjang. Kehidupan mereka sudah beradaptasi sedemikian rupa sehingga diterima dengan baik di tengah pergaulan antaretnis di Banten, baik di wilayah kepulauan maupun daratan. Orang

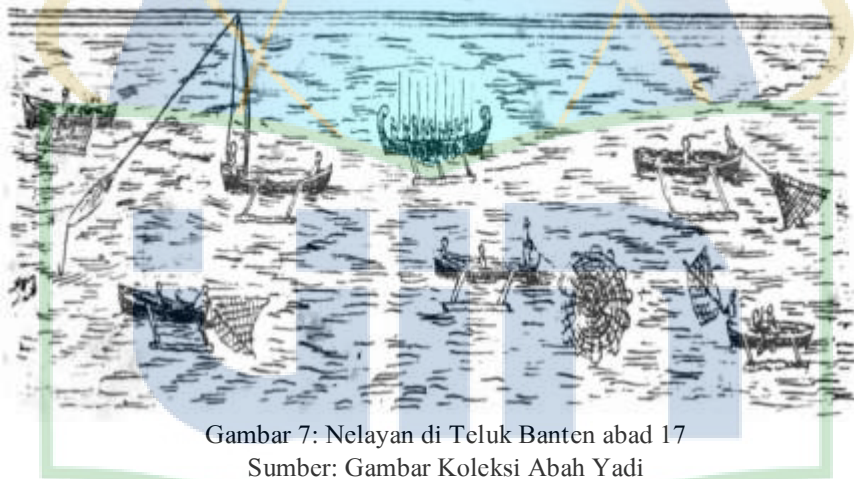
---

<sup>188</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 48.



Bugis di Pulau Panjang merupakan nelayan pencari ikan yang ulung. Kemungkinan, keahlian ini merupakan hasil pencerahan yang diturunkan dari generasi ke generasi. Selain itu, sebagian orang Bugis juga bertindak sebagai penyedia air minum yang diperuntukkan bagi kapal-kapal dagang lintas benua atau kepulauan yang bersauh di Banten.<sup>189</sup>

Adapun perkampungan nelayan yang juga menjadi citra masyarakat urban Banten terletak di sebelah Timur pusat kota. Menurut pemaparan Schouten, seorang pelancong Barat, perkampungan ini berisi banyak sekali rumah kecil dan pondokan yang penghuninya adalah nelayan dan para pelaut. Tingkat kesejahteraan mereka tidak bisa disebut keluarga cukup, keadaan mereka lebih cocok disebut serba kekurangan atau miskin. Asal usul mereka datang dari luar kota, namun ada juga yang memang asli daerah setempat. Nelayan ini kerap dipekerjakan pula oleh pemerintah untuk mencari ikan. Sektor pemukiman ini terletak persis di pantai dan masih bertahan hingga 1706.



Gambar 7: Nelayan di Teluk Banten abad 17  
Sumber: Gambar Koleksi Abah Yadi

Kendati tergolong daerah miskin, namun perkampungan nelayan merupakan surga para pelaut, ahli navigasi serta para pembuat kapal. Di perkampungan inilah junk dan kapal jenis *pirogue* Banten diproduksi. Kapal-kapal yang digunakan kerajaan Banten dalam semua aktivitas maritim juga dibuat di sini. Reputasi para pembuat kapal tradisional di kampung ini tidak bisa disepelekan dan menempati posisi terbaik setara dengan para pembuat kapal dari Rembang. Kawasan perbaikan kapal yang terkenal lainnya, dan

---

<sup>189</sup> Teenstra, *Beknopte ...*, hal. 94.

yang kerap menjadi pilihan para pelancong dari Barat, adaah pulau-pulau yang terletak di sebelah Utara Bojonagara, atau di tempat lain yang disebut Onrust Inggris (*English Onrust*).

Sebagian penduduk kampung nelayan juga bekerja sebagai pembuat garam. Informasi mengenai hal ini termasuk minim, namun bukan berarti tidak ada. Mereka menyewa lahan-lahan untuk garam dengan harga yang cukup tinggi. Suatu informasi lainnya diketahui bahwa uang sewa lahan garam ditarik oleh Pangeran Ratu, putra mahkota Sultan Haji, yang ketika naik tahta menggantikan ayahnya yang mati pada 1687, bergelar Sultan Abdul Fadhal Muhammad. Pembuatan garam ini terus eksis hingga 1987, dan setelah kemerdekaan Indonesia, profesi pembuatan garam banyak digeluti oleh orang Tionghoa dari Serang, selain untuk kebutuhan komersil, garam juga merupakan bahan utama pembuatan ikan asin.<sup>190</sup>

Para penduduk yang tinggal di Anyer memainkan peran yang lebih kompleks dibanding penduduk luar tembok istana Banten. Berbekal kepriawaian mengayuh sampan, perahu dan jungkung, mereka tidak hanya menggantungkan hidup sebagai nelayan melainkan sebagai pedagang kecil. Mereka terlihat mengunjungi satu kampung nelayan ke kampung lainnya untuk menjajakan barang dagangannya. Adapun barang dagangan mereka antara lain adalah aneka jenis ikan, penyu, buah-buahan dan sayur mayur. Rute mereka adalah melewati kampung-kampung pesisir di Banten, sehingga tidak terasa, mereka telah menempuh jarak yang sedemikian jauh.

Para penduduk Anyer menganggap penyu sebagai hewan yang bernilai jual cukup tinggi. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari proses mendapatkannya yang tergolong sulit. Di abad 19, bahkan di masa-masa sebelumnya, pantai Jawa bagian Barat merupakan habitat alami penyu. Mereka yang ingin menangkap binatang laut ini, diharuskan pergi ke sarang-sarang penyu di malam hari. Oleh sebab kondisi yang gelap gulita, maka mereka membuat api unggun agar lebih mudah melihat kemunculan penyu.<sup>191</sup>

Selain mencari hasil laut di pantai dan lautan lepas, beberapa penduduk Banten juga dikabarkan mencari ikan di sungai. Di masa kepemimpinan Sultan Haji, dalam suatu teks perjanjiannya dengan VOC, disebutkan bahwa kawasan sungai Tangerang atau sungai Cisadane merupakan wilayah perbatasan yang dianggap penting oleh rakyat Banten. Di

---

<sup>190</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 108 – 110.

<sup>191</sup> Teenstra, *Beknopte ...*, hal. 95.

sungai itu, penduduk sekitar banyak menangkap ikan untuk bahan makanannya atau untuk dijual.<sup>192</sup>

Adapun komposisi perkampungan nelayan terdiri dari orang pribumi dan orang asing. Bagi sebagian orang asing, kampung ini dianggap cukup menjanjikan kehidupan yang murah dan lapangan pekerjaan yang dapat diandalkan. Namun, kebanyakan yang tinggal di sini tentu saja orang dari seluruh Nusantara (kepulauan Asia Tenggara), mereka adalah suku bangsa Melayu dari Sumatera atau Semenanjung Melayu, orang Mataram Jawa, dan dalam beberapa kurun waktu perkampungan ini dihuni pula oleh orang Bugis dan orang Bali. Pada 1678, kedua suku bangsa terakhir telah terdaftar sebagai warga negara resmi Banten. Sayang sekali, belum ditemukan sumber yang memadai terkait status, hak-hak dan aktivitas keseharian mereka di dalam kota atau di seluruh wilayah kerajaan.<sup>193</sup>

Perumahan bagi warga Banten lainnya terletak di kawasan urban sebelah Selatan. Lokasi ini dipisahkan oleh suatu sungai yang disebaliknya sudah terlihat kompleks bangunan kerajaan antara lain *krapyak* (tempat perburuan kerajaan), taman sari dan pekuburan leluhur kerajaan. Rumah-rumah warga di sini di bangun menggunakan batu bata yang dikenal tahan terhadap cuaca ekstrim panas dan angin kencang. Dua kondisi cuaca tersebut sering disinggung para pelancong Barat yang pernah singgah di Banten, dan dianggap sebagai marabahaya. Seorang Inggris pernah menulis bahwa mereka (orang Eropa) yang tahan terhadap dua keadaan ekstrim ini pasti mempunyai sistem kekebalan tubuh yang baik.<sup>194</sup>

Tujuh kilometer jauhnya ke arah Selatan, terdapat suatu kawasan bernama Kelapa Dua. Kawasan ini merupakan penghasil bahan-bahan makanan dan beberapa di antaranya masuk dalam kategori komoditas ekspor. Penduduk kampung ini tinggal di dalam rumah berbahan material batu bata, dan banyak dari mereka yang merupakan keturunan Tionghoa. Gula menjadi salah satu industri perumahan unggulan di kampung ini dan sudah menjadi komoditas unggulan kerajaan selama bertahun-tahun yang lalu.

Seorang pelancong asing, Cortemunde, pernah mengunjungi penggilingan di kampung ini dan ia mengomentari bahwa itu merupakan suatu konstruksi yang menakjubkan. Ia juga menyempatkan diri mengunjungi lokasi penyulingan arak, satu komoditas yang juga banyak dicari di Banten. Dia mencatat bahwa banyak sekali penyulingan arak di Kelapa Dua, dan rata-rata dikerjakan oleh orang Tionghoa. Pada 1671, kerajaan menerbitkan

---

<sup>192</sup> ANRI, Surat Sultan Abu al-Nasr Abdul Qahar kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda, tanpa keterangan waktu.

<sup>193</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 108 – 110.

<sup>194</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 110.

sejumlah regulasi terkait produksi dan peredaran arak, yang pelaksanaannya semakin mendekati pemerataan di Pecinan dan di kawasan-kawasan yang dihuni orang Tionghoa di kota Banten maupun daerah pinggiran pada penghujung abad 17. Pihak kerajaan telah menyadari bahwa pemasukan orang Tionghoa dari penjualan arak termasuk besar, dan oleh sebab itu wajib untuk dikenakan pajak atasnya. Jumlah pajak arak sebesar 1200 real pertahun. Jumlah itu sama dengan harga 10 rumah berbahan batu bata di kawasan Pecinan. Beberapa orang Inggris mempunyai rumah di Kelapa Dua, khususnya bagi mereka yang mempunyai relasi bisnis gula dengan orang Tionghoa di kampung ini.<sup>195</sup>

Bersama dengan Banten Girang dan Serang, Kelapa dua membentuk imej yang hari ini kita kenal sebagai daerah Serang. Selain karena luasnya lahan padi, ingatan ini tentu saja tidak bisa dilepaskan dari aktivitas orang Tionghoa yang hidup sedemikian mapan 1678. Diketahui bahwa pemukim Tionghoa di Kelapa Dua sudah ada sebelum masa kekuasaan Banten Islam. mereka dikenal sebagai pengrajin keramik dari tahun-tahun pertama Dinasti Ming. Rumah orang Tionghoa ini masih dapat ditemukan hingga di Banten Girang dan daerah-daerah tetangganya. Kuatnya pengaruh orang Tionghoa di kawasan ini ditandai dengan adanya dua makam orang Tionghoa yang kemudian menjadi Muslim yakni Ki Jong dan Agus Jo, dua orang pelayan Hasanuddin ketika melakukan Islamisasi di Banten Girang. Dua makam ini terletak tidak jauh dari lokasi kraton lama Prabu Pucuk Umun, maharaja kerajaan Sunda.<sup>196</sup>

Petani tidak tinggal di dalam kota. Meskipun demikian, para petani diperbolehkan ke kota untuk kepentingan perdagangan komoditas yang dibawa mereka. Kelompok tukang atau pekerja bermukim di dalam kota. Beberapa nama kampung sekitar kraton sesuai dengan profesi para penghuninya, seperti kampung Kasunyatan (tempat tinggal ulama), Kapandean atau Kampung Pande (tempat tinggal pandai besi) dan pagongan (tempat tinggal pembuat gong). Konsentrasi ini dilatarbelakangi oleh keinginan pemerintah menertibkan warganya yang kebetulan mempunyai keahlian dan profesi yang sama, sehingga efisiensi jasa dan pembuatan barang dari mereka dapat terjaga dengan baik.<sup>197</sup>

Merupakan kesulitan tersendiri ketika membahas jumlah populasi warga kota Banten, setidaknya dalam satu atau beberapa penggal tahun dalam abad 17. Claude Guillot sendiri mengakui bahwa penghitungan atau

---

<sup>195</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 111.

<sup>196</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 111.

<sup>197</sup> Tri, *Ragam ...*, hal. 75.

upaya mendapatkan jumlah penduduk Banten merupakan suatu kesulitan tersendiri. Di dalam Buku Pertama (*The First Book*) disebutkan bahwa jumlah penduduk Banten pada 1596, sama dengan jumlah penduduk Amsterdam pada abad 16. Leblanc menyebutkan jumlah penduduk Banten sama dengan penduduk Rouen, suatu kota di Prancis, pada permulaan abad 17. Pallu, seorang penulis Barat, mengestimasi jumlah penduduk Banten pada 1672 sekitar 100.000 jiwa. Cortemunde di tahun berikutnya menyebutkan bahwa sebanyak 20.000 warga Banten bertugas dalam perang. Sementara itu, sumber Inggris menyebutkan bahwa 10.000 laki-laki dari seluruh wilayah Banten yang mampu mengoperasikan senjata. Sumber-sumber serupa ini akan banyak ditemukan, namun berpotensi menimbulkan kebingungan tersendiri.

Salah satu sumber yang bisa dipercaya adalah suatu arsip Belanda yakni *daghregister* (bertanggal 16.1.1673). Dalam sumber ini disebutkan bahwa pada 1673, tercatat sebanyak 55.000 orang penduduk kota Banten dapat mengoperasikan senapan dan menggunakan tombak. Jika semua laki-laki masuk dalam hitungan, terlepas dari mana latar belakang kebangsaan mereka, maka akan ditemukan jumlah sekitar 150.000 penduduk. Jumlah ini sudah termasuk perempuan, anak-anak, orang tua.

Adapun melacak jumlah pemukim asing di Banten juga merupakan kesulitan tersendiri. Harus diakui bahwa sumber-sumber yang berasal dari sekitar tahun 1678 tidak terlampau akrab dengan perhitungan-perhitungan statistik, meskipun itu hanya berisi jumlah yang kasar. Data-data yang bersifat kualitatif menjadi sesuatu yang amat langka dalam kasus ini. Namun kekurangan ini tidak serta merta mengusur informasi lain yang menandakan bahwa Banten memang menjadi destinasi penting orang Eropa, khususnya yang berkepentingan di bidang bisnis dan perdagangan.<sup>198</sup>

Membicarakan profesi ekonomi sama dengan membicarakan profesi lainnya. Jika di dunia politik, kita mengenal profesi raja, ponggawa serta perdana menteri sebagai pihak-pihak yang berprofesi menjalankan roda pemerintahan, di dunia militer kita bertemu dengan profesi perwira, senopati, komandan prajurit serta prajurit, sosok – sosok yang bertugas mengamankan dan mempertahankan negara dari ancaman musuh, maka dalam profesi ekonomi kita akan bertemu saudagar, syahbandar, petugas pabean sampai dengan petani, pekebun dan nelayan. Tindakan mereka menandakan Bergeraknya roda suatu elemen kehidupan masyarakat.

Van Leur melihat profesi ekonomi dalam dua hal. *Pertama*, para penggiat profesi ekonomi yang berhubungan dengan pembuat regulasi,

---

<sup>198</sup> Claude Guillot, “Banten ...”, hal. 113.



seperti syahbandar dan pegawai pabean, merupakan tampilan dari hukum kerajaan di bidang perdagangan. Mereka adalah penjaga tegaknya hukum di negara yang mereka hidupi dengan karya dan pengabdian mereka. Terselenggaranya pasar yang taat hukum bergantung pada baik atau tidaknya pekerjaan mereka.<sup>199</sup> *Kedua*, dan ini merupakan hasil modifikasi dari teori perdagangan van Leur, profesi ekonomi masyarakat mikro juga tidak bisa diabaikan keberadaannya. Secara eksplisit, Van Leur menyebut kegiatan ekonomi sebagai aktivitas rasional yang bentuknya kompleks, yang bertugas menyediakan beragam kebutuhan (*rational activities within the complex forms for providing necessities*).<sup>200</sup> Dari sini, analisa dapat disambungkan ke profesi orang kecil sebagai bentuk-bentuk kecil dari keberagaman profesi ekonomi. Dalam kasus Banten, sekali lagi ditekankan, kedudukan mereka tidak bisa dianggap sebelah mata. Mereka adalah penggerak ekonomi bawah yang aktif. Mereka pula yang bertanggungjawab mengatur perekonomian di hulu (maksudnya adalah penyedia barang) yang tentu berkesinambungan dengan ekonomi di wilayah hilir (maksudnya adalah para penjual yang menjual barang pada pembeli), seperti yang terlihat dalam kerja para petani dan nelayan.

Secara umum, penjelasan dalam bab ini mendukung teori perdagangan Van Leur. Sejarahwan ekonomi ini termasuk disiplin dalam memotret kejadian-kejadian mikro dalam sejarah ekonomi suatu negara atau kerajaan. Cara pandang Van Leur tidak cepat puas hanya dengan penyuguhan data-data ekonomi makro, tanpa melihat keadaan ekonomi mikro. Jargon Banten sebagai negara bahari yang besar karena perdagangan dan ekspansi politik, namun minim dengan penyajian data penunjang yang kaya dan mengakar, tidak akan mudah diterima.

Perekonomian yang kuat menandakan kondisi negara yang stabil. Dalam konteks Banten abad 17, ungkapan itu akan segera menghadapi tantangan pelik. Semakin tumbuhnya Batavia sebagai kekuatan politik dan perdagangan, disokong oleh keberadaan milisi yang menggunakan senjata modern, serta membesarnya pengaruh Mataram sebagai kompetitor Jawa lainnya yang juga sedang gencar membangun perdagangannya, menjadi ancaman nyata yang siap melahap stabilitas Banten. Untuk itu, perlu kiranya membahas kondisi pertahanan Banten yang juga sebagai objek penelaahan, menggunakan teori kekuatan maritim Mahan serta bagaimana hubungan antarelit yang terjadi di Banten, sebagai salah satu ruang yang selalu inklusif, karena baik elit lokal maupun mancanegara, diikat oleh pemenuhan hasrat

---

<sup>199</sup> Van Leur, *Indonesian ...*, hal. 39.

<sup>200</sup> Van leur, *Indonesian ...*, hal. 39.

ekonomi yang kuat. Banten ingin sejahtera lewat perdagangan, dan para saudagar asing ingin mendulang keuntungan berlipat dari hasil perdagangan lada serta barang-barang dagang lainnya yang di pasaran dunia mempunyai nilai yang tinggi. Baik pertahanan negara dan hubungan antarelit tidak bisa berdiri sendiri, melainkan selalu dipengaruhi oleh keadaan perekonomian kerajaan.



## BAB V KEKUATAN MARITIM DAN RELASI ELIT

Perdagangan merupakan sumber kemakmuran Kesultanan Banten. Aktivitas ini menghiasi pantai, pulau, selat, muara hingga ke wilayah seberang pulau yang masih berada di bawah kekuasaan Banten. Sudah menjadi keniscayaan, untuk menjaga perniagaan berjalan dengan baik dan tertib, maka pengamanan dan penguatan sistem pertahanan perlu direalisasikan. Pembentukan benteng di kota, pengadaan pasukan reguler serta senjata merupakan bagian dari ikhtiar ini. Selanjutnya, pada bab ini akan dibahas terkait dengan stabilitas politik kerajaan merupakan yang menjadi garansi lancarnya kegiatan jual beli atau aktivitas ekonomi lainnya. Integritas manajerial yang dimiliki para administrator ekonomi menjadi prasyarat bagi penguatan perdagangan lokal maupun internasional. Syahbandar, sosok utama yang bertanggung jawab dalam pengelolaan pelabuhan dan perdagangan merupakan profesi yang perlu ditinjau lebih mendalam, di samping melihat pula bentuk kerja dari profesi di bidang ekonomi seperti petugas pabean atau para saudagar asing.

### A. Banten Kota Berbenteng

*Masterplan* pembangunan kota Banten abad 17 sudah mengadopsi konsep pertahanan yang cukup baik, setidaknya sampai kerajaan ini dikuasai oleh VOC pada 1682. Salah satu inti dari konsep pertahanan kota ini adalah fragmentasi ruang yang ada di dalamnya. Masing-masing ruang mempunyai konsep pertahanannya sendiri, disesuaikan dengan gaya atau model yang diusung pemukimnya. Tembok kota dan meriam yang terletak di dalam dan luar kota, meskipun kerap menjadi bahan ejekan para penulis Eropa, tidak bisa dipungkiri, memainkan peran yang strategis dalam menggalang pertahanan Banten, utamanya di masa perang 1660 dan 1680.

Dalam kondisi krisis sekalipun, pelabuhan Banten masih menampilkan wajahnya sebagai salah satu destinasi perdagangan dunia. Ketika kerajaan ini jatuh dalam peperangan pada 1660 dan 1680, aktivitas perniagaan lintas pulau masih berjalan di pelabuhan. Para pedagang benar-benar menampilkan diri sebagai agen perdamaian melalui aktivitas perdagangannya. Tentu saja, ini semua berjalan didukung oleh fasilitas keamanan kota yang masih terjaga dan melindungi warganya. Maulana Yusuf (berkuasa sekitar 1570 – 1580) merupakan aktor dibalik pembangunan sistem perkotaan ini. Informasi ini diperkuat pula oleh Hoesein Djajadiningrat.

Berkaca pada suatu informasi yang dilaporkan oleh Ma Huan dalam catatannya *Ying-yai Sheng-lan* disebutkan bahwa di Pulau Jawa terdapat empat kota yang mempunyai tembok kuat dan besar yang mengitarinya (*surrounding walls*). Claude Guillot menemukan bahwa situasi ketika

mendekati abad 16, berbeda dengan yang disampaikan Ma Huan. Berbekal catatan awal para pelancong Belanda, Guillot berkeyakinan bahwa hampir semua pelabuhan di Jawa mempunyai struktur tata kota yang dihubungkan oleh satu baris tembok dengan tembok yang lain. Artinya tembok bukan sebagai pemisah melainkan sebagai penghubung. Pada suatu peta Banten berangka tahun 1596 ditampilkan suatu tembok kota berbentuk zig-zag. Pada suatu terbitan penggambaran kota Banten pada medio awal abad 17 oleh Valentijn, diperkuat pula dengan pemaparan mengenai tembok Banten yang berbentuk zig-zag. Catatan ini memperkuat temuan sebelumnya yang memang menampilkan bentuk tembok Banten.<sup>1</sup>

Pada suatu peta Banten yang diproduksi pada 1659, delapan tahun setelah Sultan Ageng Tirtayasa menerima tahta Banten, terlihat bahwa setengah tembok yang membatasi pemukiman orang Barat dengan laut dibuat dengan batu koral, lengkap dengan penempatan *bastion* (tempat meriam) di beberapa titiknya. Pada 1653 sampai 1656, pembangunan tembok dengan batu koral ini bisa dikatakan telah rampung. Pada awal 1673, pembangunan tembok bagian luar yang berbatasan langsung dengan air laut sudah dilakukan. Hal ini terlihat dari suatu sketsa yang dibuat oleh seorang pelancong Eropa yang pernah ke Banten, yakni Cortemunde, dan dari warna air dalam suatu peta Banten yang tersimpan di *Bibliothèque Nationale* di Paris.

Di peta yang sama, yang menggambarkan Banten pada 1659, tembok bagian Selatan yang dibangun dengan batu bata dibangun paralel dengan tembok bagian Utara yang juga bersambung dengan tembok sebelah Barat. Di bagian Selatan terdapat suatu sudut yang besar (*large hook*). Terlihat sekali, tembok kota Banten tidak sepenuhnya membentuk kotak utuh (sempurna), dan diperuntukkan untuk pengembangan kota di masa selanjutnya. Ini sepertinya memang maket yang diinginkan oleh para pembangun kota terdahulu.

Tembok-tebok kota Banten utamanya yang langsung berhadapan dengan laut lepas, dibangun dengan tingkat kekokohan yang tinggi. Material batu koral yang digunakan termasuk yang terpilih dan sudah diuji kekokohnya. Tembok-tebok ini dibuat sedemikian rupa hingga membentuk perbentengan, khususnya di bagian yang melindungi kawasan Pecinan dan kawasan pemukiman sebelah Timur kota. Banyak orang Eropa, melalui catatannya menjadi saksi, bahwa dua syahbandar Sultan Ageng Tirtayasa, Syahbandar Kaytsu dan Syahbandar Cakradana, merupakan sosok dibalik pembanguan tembok kota bergaya benteng ini. Dari sini, informasi pun bergulir bahwa orang Tionghoa merupakan sosok-sosok dibalik pembangunan tembok kota yang kuat ini.

---

<sup>1</sup> Claude Guillot, *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X – XVII* (Jakarta: KPG, 2008) hal. 357 – 358.

Claude Guillot menyebutkan bahwa di masa pemerintahan Syahbandar Cakradana, terjadi pembaruan di sektor pembaruan perbenteng Banten. Syahbandar ini menilai bahwa sudah saatnya sistem pertahanan tembok Banten perlu ditingkatkan, khususnya bagi tembok yang langsung berbatasan dengan laut lepas. Ia melirik para mantan pelaku kriminal atau orang yang terbukti bersalah dalam hukum pidana Banten untuk dikenai hukuman mencari batu-batu karang langsung dari laut. Batu-batu karang ini akan digunakan sebagai pondasi juga lapisan dari tembok benteng lama, dan beberapa bangunan keraton. Peninggalan bukti arkeologis reruntuhan keraton Surosowan, Kaibon dan Benteng Spel Wijk yang terdiri dari bebatuan karang sebagai pondasi dan pelapis tembok dapat kita lihat saat ini.

Mencari batu karang di laut lepas sebenarnya merupakan kesulitan sendiri. Si pencari harus berjuang menahan perihnya air laut (terlebih jika mempunyai luka dan bagian mata) juga dibutuhkan kemampuan berenang yang tinggi. Derita ini rasanya cukup untuk memberikan efek jera bagi para kriminal untuk tidak melakukan kesalahan di masa mendatang. Balok-balok kapur juga disediakan sebagai material penguat lainnya. Pembakaran kapur terdapat di dekat Pecinan.

Cakradana memandang penting arti menara pertahanan. Ia pun membangun empat menara pertahanan di tembok bagian Utara. Menara-menara ini terlihat jelas dalam peta pejelajah Eropa yang pernah mengunjungi Banten, yakni Cortemunde. Proyek peremajaan tembok pertahanan Banten ini mendapat apresiasi dari para saudagar Eropa, utamanya mereka yang mengerti mengenai sistem pertahanan suatu kota. Para saudagar Belanda merupakan satu di antara banyak pihak yang memuji hasil karya Cakradana. Terbukti, ketika Belanda terlibat konflik terbuka melawan Banten pada 1682, mereka harus bekerja keras membobol pertahanan kota Banten.<sup>2</sup>

J. S. Stavorinus menyebutkan bahwa istana Banten merupakan bangunan yang tidak sepenuhnya menggunakan arsitektur dan ornamen Jawa yang asli. Instalasi keamanan di istana ini justru diperkuat dengan senjata-senjata buatan Eropa seperti dari Portugal. Ditemukan pula senjata-senjata pengaman istana, mungkin yang berbentuk pedang atau bedil, yang terbuat dari besi yang berasal dari Inggris. Senjata-senjata Jawa, yakni senjata lokal (keris, pedang, tombak, panah, dan golok), tetap menjadi pilihan yang umum digunakan oleh pasukan penjaga istana.<sup>3</sup>

Menjadi suatu pembicaraan yang tidak kalah panjang, tatkala membahas sistem persenjataan yang melingkupi Kota Banten. Sudah banyak disebut oleh para penulis Eropa bahwa persenjataan Banten termasuk sesuatu

---

<sup>2</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 357 – 358.

<sup>3</sup> J. S. Stavorinus, *Reize van Zceland over de Kaap de Goude Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen Enz.* (Leyden: J. Honkoop, 1793) hal. 52.



yang mampu mengejutkan siapa yang melihat dan menimbang urgensinya dalam mengamankan suatu kota perdagangan yang besar. Di masa Sultan Ageng bertahta, keinginan untuk mendapatkan meriam dari berbagai jenis dan ukuran, senapan dan bubuk mesiu sebanyak mungkin hampir tidak bisa dihentikan. Senjata didapatkan dengan berbagai cara, ada yang merupakan suatu bingkisan pemberian, hasil pembelian dan rampasan perang. Salah satu peninggalan meriam Kesultanan Banten yang dapat dijumpai saat ini, antara lain meriam Ki Amuk yang terdapat di museum Banten lama.

Sudah menjadi kesepakatan umum bahwa termasuk senjata modern saat itu adalah senjata yang diproduksi orang Eropa, dan Banten banyak mempunyai cadangan senjata semacam ini. Pabrik pembuatan senjata pun sudah dibangun di masa itu. Untuk meningkatkan kualitas senjatanya, Sultan Ageng tidak jemu menjalin kerjasama dengan ahli-ahli senjata Eropa untuk mencurahkan pemikirannya di bidang pembangunan industri persenjataan Banten. Sultan Ageng mempunyai ambisi yang cukup serius di bidang ini, karena dengan ini, ia ingin suatu ketika Banten menjadi negara yang kuat dan siap mengusir VOC Batavia dari Jawa.<sup>4</sup>

Pembangunan pertahanan kota dan persenjataan tidak bisa dilepaskan dari ancaman negara-negara tetangga Banten yang juga mempunyai kelebihan di bidang serupa. Sejak setelah 1619, Batavia membangun diri sebagai kekuatan politik penting di Jawa. Kastil yang dibangun dengan besar dan berbahan batu serta persenjataan dan tentara reguler yang dimilikinya menandakan bahwa mereka sudah siap kapanpun jika terjadi bentrokan dengan Banten. Nun jauh di Timur, Mataram dengan aliansi pedagang asingnya juga siap berkompetisi, bahkan berperang dengan Banten. Pihak kerajaan Banten sama sekali tidak menutup mata bahwa kedua musuhnya tersebut menginginkan penguasaan daerah Banten secara penuh, mengingat Banten merupakan salah satu nadi perekonomian utama di Asia Tenggara.<sup>5</sup>

Oleh sebab wilayah Banten yang amat luas, utamanya di bagian sebelah Timur, dekat dengan Sungai Cisadane dan sekitar Tangerang, maka penjagaan akan gerakan musuh tetap dilakukan. Patroli secara reguler di titik-titik tertentu sudah dilakukan, baik dengan menyisir garis darat dan air. Hal ini dibuktikan dengan adanya sejumlah perang gerilya yang dilancarkan pasukan Banten terhadap sejumlah pasukan Belanda yang mencoba memasuki tepi Barat Cisadane. Serangan ini memang bukan serangan besar, namun cukup untuk menggertak musuh agar tidak bertindak sesuka hati, terlebih melakukan okupasi, atas wilayah Banten.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Claude Guillot, "Banten in 1678", dalam *Indonesia*, No. 57. 1993, hal. 112.

<sup>5</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 206 – 207.

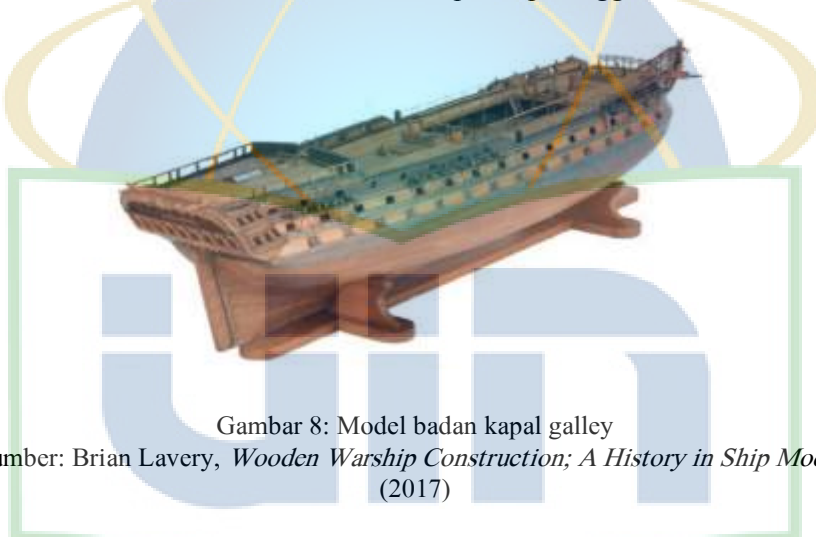
<sup>6</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 207.

## B. Angkatan Perang Banten

### 1. Angkatan Laut

Wilayah Banten terbentang di daratan dan lautan. Kebutuhan akan kapal sebagai alat transportasi serta angkutan manusia termasuk tinggi, termasuk di sektor pertahanan. Kapal-kapal milik Banten sudah mampu melaju membelah perairan sekitar Selat Sunda sampai ke perairan Sumatera bagian Selatan untuk patroli rutin maupun saat menghadapi lawan-lawannya.

Meskipun tidak memiliki bentuk dan mobilitas yang sama dengan kapal milik model *galleon*, sebagaimana yang digunakan oleh Portugis dan Spanyol, dan kemudian dimodifikasi oleh armada Inggris dan Belanda, namun kapal Banten cukup dapat diandalkan minimal di perairan Asia Tenggara. Ketika terjadi konflik antara Inggris dan Belanda, kapal Inggris bernama “Francis and John” pernah meminta jasa pengamanan kapal perang Banten untuk menjaga dua kapal ini mengarungi Selat Sunda hingga pelabuhan Banten. Saat itu, skuadron Belanda kerap menyisir perairan sekitar Selat Sunda untuk memblokade kapal-kapal Inggris.<sup>7</sup>



Gambar 8: Model badan kapal galley

Sumber: Brian Lavery, *Wooden Warship Construction; A History in Ship Models* (2017)

Dalam suatu ilustrasi yang dibuat di abad 16 dan diberi judul *Slag bij Bantam met Portugezen en Bantammers, 1596, door expeditie De Houtman* (dokumen asli dari ilustrasi ini terdapat di *Koninklijk Bibliotheek*, Leiden) yang artinya pertempuran antara Banten melawan Portugis, tahun 1596, merujuk pada ilustrasi dalam ekspedisi De Houtman, terlihat bagaimana model kapal yang digunakan untuk mengangkut pasukan (kapal logistik) melawan kapal model *galleon* milik VOC, adapun gambarnya sebagai berikut:

---

<sup>7</sup> David K. Basset, *The Factory of English East India Company At Bantam, 1602 – 1682*, Disertasi (London: School of Oriental Studies, University of London, 1955) hal. 221.



Gambar 9: Ilustrasi perang laut antara armada Banten melawan kapal VOC sekitar akhir abad 16.

Sumber: Halwany Michrob dan Mudjahid Chudari, *Catatan Masa Lalu Banten* (1993)

Jenis kapal yang memuat banyak pasukan adalah kapal Banten. Sedangkan kapal dengan ukuran yang lebih besar dengan layar yang juga besar adalah kapal VOC. Terlihat di sekitar kapal VOC yang dikepung oleh kapal Banten terdapat kepulan asap yang sebenarnya merupakan penggambaran dari asap. Jika diperhatikan lebih teliti, di sisi-sisi kapal VOC terdapat benda panjang menonjol, itu merupakan meriam. Kepulan asap tersebut berasal dari muntahan peluru meriam. Beberapa kapal VOC di bagian atas juga terlihat mengepulkan asap pertanda ikut menembakkan meriam. Meriam adalah serangan yang efektif menghancurkan kapal-kapal musuh, apalagi jika berada di jarak dekat, sebagaimana yang terlihat di bagian bawah ketika pasukan Banten mengepung kapal VOC.

Kapal-kapal Banten terlihat disesaki oleh penumpang bertameng dan bertombak. Sebagian pasukan dengan sejenis tongkat ke bawah, sesungguhnya merupakan penggambaran para pendayung kapal. Di bagian depan terlihat seorang duduk dengan mengacungkan tongkat. Besar kemungkinan ia adalah juru mudi kapal yang memberikan instruksi ke mana kapal bergerak. Tentu amat dini jika ilustrasi di atas disebutkan sebagai kapal perang Banten. Kapal ini tidak lebih seperti sekoci di masa kini yang banyak mengangkut pasukan. Dalam episode ini, terlihat Banten ingin menggunakan strategi perang jarak dekat dengan mengandalkan serbuan ke kapal-kapal lawan, dan langsung melancarkan serangan berupa hujaman tombak ke tubuh lawan.

Pilihan untuk menugaskan pasukan bersenjata tombak juga menarik untuk diikuti. Berbeda dengan pasukan Belanda yang sudah mahir menggunakan senjata api jarak jauh seperti senapan lantak dan meriam, pendidikan militer pasukan Banten dimulai dari keterampilan bela diri, mulai dari tangan kosong hingga penggunaan senjata tangan yang hanya bisa efektif dalam pertempuran jarak dekat. Besar kemungkinan, pelatihan senjata api *a la* Eropa, belum terlalu membudaya di abad 17, sehingga jumlah pasukan yang diterjunkan ke medan perang lebih banyak yang bersenjata jarak dekat.<sup>8</sup> Untuk bisa sampai ke kapal VOC, mereka dituntut lihai melewati terangan meriam yang datang tidak tentu arah. Asap dari meriam amat pekat dan menghalangi penglihatan mata. Baik pasukan VOC sendiri maupun pasukan Banten tentu amat terganggu dengan asap ini. Bagi VOC, asap menghalangi mereka menempatkan target serangan. Bagi pasukan Banten, kewaspadaan mereka harus terisi penuh, karena serangan dapat datang dari arah mana saja. Posisi mereka yang sudah berada di dekat kapal musuh, dikelilingi asap pekat. Tidak menutup kemungkinan, muncul instruksi sebagian pasukan untuk berenang mendekati kapal, kemudian naik secara diam-diam, sambil melancarkan serangan senyap. Ini merupakan salah satu cara alternatif, sebelum musuh menyadari keberadaan kapal orang Banten, lalu menghantam dengan serangan meriam yang dapat menyebabkan karamnya kapal pasukan Banten.

Hal yang menarik lainnya dari ilustrasi di atas, adalah keberadaan pasukan dayung, untuk dapat bermanuver di laut, mereka dituntut mempunyai kekompakan dan kepaduan mengayuh dayung. Hidup mati serangan Banten ikut ditentukan oleh mereka. Ketidakompakan mengayuh dayung bisa menyebabkan kapal menjadi tidak lancar bergerak sehingga menjadi sasaran empuk meriam VOC. Tentu ada perbedaan mendasar bagaimana teknik mendayung di laut dan di sungai. Jika berbicara mengenai resiko mana yang lebih besar, tentu di laut adalah yang terbesar. Gerak air laut yang berubah cepat serta angin yang turut menghempaskan badan kapal serta penumpangnya, menjadi bahaya laten. Oleh karena itu, besar kemungkinan, para pendayung laut ini merupakan para pendayung pilihan yang memang sudah teruji kekompakkannya memecah gelombang air laut, serta berkelit dari serangan lawan.

Claude Guillot mengatakan bahwa terdapat awak kapal asing dalam kapal-kapal Banten. Dalam suatu keterangan dijelaskan bahwa banyak awak kapal Inggris yang bekerja di kapal Sultan Ageng Tirtayasa. Pihak kerajaan juga sering menitipkan barang dagangan mereka ke kapal-kapal Inggris. Pangeran Kulon misalnya, pernah mengapalkan barang dagangannya senilai

---

<sup>8</sup> Chalwany Michrob dan Mudjahid Chudari, *Catatan Masa Lalu Banten* (Serang: Penerbit Saudara, 1993) hal. 139.

3000 real dengan kapal Inggris.<sup>9</sup> Guillot memang tidak menjelaskan secara detail pembagian tugas kru kapal asing di kapal Banten. Namun, melihat pada upayaantisipasi keamanan di laut lepas, maka tidak menutup kemungkinan jika terdapat beberapa anggota angkatan laut Inggris, atau setidaknya orang yang dapat bertarung dan bisa mengoperasikan senjata, baik bedil maupun meriam, untuk menjaga keamanan suatu kapal dagang. Meskipun suatu kapal dagang tidak bisa dikatakan kapal perang, tapi pemikiran tentang pertahanan kapal, sepertinya sudah ada saat itu.

Claude Guillot sempat menyinggung bahwa agaknya perlu didiskusikan lebih jauh mengenai konsep kapal perang Banten. Sejauh yang ia temukan, Banten belum mempunyai kapal perang yang didesain khusus untuk bertempur di lautan. Setidaknya, sepanjang masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, belum ditemukan maket atau gambaran kapal perang Banten. Selain jenis kapal yang bersifat fungsional, seperti kapal pengangkut barang bertonase besar seperti *junk*, perahu (*prau*), kapal pencari ikan (kapal bercadik), memang ditemukan kapal yang dihias sedemikian megah, namun kapal ini hanyalah sejenis kapal kebesaran yang menunjukkan kemegahan kerajaan Banten, bukan kapal perang.<sup>10</sup>

Anggapan Guillot di atas tentang ketiadaan kapal perang Banten, disanggah oleh David K. Basset yang menyebutkan bahwa Banten mempunyai perahu perang yang mampu menjelajah lautan. Dalam *Dagh Register 1640 -1641*, diberitakan bahwa pada 1641, saat masa blokade Selat Sunda yang dilakukan oleh VOC, Banten mengirim perahu-perahu perang mereka untuk menertibkan suatu pemberontakan di Lampung. Basset tidak menyebutkan bahwa Banten mempunyai kapal perang setara VOC, namun penggunaan perahu perang lebih dimaksudkan untuk menembus blokade laut VOC. Perahu-perahu ini terbukti efektif mengangkut pasukan Banten ke Lampung, karena dikabarkan ketika tugas mereka selesai, pasukan Banten dapat pulang dengan selamat.<sup>11</sup>

Menarik untuk dicermati, bagaimana maket perahu perang yang dimaksud Basset di atas. Penulis belum mendapatkan gambaran yang jelas mengenai bagaimana bentuk perahu perang ini. Apakah perahu ini sudah menggunakan instalasi meriam seperti model kapal *galleon*, ataukah memiliki pelontar api seperti kapal perang kura-kura Korea atau kapal-kapal perang Tiongkok, atau dalam bentuk yang lain. Dapat pula dipertimbangkan, perahu yang dimaksud mungkin berbahan material khusus, seperti penggunaan kayu-kayu keras tertentu, sehingga mampu menahan laju gerlombang laut yang sedemikian besar. jika membandingkan perahu tersebut, dengan perahu yang biasa digunakan di sungai atau danau, rasanya

---

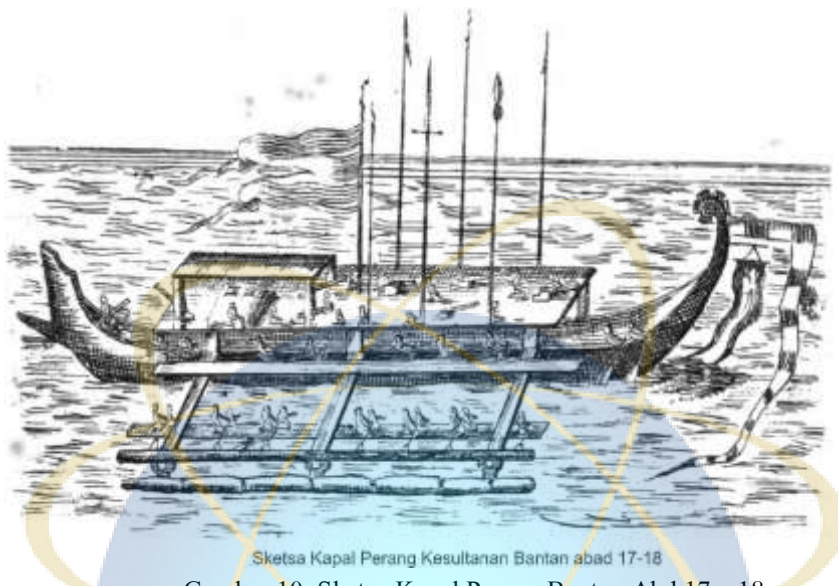
<sup>9</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 306.

<sup>10</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 84.

<sup>11</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 152.



tidak akan mungkin dapat mengarungi Selat Sunda. Atau, justru gambaran kapal Banten dari lukisan di halaman sebelumnya, mendekati model perahu perang yang dimaksud Basset, tentu dengan ukuran yang lebih kecil.



Gambar 10: Sketsa Kapal Perang Banten Abd 17 – 18  
Sumber: Koleksi Abah Yadi

Kapal-kapal Belanda sangat serius mematikan perekonomian Banten dan Inggris. Mereka berpatroli hingga jauh mendekati perairan Sumatera untuk mencegah perahu-perahu lada dari Silebar dan Lampung yang ingin mengirim lada ke Banten. Pada 1659, suatu junk dari Silebar pernah ditahan oleh armada Belanda di perairan Lampung dan meminta mereka untuk menjual lada mereka ke Batavia atau ke pelabuhan-pelabuhan Pantai Utara Jawa yang mempunyai hubungan dengan VOC. Pesan terakhir dari pencegahan ini adalah agar para pedagang Silebar meninggalkan hubungan dengan Banten.<sup>12</sup>

Ancaman blokade Belanda, tidak sepenuhnya dikhawatirkan oleh pihak istana. Beberapa pedagang Inggris dan Prancis kerap mendesak Sultan Banten untuk melakukan serangan langsung kepada kapal-kapal VOC. Tidak hanya itu, mereka juga siap membantu pengadaan logistik untuk membantu armada Banten. Bantuan tidak hanya datang dari para saudagar asing, beberapa perangkat istana Banten, seperti Kyai Arya Mangunjaya, siap mengeluarkan biaya pribadi untuk kebutuhan perang. Namun pihak istana sepertinya masih hati-hati untuk hal ini. Mereka masih memilih untuk mempertahankan perdamaian, karena iklim ini sudah diyakini menjadi modal

<sup>12</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 250.

majunya perdagangan Banten. Gayme, seorang saudagar asing yang sedang berada di Banten, mengomentari bahwa kabar tentang perang cukup berpengaruh kepada ekonomi Banten. Keadaan itu pula yang sebenarnya diinginkan oleh Belanda.<sup>13</sup>

Dari cuplikan informasi di atas dapat diambil dua pembahasan. *Pertama*, Banten memiliki kewibawaan yang selainya dimiliki kerajaan berdaulat, untuk tidak langsung tertarik dalam kancah peperangan. Bangsa-bangsa asing, seperti Inggris dan Prancis, sudah menunjukkan minat untuk membantu Banten, tapi pihak kerajaan tidak bergeming. Ini menunjukkan bahwa perangkat istana Banten mempunyai visi yang jauh ke depan, yakni berupaya menjaga perdamaian dengan semua pihak, karena modal ini penting bagi lancarnya bisnis dan perdagangan di pelabuhan dan pasar Banten. Sebagaimana diketahui, garansi keamanan di pantai dan pesisir Banten, juga di jalur sungai, adalah keniscayaan bagi kontinuitas perniagaan.

*Kedua*, penolakan Banten untuk melakukan peperangan, dapat dimaknai pula sebagai kegagalan angkatan laut Banten untuk menunjukkan supremasinya. Mungkin sudah muncul suatu anggapan saat itu bahwa armada Banten tidak cukup kuat untuk melawan kapal-kapal perang VOC, sehingga melewatkan perang ini merupakan pilihan strategis. Namun, hal ini juga tidak bisa dimaknai sebagai suatu tindak pengecut dan menyerah pada keadaan. Buktinya, perahu-perahu Banten masih bisa menerobos blokade Belanda, dalam rangka menundukkan suatu pemberontakan di Lampung pada 1641.<sup>14</sup> Kasus ini adalah murni strategi perang dan perdagangan, dan tidak bisa disederhanakan hanya pada alasan ketakutan berperang.

Informasi dari Guillot di atas agaknya mendapat banyak penyangkalan dari keterangan Chalwani Michrob dan Mudjahid Chudari. Mereka menemukan terdapat sejumlah episode perang yang seru terjadi antara pasukan Banten melawan Belanda baik di medan laut maupun darat. Pada bagian ini, akan dibahas mengenai beberapa episode perang laut yang terjadi seputar masa blokade Banten dari 1640-an hingga masa gencatan senjata pada 1659. Chalwany dan Mudjahid mendapat informasi dari *Sadjarah Banten* yang menyebutkan pembagian tugas para laksamana Banten yang mengamankan wilayah pesisir, antara lain:

1. Armada laut yang menjaga pantai-pantai di Karawang dikomandoi oleh Pangeran Tumenggung Wirajurit
2. Armada laut yang berdiam dekat pelabuhan Untung Jawa dikomandoi oleh Aria Suranata
3. Armada laut yang bertugas mengamankan pesisir Tanahara (Tanara) dikomandoi oleh Pangeran Ratu Bagus Singandaru

---

<sup>13</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 307.

<sup>14</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 152 – 153.

4. Armada laut yang berpatroli di perairan Tanjung Pontang dikepalai oleh Ratu Bagus Wiratpada
5. Armada laut yang bertugas mengamankan wilayah sekitar Pelabuhan Ratu dipimpin oleh Tumenggung Saranubaya.<sup>15</sup>

Keadaan teknologi perkapalan Banten, termasuk di bidang pengadaan kapal perang yang canggih di abad 17, termasuk mengalami kemandegan. Basset melihat terdapat dua faktor utama yang menyebabkan keterpurukan ini. *Pertama*, perang Inggris – Belanda yang berkepanjangan. Kendati perang ini melibatkan dua negara, namun efeknya sangat terasa bagi kesultanan Banten. Pihak istana melihat perang ini akan berdampak buruk bagi kondisi perdagangan Banten, sehingga seluruh energi yang ada di istana banyak dihabiskan untuk mengamati dan menjaga agar efek buruk itu tidak sampai menimpa Banten. *Kedua*, ambisi Sultan Banten, utamanya dalam rentang 1667 – 1672, untuk meningkatkan perdagangan internasional Banten. Niat mulia ini menutup perhatian Sultan pada sektor lain yang tidak kalah vital, seperti peremajaan transportasi air serta membangun angkatan laut mampu menjaga otoritas Banten di perairan Selatan Sunda atau perairan dan daerah pesisir yang termasuk yurisdiksi Banten.<sup>16</sup>

Agustin de Beaulieu, pelaut Prancis yang pernah mengunjungi Banten pada 1617, pernah memberitakan tentang kesigapan pasukan laut Banten. Ketika kapal yang ditumpanginya tidak lama lagi sampai di pelabuhan Banten sekitar bulan November, tiba-tiba perahu-perahu dari Banten datang mendekati ke kapalnya. Mereka meminta izin untuk diperbolehkan naik kapal, dan melakukan pemeriksaan ke atas kapal. Dari informasi yang diketahui de Beulieu, pemeriksaan semacam ini rutin dilakukan pada kapal-kapal yang akan mengunjungi pelabuhan Banten.

Kapten kapal yang memimpin kapal de Beulieu diminta oleh seorang pasukan Banten untuk ikut perahu mereka dan menepi ke pulau terdekat. Tidak diketahui pasti interogasi semacam apa, atau pertanyaan apa saja yang ditanyakan para pasukan Banten itu pada komandan kapal. Yang jelas, di antara pasukan laut Banten yang menaiki kapal itu terlihat seorang juru tulis, menandakan bahwa kejadian apa pun yang terekam di antara percakapan antara petugas Banten dan penumpang kapal akan dicatat dan mungkin akan dilaporkan ke atasannya kelak.<sup>17</sup>

Pasukan laut Banten yang ditempatkan di pelabuhan Tanara (Tanahara) sempat memperoleh serangan dari Cirebon. Cirebon yang merupakan kerajaan leluhur Banten, justru lebih memihak kepada Mataram.

---

<sup>15</sup> Chalwany, *Catatan Masa Lalu ...*, hal. 139.

<sup>16</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 367 – 368.

<sup>17</sup> Anne Lombard-Jourdan, and Denys Lombard. "La premiere expédition des Français, a Banten (1617), d'après une lettre inédite du sieur de Saint-André," dalam *Archipel*, Vol. 51, No. 1, 1996, hal. 72 – 73.

Dalam *Sadjarah Banten* dikisahkan bahwa Sultan Banten sudah lama memperingatkan pada pasukan darat Banten untuk selalu mempersiapkan diri, karena serangan dari Cirebon dapat datang kapan saja. Waktu yang dikhawatirkan tiba, namun persiapan Banten saat itu masih terbilang minim, kendati tidak dapat dikatakan kekurangan. Ketika mengetahui akan muncul serangan dari Cirebon, sultan memerintahkan penyisiran angkatan perang pimpinan siapa saja yang sudah mempersiapkan senjata, dan diketahui hanya barisan perang pimpinan Tubagus Wiratmaja dan Tubagus Wiranantaja yang sudah siap. Menurut kabar, komandan utama armada Cirebon adalah Ngabehi Panjangjiwa yang akan memimpin 60 kapal.

Dalam perang laut melawan Cirebon, armada Banten yang berjumlah 50 kapal, dipimpin oleh Lurah Atrasusila, Demang Narapaksa dan Demang Wirapaksa. Begitu armada Banten melihat pergerakan kapal-kapal Cirebon, mereka segera menghampiri kapal-kapal musuh, dan pertempuran dahsyat keduanya pun tidak bisa terelakkan. Keberhasilan serangan Banten bertumpu pada serangan tiba-tiba yang dilakukan oleh Sastrasusila dan kedua demang Banten. Pasukan Banten berhasil memukul mundur serangan lawan. Sebagian pasukan Cirebon banyak yang tidak melawan dan memutuskan menyerahkan diri. 50 buah kapal Cirebon berhasil dirampas, dan hanya satu kapal lawan yang dapat melarikan diri. Pasukan Cirebon yang menyerah kemudian diikat dan diturunkan di Sumur Angsana.

Dalam suatu kesempatan, Ngabehi Panjangjiwa menyerahkan diri kepada Lurah Atrasusila. Selanjutnya, komandan perang Cirebon itu dihadapkan ke Sultan Banten. dengan kemurahannya, Sultan Banten memberikan pengampunan kepada Ngabehi Panjangjiwa. Ia juga diberi sejumlah hadiah oleh Sultan. Para tawanan Cirebon yang ditepikan di Sumur Angsana, dikabarkan ada yang disiksa dan dibunuh, kepala mereka ada yang dipenggal dan dibawa ke Kraton Surosowan sebagai bukti kemenangan. Mengetahui hal tersebut Sultan Banten menunjukkan kemarahannya, namun ia tidak sampai meluapkan emosinya kepada para ponggawa dan pasukannya. Besar kemungkinan, karena peristiwa ini terjadi di bulan Ramadhan, bulan di mana umat Muslim diperintahkan berpuasa di siang hari dan dianjurkan untuk menahan emosinya, dan tragedi tersebut jatuh pada saat orang sedang bersiap merayakan hari besar umat Islam yakni Hari Raya Idul Fitri, maka Sultan tidak sampai menjatuhkan hukuman. Ia hanya menarik kembali hadiah yang semula dijanjikan pada ponggawa dan pasukannya.<sup>18</sup>

Aktivitas pengamanan Banten akan wilayah perairannya serta persinggungannya dengan VOC terekam dalam arsip-arsip peninggalan VOC yang tersimpan dalam *Daghregister*. Pada 10 Desember 1656, dikabarkan

---

<sup>18</sup> Hoesein Dajadiningrat, *Tinjauan Kritis tentang Sejarah Banten; Sumbangan bagi Pengenalan Sifat-Sifat Penulisan Sejarah Jawa* (Djakarta: Penerbit Djambatan, 1983) hal. 68 – 69.

bahwa suasana Selat Sunda sebagai jalur aktivitas para pedagang Eropa, termasuk VOC, masih tergolong aman. Meskipun di masa itu terjadi ketegangan antara pemerintahan Banten dengan Batavia, namun keadaan perairan masih aman dan terkendali. Namun ini bukan berarti para saudagar Eropa tidak mengindahkan keamanan bagi mereka. Sejujurnya, dikatakan dalam laporan ini, bahwa ancaman dari armada laut Banten dapat datang kapal saja dan siap mengancam keselamatan kapal-kapal yang tidak mempunyai sistem persenjataan dan kru yang memadai.<sup>19</sup>

Dalam laporan Belanda tertanggal 11 Desember 1656, terdapat sebuah kapal yang datang dari Jambi yang membawa dua surat untuk perwira VOC bernama Daam Pieterse Lelij dan Louis Philibert Vernatti yang ditahan angkatan laut Belanda. Kapal ini bernama *Endimion* yang dimiliki oleh seorang Inggris. Kapal ini segera disergap oleh kapal-kapal patroli Banten di Selat Sunda. Pemerintah VOC di Batavia sudah melayangkan surat ke pemerintah Banten untuk mengampuni dan membebaskan kapal ini.<sup>20</sup> Kapal ini kemudian dibebaskan oleh pihak Banten pada 12 Desember 1656.<sup>21</sup>

Pemerintah VOC menaruh dendam dengan penyergapan kapal *Endimion*. Di waktu malam, di hari yang sama dengan pembebasan kapal itu, kapal bernama *Prins Willem* diberangkatkan dari Batavia dan melewati Pulau Mudi dan Pulau Panjang untuk melakukan patroli. Kapal ini dikabarkan berlayar hingga mendekati Teluk Lada. Di dalam kapal ini terdapat 192 perwira VOC, 109 pelaut bebas, 50 serdadu, 6 pelayan, 25 orang Portugis, seorang Prancis dan seorang anak muda kulit hitam.<sup>22</sup>

## 2. Angkatan Darat

Dinar Boontharm mencatat bahwa secara umum, prajurit Banten merupakan sosok yang mempunyai keahlian bertarung. Dalam istilah yang lebih akrab dengan telinga orang Indonesia, kemampuan bertarung disederhanakan dengan istilah *silat*. Keahlian prajurit Banten dalam silat disinggung dalam salah satu sumber sejarah penting Banten yakni *Sadjarah Banten*. Para pendekar silat ini mempunyai karir cerah apabila melanjutkan pengabdian di istana. Biasanya, Sultan terlibat dalam pemilihan pasukan khusus yang berlatar belakang prajurit yang mempunyai ilmu silat yang tinggi dibanding prajurit pada umumnya.<sup>23</sup>

Sejak masa yang sulit ditentukan, atau mudahnya ketika masa kerajaan Sunda pimpinan dinasti Siliwangi bertahta, Jawa Barat merupakan salah satu

---

<sup>19</sup> Dagregister 10 Desember 1656, hal. 36.

<sup>20</sup> Dagregister 11 Desember 1656, hal. 36.

<sup>21</sup> Dagregister 12 Desember 1656, hal. 39.

<sup>22</sup> Dagregister 12 Desember 1656, hal. 38 – 39.

<sup>23</sup> Dinar Boontharm, *The Sultanate of Banten AD 1750 – 1808; A Social and Cultural History*, Disertasi (Hull: Hull University, 2003) Hal. 90.



surga para pendekar. Mereka merupakan andalan kerajaan Sunda dalam menghadapi serangan-serangan dari musuh kerajaan. Ketika dakwah Sunan Gunung Djati melalui anaknya Maulana Hasanuddin, yang kelak menjadi sultan Banten pertama, terjadi perubahan pola pikir di kalangan para pendekar Sunda. Jika dahulu mereka kerap menjadikan nama Prabu Siliwangi atau Sri Baduga Maharaja sebagai sumber kekuatan, kini mereka menemukan sumber kekuatan baru yakni berupa alam kosmos Islam Jawa yang diperkenalkan oleh Maulana Hasanuddin. Dengan masuknya pengaruh Islam di Sunda dan pendirian kesultanan Banten, maka dengan sendirinya muncul suatu kutub ilmu kanuragan baru yang disandarkan pada Maulana Hasanuddin yang mewakili kekuatan Nabi Muhammad, pembawa risalah Islam.<sup>24</sup>

Seorang pendekar Banten akan merasa sempurna ilmunya jika sudah memahami ajaran kanuragan dari Prabu Siliwangi yang mewakili kekuatan Sunda dan Maulana Hasanuddin yang mewakili kekuatan Islam. Keduanya merupakan sumber kekuatan gaib bagi para pendekar Banten. Maulana Hasanuddin juga kerap disandingkan mewakili Nabi Muhammad, sang penyebar awal ajaran Islam. Seiring dengan adanya konversi kepercayaan di kalangan para pendekar Sunda, muncul pemahaman baru bahwa setelah mereka menyatakan Islam, maka hal lain yang perlu dikerjakan adalah mengkaji prinsip-prinsip ilmu silat atau kedigdayaan yang dinisbatkan ke Maulana Hasanuddin, yang dalam beberapa segi dapat dimakani sebagai sarana mempelajari ajaran Islam.<sup>25</sup>

Belum lengkap pendidikan seorang pendekar jika tidak menggenapi latihannya dengan bertapa di tempat-tempat keramat. Dalam pergaulan para pendekar Banten, terdapat beberapa tempat keramat yang menjadi destinasi para pendekar menyempurnakan ilmunya, yakni di Gunung Pulosari atau Gunung Karang dan di salah satu gunung yang ada di Pati, Jawa Tengah. Tiga gunung itu dianggap menyimpan kekuatan magis yang hanya mampu ditangkap saat sang pendekar mengheningkan cipta dan mengasingkan diri dari keramaian manusia (menyepi). Dalam istilah lain, ritual ini juga sering disebut *semedi*.

Di abad 17, perguruan atau padepokan silat sudah ditemukan di sekitar wilayah Jawa Barat. Terdapat dua macam aliran silat utama, yakni aliran Sunda Kuno yang lekat dengan kepercayaan Hindu-Budha dan nilai lokal kesundaan atau kejawen, dan aliran yang merupakan peleburan unsur Sunda Kuno dan diperkaya dengan wawasan ilmu kanuragan Islam. Perbedaan yang mencolok di antara keduanya, adalah jika aliran Sunda Kuno menggunakan

---

<sup>24</sup> Wawancara dengan Abah K.H. Aliyuddin Zcin, ulama Banten, pada Senin, 8 April 2019.

<sup>25</sup> Wawancara dengan Abah K.H. Aliyuddin Zcin, ulama Banten, pada Senin, 8 April 2019.

rapal berbahasa Sunda, maka aliran kedua menyandarkan kekuatan pada Allah, Tuhan orang Islam serta beberapa petikan doa berbahasa Arab.<sup>26</sup>

Padepokan silat Banten memiliki model pengajaran silat yang cukup beragam. Para pendekar atau orang yang berkehendak hati menjadi pendekar mempunyai kebebasan penuh untuk memilih tempat belajar silat. Setelah lulus pendidikan di padepokan, biasanya muncul keinginan di kalangan pendekar untuk merubah nasib mereka dengan menjadi prajurit Kesultanan Banten. Menjadi prajurit Banten, selain merupakan bukti bakti mereka sebagai *kawula* (rakyat) kepada Sultan, juga memiliki unsur prestis di tengah masyarakat pada umumnya.<sup>27</sup>

Gabriel Facal menjelaskan bahwa aliran silat Banten sesungguhnya merupakan aliran endemik yang ada di Jawa, selain pula yang ada di Jawa Tengah. Aliran silat lainnya banyak terdapat di negeri Melayu seperti Sumatera Barat dan Sumatera Timur. Meskipun demikian, dalam perkembangannya, aliran silat Melayu, khususnya yang berasal dari Lampung, ikut memperkaya gerak silat yang ada di Banten.<sup>28</sup> Hal ini mungkin terjadi karena adanya kontak politik dan kontak budaya wilayah Banten dengan Sumatera bagian Selatan. Para pendekar dari kedua aliran mungkin saja bertemu, saling beradu kebolehan silat, bahkan tidak menutup kemungkinan ada pendekar Sumatera yang menjadi prajurit khusus Banten untuk mengamankan wilayah kekuasaan Banten di Sumatera.

Facal berkeyakinan bahwa aliran silat Banten juga dipengaruhi dengan aliran silat Betawi. Pandangan ini cukup mengganggu alur berpikir penulis, mengingat wilayah yang dikatakan Betawi, di abad 17, masih menjadi Batavia, sedangkan wilayah pinggiran Batavia, yakni kampung-kampung kecil sekitar Tangerang, Bogor atau Bekasi, meskipun mereka selalu dirundung ketakutan oleh kuasa Belanda<sup>29</sup>, merupakan wilayah kerajaan Jawa, baik Banten atau Mataram. Pendapat Facal seperti mendapat penyangkalan dirinya sendiri, karena ia meyakini bahwa banyak perkampungan di sekitar Batavia yang merupakan pemukiman orang Banten, dan ada di antara mereka yang menjadi pendekar. Dengan kata lain, aliran silat Betawi yang dimaksud Facal, sama dengan aliran silat Banten, tidak ada perbedaan antara keduanya.<sup>30</sup>

Ian Douglas Wilson memotret lebih dalam tentang apa yang diajarkan dalam silat atau pencak silat. Menurutnya, silat bukan hanya latihan fisik

---

<sup>26</sup> Fahmi Irfani, *Jawara Banten; Sebuah Kajian Sosial, Politik dan Budaya* (Jakarta: YPM Press, 2011) hal 29.

<sup>27</sup> Fahmi, *Jawara ...*, hal. 10 -11.

<sup>28</sup> Gabriel Facal, *Keyakinan dan Kekuatan; Seni Bela Diri Silat Banten* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2016) hal. 3 - 4.

<sup>29</sup> P. De Roo De La Faille, *Iets Over Oud-Batavia* (Batavia: Batavia Kunsten en Wetenschappen Kolff, 1919) hal. 6.

<sup>30</sup> Facal, *Keyakinan ...*, hal. 4 – 5.

dengan gerakan-gerakan tertentu yang disebut *jurus* semata. Ia tidak menampik bahwa dengan menghafal setiap gerakan jurus, maka akan tercipta gerakan-gerakan yang mengarah pada upaya menyerang lawan atau bertahan dari serangan lawan. Seseorang dapat segera bergerak lincah seperti kera, menerjang seperti elang, serta meliuk-liukkan tubuh seperti aliran sungai atau air dalam gerakannya. Namun, itu saja belum menerjemahkan apa yang dipahami tentang silat.

Dalam silat terkandung kekuatan mistis yang kuat dari dunia supranatural. Dalam proses belajarnya, seorang murid silat diharuskan menempuh serangkaian ritual, dengan menerapkan pola hidup asketik untuk mendapatkan kekuatan dari alam transendental (*ilham*). Selain itu, ia juga akan mendapatkan pusaka dari roh para leluhur, baik itu berupa jurus silat khusus atau senjata. Kelengkapan silat juga diberkati dengan kemampuan melakukan kontak dengan makhluk halus seperti jin, siluman atau zat-zat supranatural lainnya.<sup>31</sup>

Para pendekar Banten menjadi pasukan andalan kerajaan selama masa kejayaan kesultanan Banten. Peran mereka perlahan memudar tatkala di penghujung abad 17, VOC telah menggenggam kekuasaan Banten. Secara berangsur-angsur, VOC mengadakan reorganisasi pasukan pribumi Banten, menggantinya dengan para pendekar Tionghoa atau dari etnis lainnya. Reformasi ini dilatarbelakangi oleh kekhawatiran VOC terhadap sisa-sisa pasukan Banten yang masih menyimpan agenda untuk melakukan perlawanan terhadap Belanda. Dari sini, beberapa pasukan Banten memilih menjadi pejuang di luar istana, bahkan tidak heran jika mereka kerap dilabeli sebagai perusuh atau pemberontak di mata para petinggi VOC.<sup>32</sup>

Orang India atau Nusantara mempunyai keahlian yang diakui oleh orang Eropa. B. Veth menjelaskan bahwa secara umum, orang India (Nusantara), termasuk Banten, merupakan orang yang bebas, tidak dapat diatur, kekar, pandai menggunakan senjata. Kalangan bangsawan di kalangan mereka juga tersohor karena pribadinya yang sedikit angkuh, sering menggunakan posisinya untuk mendapatkan jabatan, uang atau alat bergaul dengan bangsa Kulit Putih. Veth menegaskan bahwa kemampuan mereka menggunakan senjata, tentu sangat berbahaya bagi adanya koloni Eropa di tanah yang sejak dihuni oleh para leluhur orang pribumi.<sup>33</sup>

Menimbang pada pernyataan Veth di atas, membawa pada suatu pemahaman tentang kekhawatiran orang Eropa terhadap orang Nusantara secara umum, termasuk Banten. Kendati orang Eropa selalu memandang

---

<sup>31</sup> Ian Douglas Wilson, *The Politics of Inner Power; The Practice of Pencak Silat in West Java, Tesis* (Western Australia: Murdoch University, 2002) hal. 28.

<sup>32</sup> Boontharm, *The Sultanate ...*, hal. 90.

<sup>33</sup> B. Veth, *Het Leven van Nederlandsch Indie* (Amsterdam : P. N. Van Kampen en Zonn, 1914) hal. 52.

rendah entitas pribumi, khususnya mereka yang hanya bekerja kasar menjadi pedagang kecil atau pesuruh, namun mereka mengakui, banyak keahlian tangan, terlebih di bidang pertukangan, yang tidak dimiliki bangsa Eropa. Dalam mengurus rumah atau kebun misalnya, mereka akan sangat tergantung dengan bantuan para pesuruh pribumi. Keahlian menyabut rumput, memanjat pohon, menggunakan kapak untuk memotong kayu atau pohon, serta golok untuk menebang pohon atau mematahkan ranting keras, agaknya menjadi ingatan tersendiri dalam pemikiran orang Eropa seperti Veth, sehingga ia menyederhanakan keahlian itu dengan menyebut orang India atau Nusantara pandai menggunakan senjata, khususnya senjata tangan.

Persenjataan Banten di abad 17 sudah mengadopsi model persenjataan gaya Eropa. Hal ini ditunjukkan oleh Claude Guillot yang menyebutkan bahwa tidak jauh dari istana terdapat gudang senjata yang dijaga ketat. Meriam, senjata api dan berbagai senjata tajam terdapat di gedung ini. Jumlah semuanya dikatakan cukup untuk digunakan oleh seluruh pasukan Banten. Di atas gudang senjata ini terdapat bedug yang ditopang oleh penyangga setinggi delapan kaki. Besar kemungkinan bedug ini ditabuh saat pengumpulan pasukan atau pertanda mempersiapkan persenjataan.

Guillot mengutip catatan dua pengembara Eropa, Schouten dan Hasse, yang keduanya menyebut bangunan gedung senjata Banten menyerupai menara. Sedangkan pelancong Eropa lainnya, Cortemunde, menyebutkan bahwa gedung itu tidak lebih hanya merupakan “rumah amunisi”, artinya hanya digunakan menyimpan senjata peledak dan bubuk mesiu. Van der Chijs justru melihat menara ini merupakan bangunan dari masjid.<sup>34</sup> Beragam pendapat ini setidaknya menguatkan persepsi bahwa pasukan Banten sudah mengenal persenjataan modern dan bagaimana cara menggunakannya. Ali Fadhillah juga menyinggung keberadaan gudang senjata ini, yang disebutnya sebagai *arsenal*.<sup>35</sup> Artileri merupakan salah satu kekuatan utama yang dimiliki pasukan darat Banten. Guillot menyebut Banten mempunyai angkatan perang artileri yang kuat.<sup>36</sup> Pihak kerajaan mendatangkan meriam dengan cara membeli atau barter dengan para pengusaha Eropa. Abah Yadi, sejarawan dari Bantenologi IAIN Serang, menyangkal adanya informasi yang menyebutkan bahwa Banten mempunyai pabrik pembuatan meriam atau senjata artileri lainnya. Senjata ini berasal dari pengrajin artileri Eropa, orang

---

<sup>34</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 83 – 84.

<sup>35</sup> Moh. Ali Fadhillah, “Dari Suroswan ke Tirtayasa, Urbanisasi dan Perubahan Sosial di Banten,” dalam Tri Hatmadji, *Ragam Pusaka Banten* (Serang: Dinas Pendidikan Provinsi Banten bekerjasama dengan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala, 2007) hal. 12.

<sup>36</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 207.

Banten hanya membuat instalasi tempat penggeraknya, seperti gerobak kecil beroda, supaya meriam-meriam ini mudah dipindahkan.<sup>37</sup>

Guillot mengatakan bahwa pasukan Banten tidak hanya terampil menggunakan tombak, namun juga bedil. Menurut suatu sumber Eropa yang didapatnya, disebutkan bahwa menurut suatu sensus tahun 1673, setidaknya terdapat 55.000 orang Banten yang mampu mengoperasikan bedil sekaligus piawai dalam penggunaan tombak.<sup>38</sup> Jumlah ini sekaligus dapat dijadikan gambaran mengenai gambaran sementara jumlah pasukan Banten. Tujuan mereka menggeluti latihan militer adalah utamanya adalah melindungi diri dan keluarga mereka. Namun jika kerajaan membutuhkan mereka, maka dengan sukarela mereka akan mempertahankan kerajaan.

Keris menjadi senjata yang umum digunakan oleh orang Banten. R. Van Eck menyebutkan bahwa senjata ini lazim ditemui di lingkungan orang Melayu, Sumatera, Madura, Sunda, Jawa juga di sebagian Sulawesi. Mereka yang mengenakan keris merasa memiliki kewibawaan sendiri. Sehingga ketika mereka menghadiri suatu perayaan atau parade, tidak lengkap jika tidak menggunakan keris. Senjata ini menjadi alat yang cukup efektif melumpuhkan lawan, karena ringan dan mudah dikebatkan ke tubuh lawan.<sup>39</sup>

J. S. Stavorinus menyebutkan bahwa keris merupakan senjata umum yang digunakan oleh orang Jawa. Hampir setiap keluar dari rumah, mereka akan menyangand senjata ini. Selain keris, mereka juga terbiasa membawa semacam belati kecil atau pisau berburu kecil. Menyangand keris adalah suatu kebanggaan. Seringkali ditemukan keris yang berharga mahal karena dibuat dengan material khusus. Secara kasat mata, seseorang dapat menilai derajat dan pangkat seseorang dari keris yang mereka bawa. Jika dua orang Jawa saling berhadapan, dengan tanpa kata, cukup memperlihatkan keris yang dibawa, maka lawannya atau seseorang yang berada di dekatnya akan segera tahu, kedudukan apa atau setidaknya derajat apa yang disandang si pemegang keris. Di samping itu, keris merupakan senjata yang efektif membuat luka besar dan lebar di tubuh lawan dengan suatu serangan yang cepat.<sup>40</sup>

Ketangkasan pasukan Banten dalam suatu misi penyerangan atau pengamanan terbukti dari suatu laporan Inggris tertanggal 16 Maret 1682. Pada tanggal 11 Maret di tahun tersebut, terdapat kapal Inggris yang akan bersiap berlabuh ke negerinya. Kapal ini membawa surat Sultan Banten yang ditujukan pada Raja Inggris. Tidak lama berselang, datang utusan Sultan

---

<sup>37</sup> Wawancara dengan Abah Yadi, Sejarawan dari Bantenologi IAIN Serang, pada Minggu, 7 April 2019.

<sup>38</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 106.

<sup>39</sup> R. Van Eck, *De Geschiedenis van Nederlanders in de Oost-Indien Archipel* (Zwolle: W. E. J. Tjeenk Willink, 1899) hal. 8.

<sup>40</sup> J. S. Stavorinus, *Reize van Zeeland over de Kaap de Goude Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen Enz.* (Leyden: J. Honkoop, 1793) hal. 200.



yang menghadap ke awak kapal guna menyampaikan anjuran untuk tidak memulai pelayaran di hari itu, setidaknya sampai tanggal 13. Kru kapal pun menyanggupinya. Esok paginya, sepasukan Belanda datang mendekati kapal itu dengan beberapa sekoci dan kapal itu. Para penumpang kendaraan air itu adalah pasukan VOC bersenjata bedil.

Sekoci dan kapal Belanda menepi ke satu bagian sungai. Pasukan mereka mulai menuruni kapal itu. Terlihat dari maksud mereka ingin mendatangi kapal Inggris. Namun sebelum mereka mendekat, rupanya di sekitar daerah itu muncul pasukan Banten, yang setelah diketahui belakangan, sudah ditugaskan Sultan untuk menjaga armada Inggris tersebut. Pasukan Banten berlarian dengan tangkas menerjang pasukan Belanda. Mendapati serangan mendadak, pasukan Belanda pun segera melepaskan sejumlah tembakan ke arah lawan. Menurut kesaksian para pelaut Inggris yang menyaksikan pertempuran itu, pasukan Banten bertarung dengan keberanian dan kewibawan yang tinggi. Dalam catatan ini tidak disebutkan senjata yang digunakan pasukan Banten. Besar kemungkinan, sebagian besar dari mereka menggunakan taktik sergap dan serang menggunakan tangan kosong, atau mungkin senjata yang umum digunakan seperti keris.

Menginjak jam 9, air sungai di dekat pertempuran itu surut. Sekoci dan kapal kecil Belanda pun tergeletak di tanah. Sebagian pasukan Belanda ada yang meninggalkan medan laga guna mendorong mundur kapal kecil dan sekocinya ke arah air. Tidak berselang lama, kapal Belanda yang membawa meriam pun mulai mendekati tempat pertempuran. Kapal ini memuntahkan sejumlah tembakan meriam yang membuat pasukan Banten membatalkan serangannya, karena harus berlarian menghindari tembakan meriam. Keberadaan kapal besar dalam perang di darat memang kelihatannya tidak lazim, namun itu merupakan cara Belanda untuk segera merebut kemenangan dengan membuat jerih lawan.

Tidak jauh dari medan perang, terdapat dinding melintang (benteng). Beberapa pasukan Banten yang membawa senapan menyerang balik ke arah kapal Belanda. Sebagian pasukan Banten yang lain bertahan meskipun korban yang jatuh di pihak Banten tidak sedikit. Di tengah haru biru desing peluru melawan meriam, sepasukan Banten memilih mendekati dan memanjat kapal hingga ke dek. Di sana mereka mempertontonkan kebolehan seni bertempur mereka. Pasukan Belanda banyak yang menjadi korban dari serangan jarak dekat ini. Oleh sebab kondisi yang tidak memihak, kapal Belanda pun segera mengarah ke tengah, tanda mengundurkan diri. Bantuan ini begitu menggembirakan awak kapal Inggris yang ada di situ. Mereka bersukur kepada Tuhan sekaligus berterima kasih kepada pasukan Banten yang menyelamatkan nyawa mereka.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Charles Sweeting, *The Civil Wars of Bantam; Or, An Impartial Relation of All the Battels, Sieges and Other Remarkable Transactions, revolutions and*

Ketika Banten berada dalam masa blokade perairan sekitar Selat Sunda dengan VOC, dewan keamanan dan militer Banten telah menyiapkan kebutuhan perang yang cukup untuk memberi pukulan telak pada musuhnya. Chalwany dan Mudjahid memperoleh informasi yang berharga dari *Sadjarah Banten* mengenai siapa saja perwira yang bertugas di angkatan darat dalam menghadapi pasukan VOC, mereka adalah:

Angkatan darat

1. Pasukan yang dikomandoi oleh Ngabehi Wirasaba dan Ngabehi Purwakarti dikirim ke Caringin untuk menahan laju musuh yang datang dari Selatan
2. Pasukan yang dikomandoi oleh Ngabehi Tanuita ditempatkan di jantung kota Surosowan untuk mengamankan ibukota Kesultanan
3. Pasukan yang dipimpin oleh Ngabehi Tanujiwa ditugaskan sebagai barisan penghubung antara pasukan yang bertugas di garis depan Angke dengan Tangerang dan Kota Surosowan
4. Pasukan yang dipimpin oleh Raden Senopati Ing Ngalaga (Panglima Perang) dan Rangga Wirapatra ditugaskan menjadi pasukan perang yang sekaligus menjadi pasukan induk. Pasukan ini berisi 5000 pasukan pilihan

### 3. Pasukan Meriam

Barisan meriam ditugaskan di pesisir pantai di sekitar ibukota Banten untuk menghadang musuh yang datang dari Teluk Banten. Setiap meriam dioperasikan oleh 10 orang petugas khusus yang dikomandoi oleh seorang pemimpin kelompok. Dalam *Sadjarah Banten* terdapat informasi mengenai nama meriam sekaligus pemimpin kelompok, antara lain: meriam *Jajaka Tua* dipercayakan pada Pangeran Upapatih, *Jaka Pekik* kepada Pangeran Kidul, *Kalantaka* kepada Pangeran Lor, *Nilantaka* kepada Pangeran Kulon, *Kalajaya* kepada Pangeran Wetan, *Ki Muntab* kepada Tubagus Suradinata, *Urangayu* kepada Pangeran Wirasuta, *Pranggisela* kepada Pangeran Prabangsa, *Danamarga* kepada Pangeran Sutamanggala, *Jaka Dalcem* kepada Pangeran Gusti. Terdapat 50 meriam lagi yang dipercayakan penggunaannya pada para perwira setingkat ponggawa. Meriam-meriam itu disusun di Sunya Gagak, Kuta Karang, hingga di tepi-tepi sungai yang strategis. Dari Pabean Barat hingga Pabean Timur, dari Kuta Jagabaya sampai Kedongkalan dan Kapatihan.<sup>42</sup>

Sultan Banten sudah mafhum bahwa teror dan serangan Belanda banyak dialamatkan ke kapal-kapal dagang Banten maupun kapal dagang asing yang akan ke Banten. oleh sebab itu, selain memperkuat armada laut,

---

*Accidents that Happened in the Late Civil wars Bertween that King and His Eldest Son Commonly Called by the The Young King* (London: H. C., 1683) hal. 2 – 4.

<sup>42</sup> Chalwany, *Catatan ...*, hal. 139 – 140.

sultan Banten juga berpikir untuk memperkuat pertahanan di wilayah pesisir. Benteng yang kuat di bangun di wilayah Angke dan Tangerang. dua benteng ini termasuk pos-pos pertahanan Banten terdepan. Selain bertugas menahan laju musuh, benteng ini juga diharapkan mampu mengirim informasi awal mengenai pergerakan pasukan laut dan darat VOC, sehingga satuan pasukan yang lain dapat segera mempersiapkan diri menyongsong serangan lawan. Dari dua benteng ini pula, pada 1659, pasukan Banten melakukan serangan ke Batavia. Di samping pasukan reguler, masyarakat umum, dalam kasus tertentu, dapat tergolong menjadi tentara paramiliter yang penting bagi Banten. Sewaktu Jan Pieterszoon-Coen bertahta di Batavia, ia sering mengeluhkan munculnya gerakan sabotase yang dilancarkan penduduk yang tinggal di sekitar Batavia. Aksi-aksi mereka dianggap membahayakan penghuni Batavia, utamanya orang Eropa. Mereka tidak segan membunuh lawannya sehingga menciptakan ketakutan sendiri di dalam kota. Pada Oktober 1619, dikabarkan tiga orang pribumi berhasil ditangkap dan terdapat suatu momen di mana ketiganya dihadapkan dengan Coen. Coen mengetahui bahwa motivasi mereka membunuh atau melakukan tindak kejahatan dilatarbelakangi oleh kepatuhan mereka kepada Banten. sehingga, ia menarik kesimpulan bahwa kejahatan di sekitar Batavia merupakan cara Banten merongrong kekuasaan VOC di Jacatra.<sup>43</sup>

Ketika Batavia terlibat perang dengan Susuhunan Mataram, hampir setiap orang Jawa yang ada di Batavia selalu dicurigai. Menurut *Daghregister 1656 – 1657* dalam catatan bulan Desember 1656, banyak orang Banten yang ada di Batavia mengalami hal serupa, banyak dari mereka yang dilabeli sebagai telik sandi Susuhunan Mataram. Beberapa dari mereka kedatangan membawa kanon (meriam) atau keris. Di masa ketika blokade Belanda menguat sekitar 1650, Banten juga kerap melakukan serangan diam-diam kepada Batavia. Para penduduk Banten yang tinggal di sekitar Ommenlanden menjadi musuh yang tidak bisa diduga kedatangannya.<sup>44</sup>

Ketika masa pertikaian Sultan Agung dengan putranya, Sultan Haji, Benteng Speelwijk benar-benar menjadi duri dalam daging. Benteng ini dibuat dengan material batu yang keras, dan di setiap *bastion*-nya juga terdapat meriam. Letak benteng ini yang tidak jauh dari kota Banten, menerbitkan ancaman laten bagi para pasukan Banten yang tergabung dalam barisan Sultan Agung.<sup>45</sup> Dalam medan perang jenis ini, maka penggunaan angkatan bersenjata darat tentu dibutuhkan. Pemahaman geografis yang mendalam terhadap daerah sekitar benteng, menjadi kunci pasukan Banten menahan gelombang serangan yang datang dari dalam benteng.

---

<sup>43</sup> Van Eck, *De Geschiedenis ...*, hal. 51.

<sup>44</sup> ANRI, *Daghregister 1656 – 1657*, hal. 31.

<sup>45</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 57.



Gambar 11: Sketsa Benteng Speelwijk versi F. de Haan. Empat sisi benteng dinamakan bastion, tempat meletakkan meriam.

Sumber: ANRI, Map B105, Peta Benteng Speelwijk Banten versi F. de Haan.

### C. Pertahanan Untuk Kelancaran Kegiatan Ekonomi

Baik pasukan darat maupun pasukan laut yang dimiliki Banten, telah melakukan tugasnya dengan baik untuk menjaga kedaulatan rajanya. Merujuk pada keterangan A. T. Mahan bahwa sumber utama pendapat negara atau kerajaan bergantung pada penguasaan akan jalur laut. Ranah berair ini merupakan lokus yang tepat untuk mengalirkan barang dagang ke luar daerah, dan biasanya mendatangkan profit yang tinggi. Untuk itu, pengamanan jalur laut harus dilakukan, agar pergerakan musuh semakin sempit memasuki zona kekuasaan kerajaan.<sup>46</sup> Tidak bisa dipungkiri, keuntungan yang didapat Banten dari perdagangan, ikut mempengaruhi perkembangan sistem pertahanan dan pengadaan tentara yang terlatih. Benteng kota Banten yang kokoh dan diperkuat oleh meriam-meriam Eropa dan keberadaan gudang senjata yang selain diisi oleh senjata tradisional, juga diperkuat pula oleh karaben dan meriam, menunjukkan bahwa aparaturnya menganggap pertahanan adalah hal yang penting, untuk menjaga keamanan dan kelancaran perdagangan. Mereka tidak ingin jika suatu ketika, para saudagar lari tunggang langgang akibat perang yang terjadi di sekitar kota Banten. Pemikiran semacam ini tentu saja akan terlaksana dengan baik,

---

<sup>46</sup> Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)* (Boston: Little, Brown and Company, 1918) hal. 2.

manakala keuntungan dari pendapatan negara sudah cukup untuk membiayai proyek-proyek terkait.

Pengamanan di wilayah pelabuhan juga disorot Mahan sebagai jantung pertahanan suatu kerajaan. Mahan meyakini bahwa sebagian besar pelabuhan di dunia merupakan tempat bersemayam kekayaan suatu bangsa, yakni melalui perdagangan, pabean serta penyewaan fasilitas kerajaan dan swasta untuk kebutuhan para saudagar. Dalam startegi perang laut modern, pelabuhan akan selalu menjadi titik terlemah pertahanan suatu bangsa. Keyakinan Mahan ini agaknya ditampik oleh fakta bahwa Banten mempunyai instalasi keamanan pelabuhan yang memadai, sehingga ancaman serangan atas pelabuhan selalu bisa diminalisir.<sup>47</sup>

Wilayah pesisir Barat Sumatera, yakni di Bengkulu, sekitar Selat Sunda, serta perairan yang berada di antara Laut Jawa sampai dengan Kepulauan Bangka dan Belitung, merupakan wilayah jelajah pasukan Banten. Dengan adanya pengamanan atas wilayah ini, menunjukkan bahwa Sultan Banten mempunyai perhatian yang besar dalam pengadaan sarana dan prasarana serta pasukan terampil yang mampu bertugas menjaga agar peredaran kapal-kapal dari dan ke Banten atau wilayah bawahan Banten, sebagaimana terlihat di atas. Langkah ini merupakan suatu keharusan, mengingat ancaman musuh akan selalu mengintai mereka, seperti adanya peristiwa blokade oleh kapal-kapal VOC.

Meskipun keberadaan kapal-kapal VOC sangat membantu peredaran kapal-kapal dagang asing yang datang ke Banten, namun upaya mereka menghancurkan ekonomi Banten, masih menemui jalan terjal. Reputasi Banten sebagai pasar lada dunia agaknya mengalahkan keseriusan VOC menyumbat perekonomian Banten. Para saudagar asing masih banyak yang datang ke pelabuhan dan berbelanja di pasar Banten. Kebutuhan akan barang dagang mengalahkan usaha kotor VOC, sehingga langkahnya belum bisa dianggap berhasil. Terlebih, para pasukan VOC juga harus menjaga wilayah perbatasan darat mereka yang juga rentan oleh serangan musuh.

Batavia sepanjang abad 17, menjadi momok yang selalu mengancam kedaulatan maritim Banten. Kedudukannya yang berdekatan dengan perbatasan Timur Banten, dianggap mengganggu. Mereka kerap menebar ketakutan dan sering memperoleh aneka komoditas dari pedalaman Banten, tanpa melakukan transaksi di pasar Banten. Boleh dikatakan, mereka hidup dengan menyodet alur-alur komoditas Banten, selain juga dari bandarnya yang ramai. Terkait hal ini, Banten senantiasa berupaya mengusir keberadaan VOC, dengan mengadakan peperangan terbuka di sekitar perbatasan Sungai Cisadane, sebagaimana yang disebutkan di atas.

Menginjak masa pemerintahan Sultan Haji, wilayah perbatasan Banten-Batavia di Tangerang menjadi semakin kondusif. Serangan-serangan

---

<sup>47</sup> Sweeting, *The Civil ...*, hal. 10.



yang dilakukan pasukan Banten semakin berkurang. Hal ini dikarenakan Sultan Banten telah menetapkan perjanjian perdamaian dengan pihak VOC. Kedua belah pihak menyepakati bahwa penduduk yang menaiki perahu serta membawa barang dagang, baik yang ada di sisi Barat maupun yang ada di sisi Timur Sungai Tangerang tidak lagi wajib melalui proses pemeriksaan yang ketat, sebagaimana yang dilakukan kedua belah pihak di masa pemerintahan sebelumnya.<sup>48</sup>

Namun, sepanjang sumber yang didapat penulis, perang-perang yang dilakukan Banten dengan VOC, tidak ada yang sampai membahayakan kedudukan VOC. Perang dengan hasil kalah dan menang secara silih berganti, mungkin itu yang bisa dilihat, namun perang sekala besar yang menyebabkan kedudukan VOC benar-benar terancam tidak sampai terlaksana. Justru kebalikannya, terhitung sejak 1680-an, pasukan VOC semakin dalam merangsek ke wilayah Banten, terlebih dengan adanya konflik antara Sultan Ageng Tirtayasa dengan Sultan Haji, yang menyebabkan instalasi keamanan di perbatasan semakin mengendur, karena Sultan Haji membukakan pintu bagi hadirnya kekuatan VOC di Banten.

#### **D. Relasi Antarkelompok Elit**

Pada bagian ini akan disajikan beberapa penjelasan mengenai adanya relasi kesultanan Banten dengan pihak-pihak yang termasuk dalam kelas elit di Banten. penulis tidak akan mengulang pembahasan mengenai aktivitas perangkat istana Banten secara mendalam, dan hanya menyisakan kedudukan dan fungsi ponggawa sebagai salah satu perangkat Banten yang mempunyai relasi dengan kelompok elit yang lain.

Kelompok elit di sini, lebih dikerucutkan pada golongan yang menggeluti dunia bisnis dan perdagangan. Oleh sebab itu, penulis mengambil beberapa contoh relasi kerajaan Banten dengan kelompok pelaku ekonomi asing, sebagai suatu gambaran bahwa hubungan erat antara saudagar dengan penguasa adalah modal penting bagi kelangsungan kegiatan ekonomi. Meskipun demikian, hubungan dagang tidak selalu berjalan dengan baik. dalam beberapa kasus, hubungan ekonomi justru menjadi pemantik lahirnya pertikaian, seperti yang terlihat dalam hubungan Banten dan VOC.

Antara pemerintah dengan para saudagar terlibat hubungan yang kompleks. Secara umum, para pembeli dari lintas benua berdatangan ke Banten ingin membeli komoditas khas yang ditemukan di pasar Banten. Pemerintah bertugas menjaga agar barang dagang tetap tersedia, melalui sejumlah regulasi di bidang pertanian, perkebunan, pengangkutan hingga pengelolaan pasar dan aneka peraturan lainnya. Pada perkembangannya, para administratur istana, seperti ponggawa dan saudagar, mempunyai kegiatan

---

<sup>48</sup> ANRI, Naskah Perjanjian Sultan Abu al-Nasr Abdul Qahar kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda, tanpa keterangan waktu.

lain di sektor perdagangan yang semakin meramaikan pasar Banten. Kepemilikan kapal dagang oleh para pejabat kerajaan bukan merupakan kesalahan di waktu itu, sejauh mereka dapat memenuhi kewajibannya pada negara.

### 1. Potret Rapat Kerajaan

Sultan Banten memerintah kerajaannya dengan pelbagai kewibawaan. Wibawa raja berasal dari darah leluhur yang mengalir di dalam tubuhnya. *Trah* atau keturunan Sunan Gunung Jati dan Maulana Hasanuddin menjadi modal penting bagi seorang raja sebagai pembuktian bahwa ia bukan hanya penguasa, melainkan juga mewakili golongan ulama. Supremasi semacam ini penting untuk memberikan kesan keramat di hadapan para menteri, ponggawa serta para tamu-tamu dari negeri asing.

Para penguasa Jawa, termasuk penguasa Banten selalu membutuhkan legitimasi kekuasaan dari penguasa Mekkah. Gelar yang diberikan dari Arab dianggap penting, selain bukti supremasi Sultan di bidang keagamaan, juga merupakan gelar yang menunjukkan dirinya ditahtakan untuk kepentingan umat Islam. Dalam suatu catatan Belanda yang berangka tahun 1669, disebutkan bahwa Sultan Banten mengirim utusan dengan menaiki kapal yang bernama *salamat*. Tujuan duta Banten adalah untuk menghadap penguasa Mekkah guna mendapatkan gelar untuk rajanya. Setelah menyelesaikan urusannya, sang utusan pulang dengan membawa surat yang isinya adalah pemberian gelar Sultan Abdul Qahar kepada raja Banten. Dalam catatan lain yang berangka tahun 1675, Sultan Banten juga pernah mengirimkan banyak hadiah ke Mekkah.<sup>49</sup>

Salah satu bukti kekuasaan Sultan Banten adalah mengangkat para pejabat istana sesuai dengan keinginannya sendiri. Ketika Panembahan Ratu menjadi Sultan Banten, ia mengangkat lima orang bangsawan kesayangannya untuk menduduki posisi penting dalam pemerintahan Banten. Mereka adalah: Wangsadipa, Naraita, Tumenggung Wira Utama, Kanduruhan dan Ranggawirapatra. Ia juga menobatkan Pangeran Mandura sebagai *Mangkubumi* (setingkat patih) dan Tubagus Wiratmaja sebagai *Pangiwa*.<sup>50</sup>

Sebagai bentuk ketundukkan dan bakti kepada Sultan Banten, negeri-negeri bawahan akan memberikan upeti kepada kerajaan. Biasanya, waktu pemberian upeti berlangsung pada musim kemarau. Kesultanan jarang menerima upeti ketika musim penghujan dan musim peralihan. Besar kemungkinan, ini berkaitan dengan sarana pengangkutan upeti tersebut yang akan terganggu dengan kondisi jalan yang berlumpur. Upeti ini dalam istilah

---

<sup>49</sup> B. Schrieke, *Indonesia Sociological Studies; Ruler and Realm in Early Java* (The Hague dan Bandung: W van Hoeve Ltd., 1957) hal. 250.

<sup>50</sup> Hoesein, *Tinjauan ...*, hal. 49 dan 71.

kerajaan disebut juga penerimaan “sembah”. Upacara penerimaan sembah diadakan secara seremonial.

Hoesein Djajadiningrat menyebutkan bahwa upacara penerimaan sembah diadakan di tempat yang luas, seperti belairung istana. Terlebih dahulu, Sultan akan menanyakan keadaan para menteri dan ponggawa serta keadaan harta milik mereka. Kemudian, sultan akan menanyakan tentang keadaan perekonomian dan pelabuhan di Banten. Jika para pejabat kerajaan selesai menjawab, Sultan akan bertanya kembali tentang keadaan negeri-negeri Nusantara seperti Aceh, Malaka, Jambi, Johor, Palembang, Makassar, Mataram, terlebih lagi kabar mengenai Jakarta (Batavia). Setelah itu Sultan akan menanyakan tentang keadaan hukum. Kasus apa saja yang belum diselesaikan oleh kadi, sehingga membutuhkan bantuan putusan dari Sultan. Jika terdapat perselisihan hukum yang melibatkan para ponggawa, maka Sultan sendiri yang akan memberikan putusannya. Sultan akan meminta nasihat terlebih dahulu kepada penasihat kerajaan, yakni kepada Pangeran Papatih, yang tidak lain adalah paman si Sultan. Setelah pertanyaan-pertanyaan itu selesai dijawab, baru kemudian Sultan menanyakan kabar kerajaan secara umum.

Tentu amat dimaklumi, mengapa Sultan Banten menaruh perhatian besar kepada kabar tentang Batavia. Perkembangan *Kasteel van Batavia* selalu menarik perhatian Sultan Banten, mengingat lokus yang dikuasai kongsi dagang Belanda, VOC ini, senantiasa mengembangkan perniagaan dan pelabuhannya. Oleh sebab itu, Sultan membutuhkan kabar-kabar terbaru mengenainya, agar ia dapat segera memberikan perintah strategis, selain memberikan peringatan untuk mengantisipasi segala bentuk upaya Batavia menekan perdagangan Banten.<sup>51</sup>

Dari gambaran upacara sembah di atas, diperoleh pemahaman bahwa dunia perniagaan menjadi fokus pertanyaan utama Sultan. Hal ini juga melatarbelakangi mengapa pertanyaan itu perlu diutarakan di kesempatan pertama. Keuntungan dari perniagaan dan pelabuhan merupakan inti pendapatan utama kesultanan Banten. Adapun keuntungan panen dan penyerahan *bulubekti* atau upeti didapatkan secara berkala. Sultan menunjukkan perhatian yang besar di bidang ini. Amat dimungkinkan, jika terdapat suatu masalah di bidang perdagangan dan pelabuhan yang diutarakan para pejabat terkait, maka Sultan akan segera memberikan pandangannya atau bahkan solusi atas masalah tersebut. Pertanyaan selanjutnya, yakni berupa keadaan negeri-negeri lain di Nusantara, juga di antaranya menyinggung masalah perdagangan secara global, tidak hanya menyentuh bahasan politik.

---

<sup>51</sup>Hermanus Johannes de Graaf, "Titels en namen van Javaanse vorsten en groten uit de 16e en 17e eeuw," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, Vol. 109, No.1, 1953, hal. 62.

Sultan akan memimpin rapat kerajaan dengan penuh keagungan dan kewibawaan. Para *sentana* kerajaan (aparatur kerajaan) sudah duduk dengan rapi sesuai dengan tempatnya masing-masing. Begitu Sultan sampai di ruangan, semuanya memberikan salam sembah, suatu salam yang menunjukkan bakti mereka yang amat mendalam pada junjungannya, serta tanda bahwa apapun yang dititahkan oleh rajanya, adalah suatu tugas yang harus diselesaikan dengan sebaik mungkin, dikarenakan titah raja sama dengan petuah para pendeta (ulama). Ungkapan ini terangkum dalam frase Jawa *sabda pendeta ratu*, perkataan raja adalah juga perkataan pendeta (atau sebaliknya).<sup>52</sup>

Bukti sembah atau upeti merupakan bukti ketundukkan para raja bawahan (bupati) kepada Sultan. Dalam upacara pemberian sembah, para pejabat kerajaan akan duduk mendekati raja, dan tidak diperbolehkan duduk di tempat yang terkena sinar matahari. Ini merupakan simbolisasi dari kedekatan raja kepada bawahannya.<sup>53</sup> Para bupati, secara satu persatu, akan menyampaikan upetinya. Mereka yang kedapatan tidak membawa upeti, atau bahkan tidak hadir dalam pertemuan itu, dianggap sebagai pemberontak atau setidaknya raja dapat segera mafhum bahwa bawahannya itu sudah tidak lagi tunduk pada Banten.<sup>54</sup>

## 2. Ponggawa

Di dalam sistem pemerintahan Banten dikenal suatu pembantu kerajaan yang dinamakan ponggawa atau punggawa. Mereka mempunyai tugas-tugas khusus yang berkaitan dengan pengelolaan kerajaan. Mereka adalah pembantu utama raja yang bertanggung jawab atas jalannya roda pemerintahan kerajaan. Kedudukan mereka dibawah patih yang bertindak sebagai perdana menteri dalam suatu negara. Ponggawa hormat dan patuh pada raja, namun bukti ini tidak menutup hasrat mereka untuk memainkan politik internal di kerajaan.

Para ponggawa atau perangkat istana di kerajaan-kerajaan Jawa, lazimnya dijabat oleh para *menak* atau bangsawan pribumi. Terdapat pengecualian di Banten. Sebagian ponggawa Banten merupakan etnis asing, seperti berlatar belakang etnis Tamil. Kenyataan ini tentu menjadi keunikan sendiri, perlu diadakan studi khusus, mengapa Sultan Banten mempunyai keyakinan untuk menempatkan orang asing dalam pemerintahannya. Disebutkan bahwa pernah ada seorang Tamil yang memegang wewenang paling penting di kerajaan. Pada sekitar 1596, diketahui ada beberapa orang

---

<sup>52</sup> Irmawati M. Johan, *Laporan Penelitian Pemerintahan dan Kekuasaan Kesultanan Banten Abad XVI – XVII M* (Depok: Universitas Indonesia, 1992) hal. 1 – 7.

<sup>53</sup> Hoesein, *Tinjauan ...*, hal. 58.

<sup>54</sup> Irmawati, *Laporan ...*, hal. 8.

Tamil yang menjabat sebagai kyai patih atau syahbandar di Banten. Mereka semua berlatar belakang pedagang besar. Jika kedudukan syahbandar dijabat orang asing, bukan merupakan keanehan, namun jika sampai patih dijabat orang asing, tentu menjadi suatu anomali dalam tata pemerintahan Jawa saat itu.<sup>55</sup>

Para ponggawa bukan diisi oleh para pejabat yang murni mempunyai pengalaman di bidang pemerintahan. Misalnya, seorang ponggawa tidak seluruhnya pernah berkarir di tata pemerintahan Banten, mulai dari menjadi lurah atau adipati. Ponggawa di abad 17, lebih banyak diisi oleh kalangan pedagang besar pribumi. Sebagian pedagang lokal tergerak untuk ikut berpartisipasi dalam pemerintahan Banten. tujuannya, selain membantu kerajaan juga mengamankan bisnis mereka, karena pada prakteknya, apa yang mereka kerjakan tidak melulu menyangkut persoalan kerajaan, namun juga lobi-lobi tinggi di bidang perdagangan dan peluang usaha mereka termaksud agenda yang diselipkan dalam pertemuan itu.<sup>56</sup>

Ketika Banten berada di masa walikerajaan, seperti masa waliraja Ranamenggala, ponggawa tetap memandang penting mandat raja yang diwakilkan. Sebisa mungkin, mereka akan menyesuaikan dengan kebijakan-kebijakan pemerintahan, sembari tetap mengupayakan keuntungan bisnis mereka. Dalam pengangkatan seorang waliraja, terkadang ponggawa harus menjalin aliansi dengan pedagang-pedagang besar pribumi lainnya untuk menaikkan bobot politik mereka, menghadapi para pangeran yang mengusung trah kesultanan Banten. Bukan merupakan rahasia, para ponggawa merupakan lawan politik utama para pangeran Banten, bahkan ponggawa sering memenangkan suatu kontestasi politik berkat keluasan jaringan bisnis serta besarnya dana yang mereka miliki.<sup>57</sup>

Sultan dan perangkat istana Banten sangat menghargai kedudukan kepala daerah (*local chief*) bawahan Banten. Komunikasi antara keduanya senantiasa terbangun dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan sedikitnya berita makar dari suatu daerah bawahan Banten, utamanya sepanjang abad 17. Jika Sultan Banten mendapati suatu daerah wilayahnya tidak mempunyai pemimpin, ia akan segera mencarikannya. Biasanya sosok yang pantang dijadikan kepala daerah adalah orang yang mempunyai wibawa di mata masyarakatnya. Sang Sultan akan dengan senang hati memberikan berbagai macam hadiah yang dikenakan sebagai bukti kebesaran seorang pemimpin seperti gelar kehormatan, pakaian, tombak, keris, serta payung besar kerajaan. Gelar kebesaran dari raja mempunyai arti penting bagi seorang kepala daerah, utamanya ketika ia menghadapi konflik di daerahnya kelak.

---

<sup>55</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 113 – 114.

<sup>56</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 116.

<sup>57</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 116.



Di Lampung, seorang elit lokal yang ditunjuk sebagai seorang pemimpin daerah akan diberi gelar “Punggawa Utama”. Gelar ini menjadi senjata untuk menundukkan para kandidat perampas kekuasaan yang umumnya berasal dari kalangan bangsawan daerah tersebut. Umumnya, para kompetitor penguasa akan berupaya menjalin hubungan pernikahan dengan keluarga sang kepala daerah terpilih. Ornamen-ornamen kesultanan Banten yang dikenakan sang kepala daerah atau digunakan untuk menghias ruang pertemuannya, digunakan sebagai *regalia*, tanda bahwa dirinya adalah pemegang supremasi Banten yang sah atas daerah yang dipimpinnya. Selama sang kepala daerah menjalankan fungsinya dengan baik, maka selama itu pula wibawa kesultanan terus berada di pundaknya.

Sultan Banten juga memberikan piagam Banten kepada representasinya di wilayah bawahan. Piagam ini merupakan bukti lain yang memperkuat kedudukan politik sang kepala daerah. Pengesahan ini merupakan pertanda yang sangat penting yang menunjukkan keterkaitan hubungan administrasi daerahnya dengan istana Banten. Dalam banyak kasus, nama sultan yang berkuasa dan nama si kepala daerah akan tertulis di dalam piagam tersebut. Dokumen ini mirip dengan yang ditemukan di Minangkabau, yang bernama *surat cap*. Piagam dibuat dengan ornamen-ornamen khusus kesultanan Banten, yang mungkin di saat itu sulit untuk dibuat imitasinya, yang menjadi penegas garansi kesultanan Banten atas otoritas sang kepala daerah. Tidak jarang masyarakat setempat mengeramatkan piagam dari Banten. Suatu piagam yang ditemukan di Krui, diakui mempunyai kekuatan magis. Jika piagam tersebut dicelupkan ke dalam air, maka air itu dianggap mujarab mengobari penyakit kegilaan.<sup>58</sup>

Di samping syahbandar, ponggawa juga merupakan rekanan yang penting bagi para pedagang lokal maupun internasional. Hubungan ini terus dibina didasari oleh kebutuhan saling meningkatkan usaha milih pribadi.

### 3. Saudagar Asing

#### a. Inggris

Sebelum 1619, EIC (*East Indische Company*), Kongsi Dagang Inggris di India Timur, menargetkan seluruh lada yang didapat dari Jawa, Borneo dan Sumatera dikapalkan langsung ke Inggris. Namun, pada awal 1615, digulirkan kebijakan bahwa sebagai angkutan lada dikirimkan ke India Barat dan Persia. Setelah diteliti, rupanya di sana pasaran lada cukup menggiurkan. Di samping itu, langkah ini ditempuh untuk menghalangi pemasaran lada yang dilakukan para pedagang Belanda.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> , Atsushi Ōta, *Changes of regime and social dynamics in West Java: society, state and the outer world of Banten, 1750-1830* Vol. 2 (Leiden: Brill, 2006) hal. 56 – 57.

<sup>59</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 38.

Dalam rangka menahan perkembangan laju Inggris, pemerintah Belanda di Batavia meminta bantuan para pedagang Tionghoa untuk membawa ladanya ke Batavia. Hal ini dapat dilihat dari laporan seorang pejabat tinggi Inggris bernama Muschamp. Ia mendapat informasi bahwa ketika pedagang Inggris terkena blokade ekonomi dari Banten pada 1627, para pedagang Tionghoa mengirim 1000 ton lada ke Batavia. Kenyataan ini amat memukul Inggris. Muschamp sempat menganggap bahwa perdagangan Inggris dengan Banten di masa setelahnya akan berjalan tanpa harapan yang pasti.<sup>60</sup>

Pada rentang 1628 – 1640, perdagangan Inggris atas lada Banten setiap tahunnya mengalami penurunan. Jumlah lada yang diperoleh selalu lebih kecil dari tahun ke tahun. Inggris tidak mempunyai wewenang untuk memaksa atau sekedar meminta penambahan kuota, mengingat hubungan dagang dengan Banten didasari oleh kepercayaan. Artinya jika pihak Banten memberikan alasan bahwa kecilnya jumlah kuota yang diterima Inggris akibat suatu alasan, maka pedagang Inggris tidak memiliki ruang untuk mempertanyakan kembali alasan ini. Alasan ini tentu saja sulit diterima mengingat Inggris hampir tidak pernah mempunyai masalah dengan pembayaran lada bahkan mereka kerap memberikan uang jauh hari sebelum panen lada terjadi. Inggris berhasil menghimpun informasi bahwa kenyataan yang pahit ini rupanya dilatarbelakangi oleh keberadaan pedagang Tionghoa yang juga sedang gencar mencari lada.<sup>61</sup>

Inggris selalu menunjukkan keseriusannya untuk menjaga hubungan yang baik dengan Banten. Mereka tidak ragu memberikan bantuan kepada Banten, termasuk di bidang militer. Merujuk pada *Dagh Register 1640 – 1641*, disebutkan bahwa ketika armada perahu perang Banten diberangkatkan untuk menindak pemberontakan di Lampung pada September 1641, Inggris memberikan bantuan berupa beberapa pasukan senapan (*muskets*) dan beberapa pasukan bagian mesiu (*bandoliers*). Kebetulan sekali, ekspedisi ini dikepalai oleh seorang Pangeran Banten. Bantuan ini tentu saja amat penting untuk meningkatkan daya tawar politik Banten di mata para pemberontak. Pasukan bantuan ini terus bertempur dengan pasukan Banten sampai penertiban selesai pada 2 Oktober 1641.

Beberapa waktu kemudian, Sultan Banten memerintahkan agar seluruh lada di Lampung dan Silebar diserahkan ke Banten. lada-lada ini diangkat menggunakan perahu-perahu dari Lampung langsung diantarkan ke pelabuhan Banten. Sultan menjamin keamanan perahu-perahu itu sedari berangkat hingga pulang. Dengan datangnya komoditas lada dari Sumatera membuat persediaan lada Banten mengalami penambahan yang signifikan. Sultan juga tidak lupa akan bantuan Inggris sebelumnya, ia

---

<sup>60</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 90 – 91.

<sup>61</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 92 -93.

menawarkan monopoli eksklusif bagi Inggris untuk membeli lada Banten dari 1641 – 1643.<sup>62</sup>

Menginjak bulan-bulan terakhir 1658 hingga awal 1659, blokade VOC di Selat Sunda semakin diperketat. Inggris harus memutar otak agar pasokan ladanya semakin terjaga. Ia pun bekerjasama dengan para nelayan lokal di Lampung untuk menggunakan perahu-perahu mereka untuk mengangkut lada di Banten. Lama-kelamaan, VOC mengetahui cara ini dan menganggap Inggris telah melakukan penyelundupan lada. Abraham Matsyuker, Gubernur VOC di Batavia, sebelumnya tidak mengetahui usaha Inggris ini. Ia mendapat informasi dari seorang tahanan Belanda di Banten. setelah itu, pengamanan di Selat Sunda pun semakin diperketat.<sup>63</sup>

Bagi Inggris, cara di atas merupakan langkah alternatif untuk menjaga ketersediaan lada. Salah satu hal yang menarik dalam kasus ini, adalah keterlibatan para nelayan lokal yang bersedia membantu Inggris. Penulis berkeyakinan bahwa keberhasilan Inggris mengapalkan lada dari Teluk Lampung sampai Banten, tidak terlepas dari bantuan Banten. Kerajaan sudah memberikan garansi keamanan bagi perdagangan Inggris. Mungkin juga, ini bagian dari upaya Banten menghargai ketetapan monopoli lada kepada Inggris yang diberlakukan antara 1641 – 1643. Jika bukan demikian, maka setidaknya Inggris masih menjaga hubungan baik dengan Banten sampai waktu ketika kasus di atas terjadi.

EIC mempunyai loji yang lebih besar dibanding bangsa-bangsa Eropa lainnya di Banten. Loji mereka terletak di sebelah Utara dari kompleks pemukiman orang Eropa. Pada 1670, mereka sibuk memperbesar bangunan loji mereka sebagai imbas keberhasilan mereka bertraksaksi di Banten. Pada 1671, mereka membangun dua gudang baru yang disediakan untuk lada, dan pada 1674, jumlah lada yang mereka kumpulkan dua kali lipat dari jumlah tempat penyimpanan mereka. Ini merupakan kemajuan penting perdagangan lada yang ditempuh sejak lima tahun terakhir. Pada 1675, mereka mendapat tambahan lahan 4500 meter persegi untuk kepentingan bangunan mereka.

Loji Inggris merupakan kawasan yang terbuka bagi para pemukim Eropa lainnya. Di dalam loji mereka kerap menerima kerabat Eropa lainnya seperti dari Denmark dan Prancis untuk berendam di kolam pemandian mereka di sore hari. Ini tidak lebih dari simbol keakraban di antara para pemukim Eropa. orang-orang Inggris juga kerap membawa istri mereka menaiki perahu keliling kota untuk menikmati suasana matahari terbenam. Aktivitas ini pernah menimbulkan suatu masalah di lingkungan kerajaan. Seorang kerabat kerajaan, Pangeran Kitradul (Kidul ?) pernah bersitegang dengan orang Inggris yang sedang menyusuri sungai sekitar Kota Banten.

---

<sup>62</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 152 – 153.

<sup>63</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 216.

Akibat pertikaian ini, dua orang terbunuh dan dua orang lainnya mengalami luka serius.<sup>64</sup>

Inggris mempunyai kedudukan yang kuat di Silebar. Dalam laporan yang dibuat oleh Silely Godong dan Harkis Baly, dua orang mantri Kesultanan Banten yang berkedudukan di Bengkulu melaporkan bahwa Inggris memiliki instalasi pertahanan yang kuat di Silebar. Modal militer ini digunakan Inggris untuk menjaga perdagangan lada yang menghubungkan wilayah pedalaman dengan pesisir Bengkulu. Orang Inggris menerapkan pajak kepada setiap barang yang keluar dan masuk dari pelabuhan Bengkulu. Keuntungan ini tidak diberikannya kepada pangeran atau penguasa pribumi setempat, namun Inggris memberikan hadiah yang bernilai tinggi pada penguasa lokal serta hadiah tahunan hingga mencapai nilai 400 real.

Hadiah di atas sekaligus menjadi alat penekan Inggris pada pangeran setempat serta warga yang dipimpinya agar menuruti seluruh perintah Inggris, termasuk tidak memperdagangkan lada kepada orang selain Inggris dan mencegah adanya pengiriman lada keluar Silebar tanpa sepengetahuan Inggris. Pangeran dan warga Silebar sebenarnya berada di posisi yang tidak menguntungkan akibat tekanan ini. Inggris selalu menampilkan diri sebagai penguasa atas masyarakat pribumi Silebar dan cara ini diberlakukan pula pada suku bangsa lainnya di Bengkulu. Penduduk Silebar senantiasa berharap agar Sultan Banten dapat mengirimkan pasukan untuk mengusir Inggris dari Silebar.<sup>65</sup>

Sultan Banten kerap memiliki bisnis sampingan dengan para orang Eropa termasuk dengan orang Inggris. Dalam suatu surat Sultan Abul ufakhir Muhammad Aliuddin pada bulan November tahun 1781, disebutkan bahwa seorang Inggris bernama Steve Nicolaas Meijbaum (dalam naskah ditulis tuan kumandur sipi nikulasy mebum) telah menyerahkan uang sebanyak 50, 916 *real muda* dan 41 *tangawang* atau 38,187 *real tua* kepada Sultan Banten sebagai pembayaran barang-barang berbahan emas dan perak yang akan dikirim kepada para petinggi Kompeni di Batavia.<sup>66</sup> Titik Pudjiastuti mengutip informasi dari Chalwany Michrob<sup>67</sup> yang menyebutkan bahwa 1 *real sama* dengan 35 *peku* dan 1 *peku* sama dengan 1,000 *picis*. Namun penjelasan lebih lanjut terkait *real muda*, *real tua* dan *tangawang* tidak disebutkan. Surat ini ditulis dengan menggunakan aksara Arab pegon dan bahasa Melayu.

---

<sup>64</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 110 – 111.

<sup>65</sup> ANRI, *Laporan Tentang Silebar dan Bengkulu serta Kegiatan Orang-Orang Inggris di Tempat-Tempat Tersebut*, 28 Januari 1696, hal. 1 – 2.

<sup>66</sup> Titik Pudjiastuti, "Surat-Surat Sultan Banten Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia," dalam *Wacana*, Vol. 6, No. 1, 2004, hal. 87.

<sup>67</sup> Chalwany Michrob, *Catatan Sejarah dan Arkeologi: Ekspor Impor di Zaman Kesultanan Banten* (Serang: Kamar Dagang dan Industri (Kadinda), 1993) hal. 31 – 33.

Ketika Sultan Ageng Tirtayasa bertikai dengan anaknya, Sultan Haji, sang ayah meminta bantuan kepada Inggris. Hal ini dilakukan setelah Sultan Ageng mengetahui bahwa anaknya memilih VOC sebagai rekan dalam berperang melawannya. Langkah Sultan Ageng ini tertuang dalam salah satu suratnya yang ditujukan kepada Raja Charles II, Raja Inggris yang memerintah sezaman dengan masanya. Surat yang dikirimkan Sultan Ageng ini bertanggal Senin, 13 Rabiulawal 1093 H (Jumat, 16 Maret 1682 M). Adapun penggalan suratnya sebagai berikut:

Bismillahi al-Rahman al-rahim ... Alamat kitabatun min al 'Sultan Abu al-Fath 'Abd al-Fatah Sultan Tirtayasa al mansuriyah ila King Charles bilad England wafaqahu Allahu ... wa ba'da dzalika nu'limukum anna waladana Abu Annasr qad khalafa 'alaina wa taharaba ma'ana wa ad'afnahu ...

Maknanya:

Dengan nama Allah yang maha pengasih dan penyayang ... surat ini adalah surat dari Sultan Abu al-Fath 'Abd al-Fatah, Sultan Tirtayasa al Mansurah kepada King Charles, England, semoga Allah memberikan ... dan kemudian kami akan memberitahukan bahwa anak kami Abu al-Nasr telah berbeda pendapat dengan kami dan memerangi kami, (tapi) lalu kami telah mengalahkannya.<sup>68</sup>

Kemudian, Sultan Ageng mengirimkan surat lainnya yang masih dialamatkan kepada Raja Charles II, yang bertanggal 1 Ramadhan 1093 H (Minggu, 27 Agustus 1682 M), yang kutipan isinya sebagai berikut:

Bismillahi al-Rahman al-rahim ... Al waraqatu min al Sultan Abu al-Fath 'Abd al-Fatah Sultan Tirtayasa al mansuriyah ila King Charles bilad England ... wa idha sara England wa Tirtayasa wahidan wa al Sultan Abu al-Fath yatlubu minkum sa'datan ... bihi insha'a Allah ta'ala nahnun muraduna sa matikum biha idha ja'atminkum sa'datun

Artinya:

Dengan nama Allah yang maha pengasih dan penyayang ... Surat ini dari Sultan Abu al-Fath 'Abd al-Fatah Sultan Tirtayasa al-Mansuriyah kepada King Charles, negeri England ... maka jika England dan Tirtayasa bersatu, dan Sultan Abu al-Fath 'Abd al-Fatah memohon bantuan pada paduka ... Insa Alla ta'ala Adapun keinginan kami adalah memberikan benteng pertahanan itu kepada paduka jika bantuan telah datang ...

Surat di atas disampaikan Sultan Ageng Tirtayasa setelah menimbang bahwa Inggris memiliki kecukupan senjata dan pasukan yang bisa diandalkan

---

<sup>68</sup> Titik Pudjiastuti, *Sadjarah Banten; Suntingan Teks dan Terjemahan disertai Tinjauan Aksara dan Amanat*, Disertasi (Depok: Universitas Indonesia, 2000) hal. 146 – 147.



melawan Belanda. Terlebih dalam konteks global saat itu, Inggris merupakan kompetitor dagang Belanda. Dengan kata lain, mengajak Inggris sama halnya dengan menyukseskan satu agenda politik internasional Inggris, yakni menghentikan laju bisnis Belanda. Namun sepertinya keinginan Sultan Ageng Tirtayasa tidak berjalan mulus. Surat yang dikirimkannya tidak mendapat respon dari Raja Inggris. Terkesan, Inggris ingin cuci tangan atas permasalahan Banten dengan VOC.<sup>69</sup>

Kendati Inggris menjadi mitra yang baik bagi Banten di Banten, namun kenyataan serupa tidak sepenuhnya terjadi di wilayah bawahan Banten seperti Bengkulu dan Silebar. Di tempat terakhir, Inggris tidak menganggap Pangeran Silebar yang menjadi wakil Sultan Banten di sana sebagai penguasa yang harus dihormati. Inggris membangun benteng yang luasnya setengah benteng Speelwijk dan memperkuatnya dengan bastion yang di atasnya diletakkan meriam. Benteng ini memiliki 30 meriam besi dan dijaga oleh 40 serdadu Inggris, di antaranya adalah seorang komandan, dua orang Belanda yang membelot dari Padang, enam atau delapan pemuda Inggris, 40 orang Bugis, 100 orang Malabar, dan seorang Belanda bernama Willem yang sudah mengantongi izin tinggal di Silebar. Willem bekerja sebagai penerjemah di benteng ini.

Benteng Inggris di Silebar dibangun menggunakan material terbaik. Awalnya, hanya dinding Timur dan Barat yang dibeton, sedangkan tembok Selatan dan Utara terbuat dari papan. Namun kemudian, semua tembok terbangun kokoh dengan beton. Tebal tembok benteng seukuran dua bata, dan tingginya sekitar 10 kaki. Meriam-meriam diletakkan di atas lantai dan di bastion. Benteng ini mempunyai bangunan gudang di lantai dua yang juga dipersenjatai dengan meriam. Terdapat sumur yang baik di benteng ini namun tidak dimanfaatkan. Letak benteng ini berjarak satu tembakan meriam dari tepi pantai. Kedudukan Inggris yang kuat ini menjadi ancaman bagi kekuasaan Banten di Silebar.<sup>70</sup>

## **b. Belanda**

Pada 2 – 13 Oktober 1608, dikabarkan terdapat utusan misi dagang Belanda yang berlabuh di Banten. Mereka disambut oleh syahbandar, juru tulis, punggawa dan seorang pelaut Banten bernama admiral Keyma Patti Uttennagara. Duta Belanda ini berkeinginan menghadap Sultan Banten untuk membicarakan masalah bisnis dan perdagangan.<sup>71</sup>

Para pedagang Belanda pada rentang 1615 hingga 1616, memainkan peran cukup cerdas untuk menjaga agar misi perdagangan ladanya tetap

---

<sup>69</sup> Titik Pudjiastuti, *Sadjarah Banten ...*, hal. 148.

<sup>70</sup> ANRI, *Laporan Tentang ...*, hal. 1 – 2.

<sup>71</sup> Paulus van Caarden, *De Reys van Kapitein Saris* (Leyden: Pieter van der Aa boek verkoeper, 1706) hal. 7.

berjalan. Mereka memberlakukan sistem barter lada dengan kain dari India yang berharga murah. Sepertinya, mereka telah mempelajari permintaan lokal Banten yang saat itu menguat di sektor kain dari mancanegara. Di sisi lain, pesaing Belanda, Inggris rupanya tidak menjadikan Jawa sebagai pasar bagi komoditas kainnya. Mereka lebih memilih menjajakan kain di pasar-pasar Malaya.<sup>72</sup>

R. Van Eck menyebutkan bahwa antara 1602 hingga 1610, terdapat enam armada Belanda yang datang ke Nusantara. Armada yang pertama, yakni yang datang pada 1602, dipimpin oleh Van Warwijck. Ia diterima di Banten dengan cukup baik, di mana perangkat istana Banten yang berwenang di bidang perdagangan dan pelabuhan juga sang penguasa daerah setempat (ia menyebutnya bupati) menerimanya dengan penuh kehangatan. Sang bupati mengizinkan mereka membangun loji (*lodge*) pertama Belanda di Nusantara. Francois Witterd merupakan orang pertama yang ditunjuk sebagai direktur loji. Ia dibantu dengan lembaga dewan dan hakim di sisinya. Salah satu pekerjaan pertama mereka adalah menelaah “*artikel en ordonantien*” yakni aturan-aturan pemerintah Belanda di negeri rantau. Mereka juga ditugasi mengawasi perdagangan lada serta menjaga agar komoditas ini bernilai mahal di pasar dunia.<sup>73</sup>

Belanda tidak hanya bertekad untuk membeli lada demi kebutuhan bangsanya sendiri. Ia juga mempunyai visi untuk menjadi pialang lada di berbagai tempat di dunia. Hal ini pernah mereka lakukan salah satunya ketika pada awal Juli 1616, dengan menaiki kapal *Nassau* para petinggi Batavia mengunjungi Mekkah, Laut Merah dan Surat. Di tempat itu mereka ingin menjual lada dan menukarnya dengan kain India. Pieter van den Broecke memimpin armada kedua pada 1617 yang juga membawa misi serupa. Namun sayang sekali langkahnya terhenti karena kapalnya karam di Cambay.

Pada 20 Juli 1624, *Staten Generaal* di Batavia mendapat proposal tak bernama yang menerangkan tentang permohonan izin berlabuh bagi kapal Inggris *Charles* ke Pulau Bessy. Kapal ini sebelumnya akan berkunjung ke Batavia lalu ke pulau itu. Setelah dipelajari, rupanya pulau itu belum termasuk dalam wilayah bawahan Batavia. Dua hari kemudian, pulau Bessy diklaim sudah menjadi bawahan Batavia. Kenyataan ini tentu saja menyinggung perasaan Inggris mengingat mereka telah berbaik sangka ingin agar diperkenankan berdiam di pulau Bessy yang sebelumnya tidak bertuan. Dalam kesempatan lain, armada Belanda juga kerap menghalangi kapal Inggris berlabuh di Anyer.<sup>74</sup>

Perdagangan yang baik ditunjang oleh keberadaan jalur dagang yang reguler. J. S. Stavorinus mengisahkan bahwa sudah ada rute dagang reguler

---

<sup>72</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 33.

<sup>73</sup> Van Eck, *De Geschiedenis ...*, hal. 31.

<sup>74</sup> Basset, *The Factory ...*, hal. 73.

yang menghubungkan antara Batavia dan Banten. Ia sendiri pernah menempuh rute ini dan mengkisahkan pengalamannya dalam catatan hariannya. Ia berangkat dari Batavia ke Banten pada pagi hari. Sekitar pukul dua siang, kapalnya sampai di pulau Onrust. Oleh sebab diketahui akan ada badai yang mengamuk di sekitar perairan pulau itu, maka kru kapal sepakat untuk menunda perjalanan sampai esok fajar. Di malam kedua, mereka sampai di suatu pulau yang bernama Great Combuis. Pada hari ketiga, pelayaran dimulai kembali. Di sore hari, kapal ini sampai di suatu pulau bawahan Batavia bernama Hollandsch Kerkhof. Keesokan harinya mereka baru tiba di pantai Banten. Dengan demikian, perjalanan dari Batavia sampai Banten memakan waktu kurang lebih tiga sampai empat hari.

Ternyata, bagi kapal asing yang berlabuh di pelabuhan Banten dikenakan suatu etika penghormatan tertentu. Hal ini kembali dapat diperoleh dari lanjutan perjalanan Stavorinus di atas. Ketika kapalnya sampai di tujuan, kapal ini memuntahkan tiga belas kali tembakan meriam sebagai bentuk penghormatan sekaligus tanda kedatangan. Ia dan kru kapalnya dijamu di tepi bandar Banten oleh para pejabat loji VOC. Setelah beramah tamah, ia dan krunya ditawarkan untuk menginap di loji itu sampai urusan bisnisnya di Banten selesai.<sup>75</sup>

Loji VOC dikepalai oleh pedagang kelas atas atau *opperkoopman* yang menyandang jabatan *commandeur*. Batavia menganggap penting kedudukan Banten sebagai pos terdepan perdagangan mereka, sehingga perlu kiranya membentuk administrasi yang rapi dalam loji di sana. Kegiatan utama *commandeur* adalah mengawasi perdagangan lada dan katun.<sup>76</sup> Ajudan dan bawahan *commandeur* bertanggung jawab dalam urusan pembukuan. Bagaimanapun, lada merupakan komoditas Banten yang peredarannya harus diketahui para pegawai loji. Untuk mengamankan pekerjaan mereka, biasanya terdapat sepasukan kecil tentara di dalam loji.<sup>77</sup>

Kompetitor utama perdagangan Belanda di Banten adalah Inggris. Keduanya selalu berkompetisi mendapatkan pasaran lada sebanyak-banyaknya dari Banten. Dengan berbagai cara mereka berupaya merayu penguasa Banten agar mengalokasikan lada sebanyak mungkin bagi kapal-kapal dagang mereka. Bagi Belanda, Inggris selalu dianggap penghalang kepentingan mereka di Banten. Penguasaan mereka akan Batavia, tidak membuat permusuhan mereka dengan Inggris mengendur. Keberadaan pusat pemerintahan Inggris di Bengkulu, turut menjadi alasan, mengapa VOC selalu khawatir dengan perdagangan Inggris.

Di Sumatera, perdagangan Inggris dengan kepala-kepala daerah Lampung dan Bengkulu cenderung lebih sukses ketimbang VOC. Hal

---

<sup>75</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 47.

<sup>76</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 57.

<sup>77</sup> Stavorinus, *Reize ...*, hal. 59.

tersebut tidak terlepas dari kedekatan para pegawai loji Inggris maupun saudagar mereka dengan perangkat istana Banten, sehingga ikut berimbas ke daerah bawahan. Belanda menganggap hubungan mereka dengan para penguasa Sumatera tidak lebih sebagai hubungan gelap yang selalu berakhir dengan usaha kotor berupa penyelundupan lada. Baik atau tidaknya hubungan tersebut atau resmi atau tidaknya hubungan itu, selalu dianggap Belanda sebagai cara licik Inggris memotong aliran lada Banten untuk ditimbun di Bengkulu.<sup>78</sup>

Meskipun Batavia bukan pelabuhan yang ramah bagi Banten, namun tidak bagi orang Inggris. suhu politik yang memanas antara penguasa Banten dengan VOC tidak sampai menghalangi kepentingan dagang VOC dan EIC. Dalam beberapa keadaan ekonomi, keduanya masih tetap saling membutuhkan. Pada 9 Mei 1944, dikabarkan terdapat kapal EIC bernama *Diamant* yang ditumpagi sejumlah orang Inggris bernama Thomas Ivie dan Thomas Winter beserta empat orang dari Banten. Di dalam kapal mereka terdapat barang dagangan pakaian dan lem air yang diangkut di Banten dan akan dijual di Batavia. Tidak berselang lama dari kedatangan mereka, datang lagi suatu surat dari Gubernur Jendral Inggris, Ralph Cartwright, yang mengabarkan dengan suatu surat berbahasa Belanda bahwa terdapat orang Inggris yang singgah di Batavia. Informasi ini merujuk pada dua Thomas tersebut.<sup>79</sup>

Sebelum 1659, Belanda sempat bersitegang dengan Banten yang berakibat pada pengosongan loji mereka. Setelah tahun itu, seiring dengan hubungan penguasa Banten dan VOC yang membaik, Belanda diberi wewenang mendirikan loji di sebelah Selatan loji Inggris. Mereka menolak menempati loji pertama mereka dan ingin untuk disediakan lahan bagi lokasi yang baru. Pembangunan loji mereka turut disponsori oleh keyahbandaran Banten pada 1663. Di loji barunya ini, para pegawai VOC bekerja mengumpulkan barang dagangan Banten sekaligus mengumpulkan informasi ekonomi serta politik tentang Banten. Kegiatan terakhir VOC ini merupakan tanggung jawab lain yang harus mereka laporkan pada pemerintah pusat mereka di Batavia.<sup>80</sup>

Pada bulan Juni 1659 diselenggarakan suatu perjanjian perdamaian antara Sultan Ageng dengan Johan Maatsuyker, yang mewakili Cornelis Speelman Gubernur Jenderal VOC saat itu. Latar belakang perjanjian ini adalah persamaan visi dua belah pihak untuk menciptakan perdamaian. Bagi Sultan Banten, perjanjian ini dimaknai sebagai keselamatan atas dirinya, anaknya serta keturunannya dari murka Cornelis Speelman, Gubernur

---

<sup>78</sup> Boontharm, *The Sultanate ...*, hal. 80.

<sup>79</sup> ANRI, *Daghregister 1641 – 1642*, hal 70.

<sup>80</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 105.

Jenderal India Holandia (VOC) di Batavia.<sup>81</sup> Meskipun terkesan ada ketakutan dalam surat ini, namun hubungan di antar keduanya merupakan dua pihak yang setara.

Dalam perjanjian itu disebutkan bahwa Sultan Banten menghendaki keberadaan armada dagang VOC di pasar Banten. Belanda menyetujui permintaan Sultan Banten bahwa mereka diwajibkan melaporkan hasil belanjanya di pasar Banten perbulan atau tiga bulan sekali dengan membawa aneka cinderamata. Sebagai pengikat hubungan Belanda dan Banten, pihak Belanda juga menyetujui pemberian lada, dinar dan dirham kepada Sultan Banten. Sebaliknya, Sultan Banten juga diwajibkan memberikan tunjangan masing-masing sebesar lima real bagi pangeran Holandia (pemimpin loji Belanda) serta para petugas bawahannya dengan pembagian yang merata.<sup>82</sup>

Sultan Banten berjanji akan mengembalikan kerugian pihak Belanda akibat berseteru dengan Banten dengan pemberian lima lapis real.<sup>83</sup> Apabila dalam suatu kesempatan Sultan tidak bisa menghadiri suatu pertemuan dengan pihak VOC, maka Sultan akan diwakili oleh seorang *vicar* yang baik yang telah ditunjuknya terlebih dahulu. Wakil Sultan ini akan menggantikan Sultan dalam pembicaraan dengan Kompeni sampai kedua pihak memperoleh mufakat.<sup>84</sup>

Sultan Banten selalu ingin membina hubungan yang baik dengan perwakilan dagang Eropa, termasuk Belanda, di negerinya. Namun, upaya ini tidak melulu berjalan baik, terlebih VOC kerap mempunyai agenda politik yang disesuaikan dengan kepentingan Batavia. Untuk hal ini, Sultan meminta para pegawai loji untuk senantiasa mengedepankan kepentingan bersama dan menghindari adanya salah paham akibat keinginan mendulang keuntungan sepihak. Melalui para bawahannya, Sultan kerap mengadakan sosialisasi ke loji tentang bagaimana garis politik dagang internasional Banten yang harus diketahui oleh para saudagar Eropa. Bahkan, Sultan juga kerap memaksakan kehendaknya agar dipatuhi oleh para pedagang asing tersebut.<sup>85</sup>

Tindakan VOC yang menggembosi perniagaan dan bisnis Kesultanan Banten dengan cara memengaruhi sebagian orang Tionghoa untuk berpindah ke Batavia, merupakan kerugian yang nyata. Sejak jauh waktu, para saudagar VOC sudah menyadari pentingnya posisi Tionghoa dalam dunia politik dan perdagangan di Banten. Mereka menginginkan jasa orang Tionghoa untuk kemudian diterapkan di Batavia, kota yang baru seumur

---

<sup>81</sup> ANRI, *Konsep Kontrak yang dibuat oleh C. Speelman (1681 – 1684)*, arsip ini terdapat di katalog Banten no. 63, hal. 2.

<sup>82</sup> ANRI, *Konsep ...*, hal. 10.

<sup>83</sup> ANRI, *Konsep ...*, hal. 10.

<sup>84</sup> ANRI, *Konsep ...*, hal. 14 dan 16.

<sup>85</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 105.



jagung perkembangannya, dan tentu saja bukan merupakan tandingan Baten. Oleh sebab itu, pencampatan orang Tionghoa dari Banten ke Batavia dianggap sebagai salah satu cara instan mengejar kemajuan Banten atau bahkan mengalahkannya di masa depan.<sup>86</sup>

M. C. Ricklefs berkeyakinan bahwa pendirian Batavia merupakan anomali bagi sejarah Indonesia. Hal ini menyebabkan perdagangan Indonesia menjadi kian lumpuh di tahun-tahun kedepannya.<sup>87</sup> Pendapat ini agaknya tidak sepenuhnya tepat, mengingat paska 1619, tahun di mana Batavia dinyatakan berdiri, Banten, juga kerajaan-kerajaan lain di Nusantara seperti Aceh, Ternate dan Tidore masih menjelma menjadi emporium dagang yang ramai.

Meskipun saudagar Eropa termasuk kelompok elit di tengah masyarakat Banten, namun di mata peradilan Banten, mereka tetap diharuskan tunduk pada hukum yang berlaku. Terdapat suatu kisah mengenai bagaimana orang Eropa menghadapi suatu pengadilan di Banten karena terlibat suatu perkara. Seorang Belanda dipanggil ke pengadilan oleh Pangeran Ariamenggala, disebutnya sebagai salah satu gubernur (petinggi) Banten. Ia didakwa suatu kasus gratifikasi berupa pemberian suatu hadiah yang ternyata berbuntut pada pengalamatan suatu perkara hukum. Saat itu diketahui bahwa dua orang Belanda, termasuk yang terpanggil, masuk dalam daftar orang yang dilarang. Di sisi lain, si Belanda menunjukkan bukti bahwa ia terlibat perkara lain dengan seorang warga Banten mengenai suatu masalah hutang. Mengenai hal ini peradilan Banten menanggukkan perkaranya. Atas masalah yang menjeratnya di Belanda dikenai denda sebanyak 600 real dan 20 karung lada.<sup>88</sup>

Dalam suatu kasus lain, diceritakan bahwa terdapat kasus seorang Belanda menghadapi kasus penganiayaan terhadap seorang tahanan. Disinyalir kasus ini dilatarbelakangi oleh perkara hutang di antara keduanya. Seorang Tionghoa dihadirkan sebagai saksi untuk menceritakan latar belakang perkara ini, namun dengan tegas di Belanda menolak kehadirannya. Dengan bersuara keras, si Belanda menyatakan ketidakpercayaannya akan informasi yang nantinya diutarakan si Tionghoa. Ia menyayangkan mengapa kasus ini sampai menjerumuskannya dalam suatu perkara hukum yang pelik. Padahal, kebanyakan orang Belanda yang ada di Banten berbisnis atau berperangai dengan cukup baik.<sup>89</sup>

---

<sup>86</sup> M. C. Ricklefs, "Banten and The Dutch in 1619; Six early 'Pasar Malay' Letters," dalam *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, Vol. 39, No. 1, 1976, hal. 130.

<sup>87</sup> Ricklefs, "Banten ...", hal. 135 – 136.

<sup>88</sup> Van Caarden, *De Reys ...*, hal. 8 – 9.

<sup>89</sup> Van Caarden, *De Reys ...*, hal. 9.

Ketika terjadi huru-hara akibat pergantian tahta Sultan Ageng Tirtayasa ke tangan Sultan Haji, VOC mendulang keuntungan yang besar di sektor ekonomi, setelah mereka meneken suatu perjanjian dengan Sultan Haji. Seperti dibahas di bab sebelumnya, Sultan Haji mampu mengambil tahta Banten setelah ia dibantu oleh pasukan Kompeni. Imbalannya, VOC memperoleh keleluasaan yang lebih besar untuk memperlebar ruang bisnisnya di Banten bahkan di wilayah yang sebelumnya menjadi bawahan Banten.

Dalam suatu surat perjanjian yang ditandatangani oleh Sultan Abdul Kahar (Sultan Haji) dengan Gubernur Jenderal Johannes Camphuys dan sekretarisnya Jacob van Hoorn yang bertanggal 26 April 1684 di Batavia menerangkan tentang imbalan yang diterima VOC setelah membantu Sultan Haji. Isi dari arsip perjanjian ini antara lain agar Sultan Haji bersedia: menyerahkan sebagian kekuasaan Banten, yakni Banten sebelah Barat, pulau Panaitan, pulau Adalas (Sumatera) Ujung sampai Selebar, mengganti biaya perang yang dikeluarkan VOC dengan lada atau uang, serta memberi hak monopoli perdagangan Banten pada Kompeni, serta melarang semua pedagang yang berada di seluruh wilayah Banten untuk menjual komoditasnya hanya kepada Kompeni.<sup>90</sup>

Perjanjian di atas, ditanggapi dengan sukacita oleh VOC. Ketetapan di atas sekaligus menjadi faktor kunci keberhasilan VOC menyalip kompetitor dagang Eropa lainnya, termasuk Inggris, yang sejak masa sebelumnya selalu membayangi aktivitas dagang VOC. Kemudian, dengan mendapatkan wilayah bawahan VOC di ujung Sumatera (yakni Lampung, Bengkulu hingga ke Selebar) maka dapat dipastikan VOC mendapatkan komoditas lada yang melimpah ruah. Hak monopoli yang diperoleh VOC semakin mengukuhkan mereka sebagai kempion perdagangan internasional di Banten.

Dalam naskah *Sedjarah Banten* Pupuh III: 29 tertulis:

*Ya tuan kawula rawuh  
Kados pundi awak mami  
Lamun boten den akua  
Sabab kawula sampun lami  
Lamun rusuh ing nagari,  
Kawula nedha den tulungi*

Yang artinya:

Tuan hamba datang  
Bagaimana hamba ini  
Jika tidak diakui  
Karena hamba sudah lama (menunggu)  
Kalau nanti negara kacau  
Hamba mohon dibantu<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup> Titik Pudjiastuti, *Sadjarah Banten ...*, hal. 138.

<sup>91</sup> Titik Pudjiastuti, *Sadjarah Banten ...*, hal. 139.

Petikan penggalan *Sedjarah Banten* di atas menunjukkan kesungguhan Sultan Haji meminta bantuan kepada VOC. Diketahui, ia sudah lama memiliki hasrat terpendam untuk melancarkan aksi perebutan tahta. Hal ini ditunjukkan dengan ungkapan “menunggu” di atas. Terlihat pula bahwa Sultan Haji merupakan sosok yang sudah mengetahui akan kebolehan pasukan VOC dalam peperangan, khususnya melawan kekuatan lokal. VOC dianggap Sultan Haji sebagai sekutu yang tepat untuk mendukung aksinya. Berikutnya merupakan tiga bait lanjutan di atas yakni Pupuh III: 30, 31 dan 16:

*Tuan Jenderal aris amuwus  
Dhumateng ing Sultan Haji  
Lamun boten den akua  
Manira tumulya aglis  
Lah isun arsa tulunga  
Lamun isun den upahi*

Artinya:

Tuan Jenderal berkata sopan  
Kepada Sultan Haji:  
“Jika tidak diakui,  
Segeralah Anda (datang kepada saya),  
Saya akan membantu  
(tetapi) jika saya diberi imbalan

*Sultan Haji wacana gupuh  
Ya mara sun upah  
Yen Jenderal arcp tulunga  
Yen kongsi rusuh nagari  
Mara lah isun iya  
Upahi iku nagara*

Artinya:

Sultan Haji cepat berkata  
“Baik tuan saya bayar,  
Jika Jenderal mau membantu  
Kalau (nanti) negara kacau  
Sungguh saya akan  
Memberi upah (berupa) negara”

*Aglis manira tumendhek  
Sultan Haji ming Betawi  
Nulya katemu marang Jenderal  
Sampun matur Sultan Haji  
Maring Tuan Jenderal ika  
Wau kita prajangjian*

*Arsa tulung maring mami*

Artinya:

Segera (ia) pergi  
Sultan Haji ke Betawi  
Lalu bertemu dengan Jenderal  
Sultan Haji sudah berkata  
Kepada Tuan Jenderal tersebut:  
“Kita sudah membuat perjanjian  
(bahwa) Tuan akan membantu saya (bukan)?<sup>92</sup>

Dilihat dari tiga syair di atas menunjukkan kesungguhan Sultan Haji ingin menjalin relasi dengan VOC. Bahkan, ia tidak segan untuk meminta bantuan langsung ke Batavia. Kunjungan ini dapat dimaknai sebagai keteguhan sikap sang raja yang menjemput sekutunya langsung di pusat kekuasaannya. Sang Raja Banten tidak jemu untuk menawarkan imbalan berupa “negara”, suatu hadiah yang tentu saja nilainya tidak sedikit. Negara di sini dapat dipahami sebagai sistem atau pengelolaan akan suatu administrasi pemerintahan. Kedudukan Sultan mungkin saja masih diakui, namun di beberapa lini pemerintahannya kelak akan berada di tangan orang lain.

Hubungan baik dengan Belanda, merupakan cara yang tepat bagi Banten di bawah kepemimpinan Sultan Haji guna menghadapi ayahnya. Dalam suatu catatan Inggris tertanggal 17 September 1682, disebutkan bahwa si penulis surat mendapat surat dari seorang Inggris yang ada di loji Banten. Ia pernah melihat para perwira VOC datang ke Banten dan langsung disambut dengan penuh kehormatan dan kehangatan. Setelah beberapa lama perbincangan keduanya, muncul kabar tidak mengenakan bahwa Sultan akan menyponsori pembunuhan orang-orang Inggris di lojinya sendiri apabila tengah malam sudah tiba. Perintah ini ditetapkan setelah sultan mengetahui bahwa orang-orang Inggris di Banten mempunyai koneksi strategis dengan ayahnya.<sup>93</sup> Tidak ada informasi lanjutan apakah perintah Sultan itu dilaksanakan atau tidak.<sup>94</sup>

### c. Tionghoa

Sejak sebelum kedatangan pelayaran perdagangan Belanda pertama yakni pada 1590-an, para pedagang Tionghoa sudah eksis di pasar dan pelabuhan Jawa. Di sekitar kekuasaan Banten, mereka membentuk koloni dagang atau gilda, seperti yang ditemukan di Sunda Kalapa. Mereka sudah menetapkan Banten sebagai salah satu destinasi utama perdagangan

---

<sup>92</sup> Titik Pudjiastuti, *Sadjarah Banten ...*, hal. 139 – 140.

<sup>93</sup> Basset, *The Factory ...*, Hal. 4 – 5.

<sup>94</sup> Sweeting, *The Civil ...*, hal. 4 – 6.

mereka.<sup>95</sup> Di Banten dan Jacatra, para pedagang Tionghoa dipimpin oleh seorang dari kalangan mereka sendiri. Seorang pemimpin koloni Tionghoa dipilih berdasarkan ketinggian reputasi dan besarnya aset dan jaringan bisnis di wilayah setempat. Di Banten, orang Tionghoa banyak yang berprofesi sebagai penjual lada dan minuman arak.<sup>96</sup>

Dalam menjalankan bisnisnya, orang Tionghoa termasuk etnis yang rajin menjalin kerjasama dengan pemerintah Banten. Dalam suatu surat tertanggal 22 Januari 1620, yang dikirimkan Jan Pieterszoon Coen kepada waliraja Ranamenggala, disebutkan bahwa para saudagar Tionghoa menginginkan monopoli atas perdagangan lada Banten. Kenyataan ini membuat Belanda keberatan sehingga melalui Coen, pihak VOC meminta kepada Banten untuk menanggukkan keinginan saudagar Tionghoa tersebut, karena dikhawatirkan dapat mengancam ketersediaan barang bagi VOC.<sup>97</sup>

Sepanjang abad 17, jumlah orang Tionghoa di Banten mengalami kenaikan populasi cukup besar. Hal ini tidak bisa dilepaskan karena adanya angin segar yang dihembuskan pihak kerajaan yang menjanjikan kemudahan berbisnis dan berdagang bagi mereka.<sup>98</sup> Pemukiman dan pusat-pusat perdagangan segera dibangun untuk mempersiapkan kedatangan mereka. Tidak bisa dipungkiri, wajah perekonomian Banten di abad ini akan banyak diwarnai oleh aktivitas para saudagar Tionghoa yang mampu menembus pergaulan istana, menjanjikan kemajuan bagi negeri induk, namun tetap mampu menggalang kebersamaan etnisitas di antara mereka.

Pemukiman orang Tionghoa terletak di sisi sebelah Barat kota Banten. Jalan masuk utama ke Pecinan ini adalah jembatan yang melewati suatu sungai yang berukuran sedang. Sama dengan sungai lain di kota Banten, sungai ini juga biasa dilalui oleh perahu-perahu yang berhilir mudik. Di abad 17, Pecinan Banten bukan hanya berfungsi sebagai tempat tinggal temporal atau permanen pedagang Tionghoa, namun juga salah satu pusat perdagangan itu sendiri. Kapal-kapal dagang dari luar negeri banyak yang bertransaksi di sini. Perahu-perahu dari penduduk pribumi juga banyak lalu lalang ke sini dengan membawa aneka barang. Para pedagang Gujarat, Bengal dan banyak etnik grup lainnya juga kerap terlihat bertransaksi di sini. Ketika bangsa Portugis pertama kali datang ke Banten pada abad 16, mereka berdiam di Pecinan. Bangsa-bangsa Eropa lainnya pada abad 17 juga tidak lengkap jika datang ke Banten, dan belum mendapatkan barang dari pecinan ini. Mereka amat senang berbisnis dan bertetangga dengan orang Tionghoa.<sup>99</sup>

---

<sup>95</sup> Johannes Theodorus Vermeulen, *De Chinezzen te Batavia en de Troeboelen van 1740* (Leiden: NV Boer en Steen drukkerij Eduard Ijdo, 1984) hal. 4.

<sup>96</sup> Vermeulen, *De Chinezzen ...*, hal. 4.

<sup>97</sup> Ricklefs, "Banten ...", hal. 134.

<sup>98</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 106.

<sup>99</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 103.



Salah satu kesaksian mengenai keberadaan bangunan Eropa di lingkungan Pecinan muncul dari seorang pelaut Belanda bernama Johan Saris. pada 1609, saat ia berada di Banten, dikabarkan bahwa gudang milik orang Tionghoa terbakar di samping gudang milik orang Belanda. Kebakaran ini cukup parah, karena bangunan yang dilalap api menjadi rata dengan tanah. Dalam kecelakaan ini, gudang Belanda cukup beruntung karena masih terpelihara.<sup>100</sup>

Dari pelabuhan utama Banten, barang-barang dagang ada yang dibongkar dan ada yang dimuat oleh kapal-kapal kargo. Kapal-kapal yang lebih kecil bertindak sebagai pembawa dagangan ke Pecinan. Pada 1661, Banten sempat mengalami kekeringan. Guna menjaga agar jalur kapal ini tetap tergenang air dan bisa dilalui, Sultan Ageng melakukan pendalaman di dua sisi mulut pelabuhan yang sungainya terhubung ke pedalaman. Dari pantai terdapat jalan lurus ke Selatan yang diberi nama Jalan Cina (*Chinese street*). Jalan ini menghubungkan tiga sektor yakni kantor administrasi pelabuhan, pemukiman orang Eropa dan pemukiman orang Tionghoa.<sup>101</sup>

Pecinan mulai menunjukkan geliatnya sejak awal abad 17. Dengan segera pemukiman ini menjelma menjadi lokus pemukiman dan perdagangan, dan Sultan menjadikan tempat ini sebagai lokasi yang digadang-gadang mampu mendongkrak perekonomian kerajaan. Pada 1670 – 1671, Sultan menginisiasi pembangunan tiga jalan di Pecinan yang dihiasi dengan 20 rumah yang juga berfungsi sebagai pertokoan. Pembangunan proyek ini dikerjakan di bawah pengawasan Syahbandar Kaytsu dan Cakradana. Dari 20 rumah, pembangunan diteruskan hingga 120 rumah. Jumlah ini sama dengan yang ditemukan di Pecinan Batavia.

Beberapa tahun berselang, Tiongkok Daratan disapu oleh krisis politik yang parah. Pada 1676, perang pecah di daerah Fujian, sama dengan yang terjadi di beberapa tempat di Tiongkok bagian Selatan. Kelompok resistensi dari para loyalis Dinasti Ming menjadi salah satu aktor yang kuat dalam pertikaian ini. Pihak Formosa pun tidak tinggal diam, di bawah pimpinannya Zheng Jing, anak dari Coixinga, berencana menaklukkan Pantai Utara Jawa. Beberapa episode perang tersebut terhubung secara langsung dengan pemberontakan Trunojoyo melawan Mataram. Peristiwa di dalam dan luar negeri tersebut menggerakkan banyak imigran Tionghoa dari Amoy atau dari bagian Tiongkok Daratan lain, juga dari Jawa Tengah dan Jawa Timur untuk datang ke Banten. Pada 1676, setidaknya ada ribuan orang Tionghoa yang datang mencari keselamatan di Banten dan banyak pula yang memutuskan bekerja dan menetap di sana.

Pada 1569, perumahan di Pecinan dibangun menggunakan batu bata. Model arsitekturnya mengadopsi gaya arsitektur Tiongkok Selatan, lokasi

---

<sup>100</sup> Van Caarden, *De Reys ...*, hal. 8.

<sup>101</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 103.

dari banyak para pendatang Tionghoa di Banten. pada 1659, mayoritas bangunan rumah Tionghoa di Pecinan terbuat dari bahan material batu, yang berarti bangunannya sudah mencapai durabilitas yang lebih tinggi. Pada 1670, penggunaan material ini semakin merata di seluruh Pecinan, dan turut didorong oleh seruan dari dua syahbandar berdarah Tionghoa, Kaytsu dan Cakradana. Mereka beranggapan dengan bahan batu dapat mencegah terjadinya bahaya kebakaran yang bukan hanya dapat menghancurkan rumah melainkan juga barang-barang dagang bernilai tinggi di dalamnya.

Seorang penjelajah asing bernama Pallu yang pernah mengunjungi Pecinan pada 1672, menilai bahwa kawasan Pecinan Banten sudah menampilkan wajah layaknya kota-kota di Tiongkok Daratan. Jalan dan gang di sini ditata sedemikian rupa sehingga menunjang fungsi mobilitas warganya, yang memang mempunyai kesibukan berdagang. Kendati Pecinan terlihat padat, namun tetap tidak bisa menutupi estetika yang ditampilkannya. Deskripsi semacam ini sebenarnya berlaku pula bagi seluruh Pecinan yang ada di Jawa. Jalannya yang lurus, bangunan dengan batu bata yang didirikan di atas tanah solid dan bukan di atas tumpukan (tambahan) tanah menjadi citra dari model arsitektur Tionghoa yang endemik yang akan bertahan selama berabad-abad ke depan.<sup>102</sup>

Para penduduk Pecinan adalah warga negara yang baik. Sama seperti warga Banten lainnya, mereka menganggap Raja Banten adalah penguasa atas wilayah mereka. Mereka membayar pajak tanah dari lahan yang mereka bangun sebagai rumah mereka. Dalam tata kelola penguasaan tanah mereka, Raja merupakan penguasa sesungguhnya atas tanah-tanah bawahannya. Para penduduk kota hanya diberikan hak untuk menggunakannya, dan ditujukan dengan pembayaran pajak secara berkala, dan sama sekali tidak diperkenankan memiliki tanah tersebut. Orang asing, berlaku pula bagi orang Barat, dikenakan wajib personal yang jumlahnya disesuaikan dengan kondisi mereka. Adapaun bagi penduduk Muslim, diberlakukan semacam kebijakan khusus pengganti pajak yakni semacam pengorbanan sukarela sebagai pekerja atas program-program kerajaan.

Banyak orang dari lintas suku bangsa yang berdiam di Pecinan. Mereka menjadi para pekerja atau budak atas tuan-tuan Tionghoa mereka. Mereka datang dengan menaiki suatu kapal atau memang sedari awal sudah berprofesi sebagai budak dan dibawa oleh tuan mereka ke Banten. Mereka bekerja untuk seorang pedagang yang kaya raya, dengan mengambil manfaat hidup darinya.

Kendati Pecinan dikhususkan bagi warga Tionghoa, namun nyatanya yang berdiam di sana banyak pula dari kelompok Eropa. Kebanyakan dari mereka adalah orang Inggris, namun ada juga orang Spanyol, Denmark, Prancis dan Portugis. Mereka melakukan kontak dagang secara privat dengan

---

<sup>102</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 106 – 108.

para pedagang Tionghoa. Yang lain, ada yang bekerja sebagai perwakilan dagang kerajaan. Terhadap kelompok yang kedua ini, banyak di antara mereka yang sudah berganti agama menjadi seorang Muslim. Dalam keseharian, mereka menggunakan nama serta busana Jawa, mirip dengan orang pribumi Banten pada umumnya. Dengan berbusana Jawa, mereka merasa menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kewibawaan Sultan Banten.

Semua berjalan layaknya suatu pasar internasional di Pecinan. Pasar yang khusus menjual barang-barang orang Tionghoa hanya buka di kala sore hari. Banyak produk yang habis dibeli oleh para pembeli sebelum waktu pasar ini tutup. Daging babi yang dikhususkan bagi warga non-Muslim dan beberapa sayuran dan bahan makanan yang digunakan dalam masakan Tionghoa dijual di pasar ini. beberapa toko terlihat hanya menjual barang-barang impor. Ketika kapal-kapal dagang dari Coromandel datang, para pedagang menengah segera mendirikan stan-stan dagang di sepanjang jalan Pecinan. Pecinan juga menjadi semacam pergudangan pelabuhan, karena di sini banyak pula gudang yang menyimpan lada dari Sumatera atau gula dari Banten Selatan. Secara berangsur-angsur, perahu-perahu datang dan pergi meyambangi gudang ini untuk menurunkan barang atau mengeluarkan barang saat pesanan datang. Perahu-perahu ini pula yang mengantarkan dua komoditas itu ke kapal-kapal dagang lintas benua yang bersauh di pelabuhan.

Di pergudangan Pecinan, rempah-rempah ditempatkan dalam sak-sak dengan takaran tertentu. Sak-sak ini disusun dengan rapi di dalam gudang. Gula juga ditempatkan di dalam sak. Adapun jahe di tempatkan di dalam guci.

Di tengah pemukiman Pecinan, ditemukan pula para pembuat batu bata. Mereka sengaja diberi tempat di dalam kota agar ketika pesanan batu bata datang, mereka dapat segera mendistribusikan barangnya. Batu bata digunakan untuk material rumah atau dinding. Kebutuhan akan barang ini termasuk tinggi, mengingat seringnya pembangunan di kawasan ini. Para pedagang sari jeruk nipis juga banyak ditemukam di Pecinan. Selain untuk memenuhi kebutuhan warga kota, rupanya sari jeruk nipis ini juga diimpor untuk memenuhi kebutuhan orang Tionghoa di Batavia. Untuk memenuhi kebutuhan impor, sari jeruk ini ditempatkan di dalam guci.<sup>103</sup>

---

<sup>103</sup> Guillot, "Banten ...", hal. 106 – 108.



Gambar 12: Bentuk Junk Cina  
Sumber: Dok. Pribadi

Seperti semua kehidupan pelabuhan pada umumnya, pelabuhan dan Pecinan Banten juga terdapat aneka ragam hiburan dan warung arak. Lokus-lokus ini kerap menjadi wahana hiburan bagi warga kota serta pedagang asing yang sedang mampir bertransaksi di Pecinan. Aneka permainan yang ada di sini antara lain pertunjukan kabaret, permainan catur, dadu dan aneka permainan yang menguji nasib baik para pemainnya. Rumah bordil juga disebutkan sebagai tempat hiburan yang cukup ramai dikunjungi. Semua tempat hiburan ini dikenakan pajak khusus oleh kerajaan dan menjadi semacam pendapatan lain yang menguntungkan. Dalam menyikapi kehidupan pelabuhan ini, seringkali para penulis Eropa menceritakan bahwa banyak pelaut mengunjungi wahana hiburan di Banten untuk bermain dan meminum arak. Mereka kembali ke kapal-kapal mereka dalam keadaan mabuk. Keadaan mereka digambarkan seperti babi yang pulang ke kandangnya. Pertunjukan wayang juga cukup menyita perhatian pengunjung, sama dengan aneka ragam kembang api yang fungsinya digunakan untuk memeriahkan suasana. Kembang api dapat membuat penonton terperanjat dan terpana, sebagaimana sering diceritakan oleh para pelaut dan pedagang Eropa yang kebetulan melihatnya.

Pecinan hampir tidak bisa dilepaskan pula dari keberadaan rumah ibadah di dalamnya. Klenteng atau kuil Tionghoa menjadi sarana pengumpul warga yang penting. Dalam alam kosmologis orang Tionghoa, kehidupan yang digelutinya di dunia, tidak terlepas dari kepercayaan mereka akan kehidupan gaib yang melibatkan leluhur serta dewa-dewa yang disembahnya.

Untuk menyeimbangkan dua aspek tersebut, maka sembahyang di kuil merupakan suatu kebutuhan yang tidak bisa diabaikan. Bangunan klenteng Tionghoa termasuk yang mencolok pemandangan karena dibangun dengan arsitektur Tiongkok yang khas dengan warna cat yang didominasi warna merah dan emas. Pada 1673, dikabarkan bahwa di Pecinan Banten sudah terdapat beberapa klenteng.<sup>104</sup>

Ancaman ekonomi Banten muncul di antaranya karena migrasi para pedagang Tionghoa ke Batavia. Kedudukan orang Tionghoa di kota itu dihormati pemerintah setempat. Dalam *Daghregister 1656 – 1657*, dalam dokumen bulan Juni 1657 disebutkan bahwa pemerintah VOC sangat menghargai posisi para saudagar di Batavia. Bahkan ditegaskan, di mana saja di Nusantara apabila berdiri pemerintahan perwakilan VOC, maka kedudukan orang Tionghoa setempat akan dimulyakan. Kerjasama di antara keduanya akan terus diupayakan. Di mata orang Belanda, orang Tionghoa adalah sosok yang ramah yang senantiasa menyumbangkan apa yang ia miliki demi kebaikan pemerintahan.<sup>105</sup>

#### **E. Hubungan Anterelit yang Kompleks**

Menilik pada bagaimana hubungan antarelit terjadi di Banten, tentu pembaca akan disuguhkan pada aneka ragam pergaulan yang tidak melulu simetris. Para aparatur kerajaan akan berupaya mempertahankan kepentingan rajanya, dan para saudagar asing dapat memperoleh barang dagangannya manakala mereka mematuhi semua aturan yang digariskan di Banten. Hubungan semacam ini tentu sederhana, namun faktanya, yang tersaji di istana Banten tidak sesederhana itu. Kepentingan pribadi dan kelompok kerap menghinggapi aktivitas mereka, dibalik pengabdian yang mendalam terhadap raja Banten.

Istana merupakan sentra kekuasaan. Di sana bertahta keagungan dan kemuliaan Sultan Banten sebagai pemegang supremasi utama di seluruh wilayah bawahannya. Dalam menjalankan pemerintahan, ia dibantu oleh kerabat dan orang kepercayaan. Keluarga raja menempati wilayah aktivitas yang lebih penting di banding orang yang tidak langsung berhubungan dengan raja. Pengecualian ada pada jabatan tertentu seperti syahbandar. Dapat dilihat, dalam memimpin peperangan, sebagaimana terlihat dalam angkatan darat Banten, beberapa anak raja, seperti Pangeran Kulon dan Pangeran Kidul bertugas sebagai komandan tertinggi dari divisinya.

Syahbandar, kendati di dalam tubuhnya tidak mengalir darah raja, mempunyai wewenang yang juga tinggi, utamanya di bidang perdagangan dan pelabuhan. Meskipun kebijakan politiknya terbatas, namun sultan

---

<sup>104</sup> Guillot, “Banten ...”, hal. 106 – 108.

<sup>105</sup> ANRI, *Daghregister 1656 – 1657*, hal. 197.



memberikan wewenang yang sangat luas untuknya. Apapun cara, sepanjang tidak merugikan kerajaan, bisa ditempuh oleh syahbandar untuk memajukan perdagangan dan pelayaran kerajaan. Dalam kalimat lain, syahbandar merupakan penentu besar kecilnya keuntungan yang didapat kerajaan. Untuk itu, iklim harmonis selalu terjaga antara pihak istana dan kesyahbandaran agar jalannya roda pemerintahan kian padu dengan pendapatan negara.

Tidak bisa dipungkiri, syahbandar merupakan contoh kedudukan yang menghalalkan nepotisme. Baik Syahbandar Kaytsu maupun Syahbandar Cakradana, akan menjaga agar para saudagar Tionghoa dapat melakukan kegiatan ekonomi dengan baik di Banten. Ikatan sesama Tionghoa merupakan dasar dari kerjasama mereka. Kandati sangat primordialis, syahbandar juga mengerti akan pekerjaan utamanya, mereka juga menganggap penting membangun komunikasi yang baik dengan saudagar lain. Mereka adalah pihak yang mengetahui bagaimana cara meredakan emosi rasialis yang terbiasa ditunjukkan orang Eropa tatkala berhadapan dengan pribumi. Ketetapan Inggris serta negara Eropa lain untuk menjalin hubungan dagang dengan Banten, meskipun sudah berdiri kota modern Eropa di Batavia, menjadi pembuktian bahwa syahbandar mempunyai resep khusus untuk menjaga relasinya dengan orang Eropa.

Para perangkat kerajaan, seperti para ponggawa merupakan perwujudan administartur kerajaan. Aktivitas mereka sebagai para pembantu Sultan Banten agaknya menebitkan kemungkinan lain, yakni untuk berkompetisi politik satu dengan lainnya. Ponggawa mempunyai koneksi dengan para pedagang asing.<sup>106</sup> Mereka adalah juru bicara bagi kelompok pedagang yang memiliki kedekatan dengan mereka, dalam rapat-rapat kerajaan yang membahas tentang perdagangan, administrasi pelabuhan dan perihal saudagar-saudagar asing. Di samping menjalankan tugas kerajaan, mereka juga memiliki armada dagang sendiri. Dengan demikian, dalam diri seorang ponggawa, terdapat perhatian di bidang pemerintahan yang menjadi tugas utamanya, juga pemikiran untuk senantiasa memajukan bisnis pribadinya.

Para saudagar asing baik yang berasal dari Inggris, Belanda, Tionghoa maupun bangsa lainnya, termasuk dalam jajaran elit di struktur masyarakat Banten. Mereka adalah penggerak roda perekonomian, sekaligus objek dari aneka peraturan yang ditetapkan kesultanan untuk ditaati para pelaku bisnis. Dengan demikian mereka layak menyandang sebutan sebagai elit ekonomi. Hubungan yang baik antara kerajaan dengan para saudagar asing berimbas pada majunya perekonomian kerajaan. Sebaliknya, jika kesultanan berseberangan dengan mereka, maka ancaman berupa kecurangan, penyelundupan dan kegiatan kegiatan ekonomi kotor lainnya, dapat muncul.

---

<sup>106</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 108 – 109.

Seperti dibuktikan oleh kekecewaan VOC merasa dianaktirikan, karena Banten lebih memanjakan EIC.

Antara Sultan, pejabat kerajaan, syahbandar dan para saudagar asing merupakan elit yang meminjam istilah Charles Wright Mills, disebut *the higher circle of America*.<sup>107</sup> Istilah ini sebenarnya tercipta karena pengamatan Mills yang melihat adanya sekelompok orang yang bertindak sebagai penentu kebijakan-kebijakan strategis di bidang politik, militer, ekonomi dan sosial di Amerika Serikat. Kendati dalam sistem kerajaan, raja mempunyai wibawa yang lebih besar ketimbang presiden, namun fungsinya tetap harus ditopang oleh aparaturnya. Kedua belah pihak harus menjaga hubungannya, agar lingkaran kuasa yang diciptakan mereka tidak putus dan tercerai berai. Jika kelompok elit telah putus, maka dengan sendirinya kegoyahan sosial akan menerpa ruang publik.

Dengan demikian, temuan hubungan antarelit menggunakan cara pandang Charles Wright Mills menemukan relevansinya, tentu dengan beberapa penyesuaian, mengingat tata pemerintahan dan hubungan elit di Banten dengan di Amerika Serikat mempunyai perbedaan.

Gesekan politik yang terjadi di internal istana Banten memang terjadi, namun tidak sampai membahayakan kelangsungan pemerintahan para penguasa. Penulis meyakini bahwa tertibnya pergaulan di istana Banten, di samping karena wibawa raja, juga ditopang oleh kondisi kesejahteraan pejabat yang relatif terpenuhi. Kerajaan tidak harus melakukan penekanan tertentu untuk menghemat anggaran di bidang kesejahteraan para aparaturnya. Bisnis-bisnis yang dilakukan para bangsawan, seperti ponggawa, juga berlangsung secara tertib. Persaingan sudah tentu ada, namun sebatas persaingan sehat. Salah satu hal yang terpenting, syahbandar dengan koneksi bisnisnya mampu menjaga keseimbangan neraca pendapatan dan pengeluaran negara sehingga terhindar dari disfungsi tata kelola yang dapat membahayakan wibawa kerajaan.

Kondisi stabilitas hubungan antarelit di Banten menghadapi masa-masa akhirnya ketika perang antara Sultan Ageng Tirtayasa dan anaknya terjadi. Pihak kerajaan yang semula terbiasa menyatukan perbedaan demi kepentingan kerajaan terpecah, harus memilih untuk bergabung di antara dua golongan. Pencopotan Syahbandar Cakradana oleh Sultan Haji yang meskipun posisinya dipulihkan di kemudian hari, menjadi petaka bagi hancurnya hubungan tersebut. Celah ini dimanfaatkan VOC untuk mengadu domba kedua belah pihak yang berujung pada ditundukkannya kerajaan ini di penghujung abad 17.

Diceritakan bahwa Sultan Haji dan perangkatnya pernah berkunjung ke Batavia untuk bertemu dengan Gubernur Jenderal Hindia Belanda.

---

<sup>107</sup> C. Wright Mills, *The Power of Elite* (New York: Oxford University Press, 2000) hal. 5 – 6.

Lawatan ini dimaknai Banten sebagai pembuktian bahwa Banten membutuhkan bantuan VOC. Menjadi hal yang menarik dalam suatu naskah tiga bahasa yang ditulis menggunakan bahasa Belanda, bahasa Jawa Kawi dan bahasa Arab Melayu, disebutkan bahwa Banten takut pada kekuatan VOC dan kunjungan Sultan Haji merupakan bukti penghormatan yang tinggi pada VOC. Kunjungan ini juga dimaksudkan bahwa Banten terbuka untuk menerima kedatangan orang Belanda. Sultan Haji juga memberikan penerangan bahwa hanya Belanda yang mempunyai hubungan khusus Banten, bukan bangsa Eropa lain seperti *faranggi* (Portugis), atau dari Negeri Atas Angin lainnya.<sup>108</sup>

Sultan Haji membuka peluang kepada putra keduanya yang ketika memerintah bergelar Sultan Abul Mahasin Zainul Abidin (memerintah 1690 – 1733) untuk rajin meminta bantuan pada Belanda. sejak pertikaian antara Sultan Ageng dan Sultan Haji, kondisi politik di Banten memanas dan tidak jarang terjadi pemberontakan atau perlawanan kepada kerajaan. Perlawanan ini masih berlangsung ketika Sultan Mahasin berkuasa dan ia pun segera meminta bantuan senjata dan personel militer untuk memukul mundur pasukan rakyat yang melawan kerajaan.<sup>109</sup>

Sejumlah catatan Belanda mengabarkan tentang hubungan orang Tionghoa dengan Banten. mekipun di kemudian hari, beberapa orang Tionghoa di Banten menyatakan pindah ke Batavia, namun mereka tercatat memiliki sejumlah urusan di Banten. Latar belakang kepentingan mereka di Banten beragam, ada yang masih menjalin hubungan perdagangan di Banten, ada pula yang menjadi agen untuk menghubungkan kepentingan kesultanan Banten dengan VOC.

Saudagar Tionghoa mempunyai hubungan yang erat dengan pedagang dan kekaisaran Tiongkok. Dikabarkan bahwa pada 16 Januari 1678, seorang Tionghoa bernama Cong Sihongh berkirin surat ke Kaisar Tiongkok yang berisi laporan tentang kegagalan pengiriman rombongan dagang Belanda ke Tiongkok. Oleh Cong Sihongh, kegagalan ini dianggap sebagai suatu kebohongan, mengingat beberapa waktu sebelumnya, antara perwakilan dagang Tiongkok dan pemerintah VOC telah meneken suatu kerjasama perdagangan. Para pemerintah Tiongkok yang bertugas di pelabuhan tidak melihat kapal-kapal dagang Belanda di waktu yang telah ditentukan. Ini tentu saja menimbulkan kerugian di antara para pedagang Tiongkok, terutama bagi mereka yang sudah mengkhususkan barang dagangan untuk rombongan dagang Belanda tersebut. Ketidakhadiran kapal Belanda bukan tanpa sebab. Saat itu, di beberapa wilayah Tiongkok, seperti di Quemoy dan Aymo

---

<sup>108</sup> ANRI, Naskah Perjanjian Sultan Abu al-Nasr Abdul Qahar dengan Gubernur Jenderal Hindia Belanda, tanpa keterangan waktu.

<sup>109</sup> ANRI, Naskah Perjanjian Sultan Abu Mahasin Zainul Abidin dengan Gubernur Jenderal Belanda, Johannes Camphuis, pada tahun 1691.

(Amoy) masih terjadi peperangan sehingga mengurungkan niat keberangkatan adalah suatu langkah keselamatan.<sup>110</sup>

Orang-orang Tionghoa Cilegon banyak yang bertindak sebagai pengepul dan penjual lada ke Batavia. Di antara mereka ada yang menekan kontrak dagang dengan VOC. Kontrak ini berisikan kesepakatan harga atau perubahan harga lada dan jaminan akan ketersediaan lada dari para saudagar Tionghoa itu. Kontrak ini tentu saja berguna bagi VOC, karena dengan ini mereka dapat memastikan estimasi jumlah lada yang datang dari Banten. Dalam hal ini, yang didatangkan dari Cilegon.<sup>111</sup>

Di Banten terdapat aktivitas dagang orang Tionghoa yang terekam dalam catatan Belanda. Pada suatu surat yang ditulis oleh Orangkaya Maharaja Desa (Orangkaija Maradja Deessa) dari Pariaman kepada Gubernur Jenderal VOC di Batavia pada Maret 1648, disampaikan bahwa terdapat seorang Tionghoa asal Banten yang menjadi pemasok lada Banten ke Pariaman. Terakhir (sampai surat ini ditulis), ia mengirim 60 bahar lada ke sana.<sup>112</sup>

Dalam laporan Belanda pada awal Desember 1656, diceritakan tentang kedatangan tiga orang Tionghoa dari Banten ke Batavia. Mereka datang dengan menaiki kapal dari Banten. Gerak-gerik mereka dicurigai oleh pemerintah VOC. Mereka tidak melakukan interogasi khusus pada mereka, karena hubungan antara orang Tionghoa dari berbagai kota atau daerah, dan dengan menjadikan Batavia sebagai tempat pertemuan mereka, merupakan hal yang wajar. Belakangan, mereka hanya diminta melampirkan persyaratan khusus. Sejumlah perwira VOC dilaporkan tidak senang dengan kehadiran mereka, apalagi mereka berasal dari Banten. Sempat muncul suatu perdebatan di antara mereka, apakah orang-orang Tionghoa ini diperkenankan bermalam di Batavia, namun pembicaraan ini tidak dilanjutkan.<sup>113</sup>

Orang Tionghoa yang tinggal di wilayah perbatasan antara Banten dan Batavia, khususnya di wilayah Angke mempunyai profesi yang unik, yakni berburu buaya dan kaiman. Sebenarnya antara kaiman dan buaya merupakan dua jenis buaya yang berbeda. Kaiman adalah buaya dengan ukuran yang lebih kecil. Kaiman terbesar mungkin ukurannya mendekati 3 meter. Sedangkan buaya, merupakan nama yang lebih terkenal di antara penduduk Nusantara, ketimbang kaiman. Orang Tionghoa pencari buaya biasanya

---

<sup>110</sup> Dagregister 16 Januari 1678, hal. 3.

<sup>111</sup> Dagregister 14 Januari 1648, hal. 17.

<sup>112</sup> Surat dari Orangkaya Maharaja Desa dari Pariaman ke Gubernur Jenderal VOC di Batavia yang ditulis pada Maret 1648. Lebih lanjut lihat Dagregister Maret 1648, hal. 43.

<sup>113</sup> Dagregister Desember 1656, hal. 22.

berprofesi sebagai nelayan atau pencari ikan. Buaya-buaya ini sedianya akan dipelihara di sekitar penjara (kemungkinan untuk menakuti atau bahkan untuk instrumen eksekusi bagi para narapidana). Sungai Angke memang dikenal sebagai ekosistem yang tepat bagi perkembangbiakan buaya.<sup>114</sup>

Pada 9 Desember 1656, dikabarkan tiga orang Tionghoa dari Batavia menuju Banten. Besar kemungkinan ketiganya adalah tiga orang Tionghoa yang datang dari Banten di awal Desember sebelumnya. Mereka menaiki kapal bernama *Sgiequa* dan dalam perjalanannya kapal ini mampir ke Tanara. Dari hasil penyelidikan diketahui bahwa ketiganya mempunyai hubungan dengan Sultan Banten. Tindakan-tindakan pengamanan berlebihan tidak dilakukan pada mereka, padahal mereka sempat menginap beberapa malam di Batavia.<sup>115</sup>

#### **F. Masa Kemunduran**

Perdagangan Banten mampu bertahan hingga penghujung abad 17 disebabkan oleh masih adanya para pegawai berintegritas yang ada di dalam tubuh pemerintahannya. Syahbandar Cakradana, kendati harus melihat konflik yang memarak antara Sultan Ageng dan anaknya, Sultan Haji, tetap mampu memikul tanggung jawab sebagai pucuk terdepan dalam memegang kendali pelabuhan dan pasar Banten. Jaringan koleganya yang terentang hingga ke Tiongkok Daratan, agaknya menjadi obat mujarab yang menyelamatkan Banten dari ancaman kelumpuhan ekonomi akibat konflik politik internal.<sup>116</sup>

Para pedagang Tionghoa sejatinya memiliki sifat yang loyal kepada penguasanya. Kendati Batavia berhasil merekrut sejumlah pedagang Tionghoa, salah satunya adalah Soe Bing Kong (hidup pada 1580 - 1644) dari Banten, hubungan baik dengan para pedagang lain yang masih tinggal di Banten tetap terjaga.<sup>117</sup> Lebih jauh, keberadaan Batavia, menjadi keuntungan tersendiri karena kerjasama antar gilda Tionghoa menjadi lebih terbuka luas. Para pedagang Tionghoa di Batavia kerap mengambil barang dari Banten, bahkan dari pelabuhan lain, seperti lada dari Palembang, lantas menjualnya

---

<sup>114</sup> Dagregister 26 Mei 1648, hal. 79.

<sup>115</sup> Dagregister 9 Desember 1656, hal. 9.

<sup>116</sup> J. J. Meinsma, "Ecne proklamatie van een Sultan van Bantam," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, Vol. 20, No. 2, 1873, hal 152-157.

<sup>117</sup> B. Hoetink, "So Bing Kong, Het Eerste Hoofd Der Chineezzen Te Batavia," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, Vol. 79, No. 1, 1923, hal. 1 – 44.



ke pasaran internasional.<sup>118</sup> Bagi negeri induk, tentu saja pajak dan pendapatan lain masih ikut menyumbang devisa negara.

Paska kekalahan pasukan Sultan Ageng di Tirtayasa, kendali pemerintahan dipegang oleh Sultan Haji (1672 – 1687), dilanjutkan Sultan Abdul Fadhil (1687 -1690) dan Sultan Abul Mahasin Zainul Abidin (1690 – 1733).<sup>119</sup> Di bagian ini penulis akan membahas masa pemerintahan hanya pada masa tiga kekuasaan Sultan itu. Pembatasan ini dilatari oleh terbatasnya kurun waktu yang sudah disepakati pada pembicaraan awal, yakni hanya menyentuh skitar abad 17. Ketiga Sultan itu menyaksikan perubahan Banten yang sedemikian drastis. Kewibawaan politik serta kedaulatan ekonomi menjadi pertarungan dan mereka terpaksa harus menyetujui sejumlah konsesi dengan VOC, yang ujung dari konsesi itu adalah perlahan membawa kebesaran perdagangan Banten ke masa terbenamnya.

VOC merupakan usaha perdagangan yang digerakkan dengan kapital. Mereka adalah perkumpulan pengusaha yang bergerak secara mandiri tanpa bantuan Kerajaan Belanda. status swasta yang mereka miliki, berimbas pada pengelolaan kapital yang juga mandiri. Untuk mengamankan bisnisnya, mereka membentuk pasukan reguler dari Belanda atau dari suku bangsa Nusantara lainnya seperti Ambon, Makassar, Toraja, Timor maupun dari kalangan *Mardijker* (para keturunan Portugis) untuk menjadi pasukan mereka. Para pasukan harus menempuh pendidikan militer standar Eropa. Pada perkembangannya, tentara VOC kerap digunakan para penguasa lokal untuk meluluskan ambisi politiknya, sebagaimana terlihat dalam kisah Amangkurat I dan II dalam menumpas lawan-lawan politiknya di Jawa bagian Tengah dan Timur.<sup>120</sup>

Sultan Haji yang meminta bantuan VOC harus mengeluarkan biaya yang tidak sedikit untuk memenangkan pertarungan menghadapi ayahnya. Setelah tujuannya terpenuhi, maka ia harus memberi sejumlah kompensasi kepada VOC. Pemberian itu berupa uang dan lada sebagai biaya pengganti perang, dan pemberian paling penting adalah dominasi perdagangan lada Banten kepada para pedagang VOC. Pengalihan lada Banten ke VOC ini, menurut penulis, adalah pintu gerbang terdorongnya perekonomian

---

<sup>118</sup> B. Hoetink, "Chinesche Officieren te Batavia onder De Compagnie," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, 1922, hal. 1-136.

<sup>119</sup> Chalwany, *Catatan ...*, hal. 326.

<sup>120</sup> Peter Carey, "Civilization on Loan: The Making of an Upstart Polity: Mataram and its Successors, 1600–1830", dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 31, No. 3, 1997, hal. 711-734.

Banten ke arah palung gelap perdagangan yang berimbas pada sejumlah kemunduran di sektor vital ini.<sup>121</sup>

VOC tidak hanya membidik dominasi lada, melainkan juga mengintimidasi pemerintahan Banten dengan proyek pengembangan loji Belanda menjadi Benteng Speelwijk. Sebelumnya Belanda harus berpuas diri berbagi ruang dengan pedagang Eropa lainnya, seperti Inggris, Prancis dan Denmark. Masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa memang bukan masa yang menguntungkan bagi VOC. Loji dan pergudangan mereka amat terbatas, sehingga mereka harus menyewa sejumlah gudang dengan para pengusaha Tionghoa di Pecinan untuk menyalakan tempat penyimpanan komoditas mereka.<sup>122</sup> Arah pemerintahan Sultan Ageng yang condong ke para pedagang EIC dianggap VOC sebagai alasan utama stagnansi perekonomian VOC di Banten.<sup>123</sup>

Hasrat Belanda yang ingin menggelar pasar lada hanya untuknya sendiri, seakan menemukan kesamaan persepsi dengan Sultan Haji yang menginginkan agar para administrator Belanda dapat terus menetap di Banten. Ia menginginkan para pejabat Belanda menjadi penasihatnya di bidang militer. Sultan Haji sudah menyaksikan betapa teknologi militer dan senjata Belanda dapat memukul mundur tentara loyalis ayahnya. Guna mencegah munculnya huru-hara lanjutan yang mungkin saja disulut para pengikut ayahnya, maka kehadiran VOC di sisinya menjadi suatu keharusan. Pemerintahan Banten pimpinannya belum dapat lepas sepenuhnya dari pengaruh Sang Ayah. Keberadaan Belanda dapat dijadikan juru gertak bagi para ponggawa atau pejabat kerajaan yang ingin melawan kekuasaan Sultan Haji.<sup>124</sup>

Pembesaran markas Belanda, dari sebelumnya hanya sebatas loji perdagangan menjadi suatu benteng yang mencirikan bangunan pertahanan seperti juga benteng-benteng Abad Pertengahan di Eropa, menunjukkan kewibawaan yang bersinar dari satu bangsa Eropa mengalahkan bangsa Eropa lainnya. Kemenangan menjungkalkan Sultan Ageng, dimaknai sebagai keberhasilan penting VOC di Jawa, dalam rangka menjadikan Batavia sebagai satu-satunya pengontrol lada di Jawa, bahkan Nusantara. Para pedagang Eropa lain harus menerima kenyataan ini sebagai suatu kemunduran mereka. Beruntung bagi Inggris, karena ia telah memiliki pangkalan dagang di Bengkulu dan beberapa titik di Pantai Barat Sumatera,

---

<sup>121</sup> Iim Imadudin, "Perdagangan Lada di Lampung Dalam Tiga Masa (1653-1930)," dalam *Patanjala*, Vol. 8, No. 3, 2017, hal. 349-364.

<sup>122</sup> Van Caarden, *De Reys* ..., hal. 8.

<sup>123</sup> Richmond Barbour, "'The English Nation at Bantam': Corporate Process in the East India Company's First Factory", dalam *Genre: Forms of Discourse and Culture*, Vol. 48, No. 2, 2015, hal. 159-192.

<sup>124</sup> Atsushi Ota, *Changes of regime and social dynamics in West Java: society, state and the outer world of Banten, 1750-1830*. Vol. 2 (Leiden: Brill, 2006) hal. 18.

seperti di Tiku dan Pariaman. Bagi EIC, mundurnya Sultan Ageng sebagai penguasa Banten, dimaknai sebagai babak akhir dari bulan madu mereka dengan Banten, utamanya dalam hal pasokan lada.<sup>125</sup>

Benteng Speelwijk dibangun dengan material yang kokoh, lainnya suatu tempat yang menjanjikan keamanan bagi penghuninya. Tempat-tempat pengamatan diletakkan di sudut-sudut strategis, seperti menghadap ke lepas pantai, atau ke arah kota Banten, serta ke wilayah perkampungan nelayan. Kecurigaan para penduduk Banten tentu saja masih terasa dibenak penguasa VOC, sehingga ia merasa perlu menempatkan para pengintai untuk mendeteksi adanya kekutaan yang melawan kedudukan mereka. Bastion dengan meriam menjadi pengejawantahan kuasa VOC atas Banten. Meriam yang siap ditembakkan seakan menjadi penanda bahwa VOC tidak main-main pada semua kekuatan yang berusaha menggusurnya. Pasukan reguler pun ditempatkan di dalam benteng. Keberadaan mereka tentu saja penting untuk memepertahakan benteng sekaligus menjadi simbol kewibawaan militer VOC yang pada satu masa pernah mengalahkan Sultan Ageng Tirtayasa. Kredit ini tentu saja berguna membuat jerih lawan yang berencana menghadapi VOC dalam medan perang terbuka.

Uka Tjandrasasmita menyebutkan bahwa benteng Speelwijk dibangun pada 1684 – 1685. Benteng ini sebenarnya dibangun di atas reruntuhan benteng Banten. Pembangunan benteng ini menjadi indikasi pudarnya kekuasaan politik Banten. Banten masuk pada periode keterkucilannya, karena benteng ini menjadi penegas agar pihak istana menghindari meneken perjanjian dagang dengan bangsa asing.<sup>126</sup>

Suatu hal yang menarik dari benteng Speelwijk adalah letaknya yang ternyata tidak jauh dari kawasan Pecinan. Antara benteng ini dengan Pecinan hanya dipisahkan oleh suatu kanal. Benteng ini juga tidak jauh dari pelabuhan Karangantu. Kedekatan lokasi ini menandakan penegasan VOC akan kontrol perdagangan di Banten. sebagaimana disinggung di bab sebelumnya, pelabuhan dan pasar di Banten disemarak oleh pedagang Tionghoa. Kedekatan pemukiman antara pegawai VOC dan orang Tionghoa tentu perlu dibina secara mendalam agar keduanya dapat selalu bekerjasama dan merespon suatu keadaan dengan cepat. Kedekatan ini juga dianggap penting agar para administratur Belanda dapat segera mengetahui komoditas yang tersimpan di Pecinan. Sudah bukan rahasia jika kemajuan perekonomian Banten di abad 17, agaknya berkaitan dengan aktivitas orang Tionghoa dan

---

<sup>125</sup> Edmond J. Smith, "Reporting and Interpreting Legal Violence in Asia: The East India Company's Printed Accounts of Torture, 1603–24", dalam *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. 46, No. 4, 2018, hal. 603-626.

<sup>126</sup> Uka Tjandrasasmita, "Banten sebagai Pusat Kekuasaan dan Niaga Antarbangsa", dalam Sri Sutjiatiningsih, peny, *Banten Kota Pelabuhan Jalur Sutera; Kunpulan Makalah Diskusi* (Jakarta: Departemen P dan K, 1995) hal. 118 – 119.

Pecinannya. Kawasan itu disulap menjadi pemukiman, rumah berdoa (kelenteng), toko sekaligus gudang perdagangan, suatu kombinasi yang membuat orang Tionghoa merasa nyaman mengembangkan bisnisnya di Banten.<sup>127</sup>

Sultan Haji dan para ponggawanya tentu sudah mengetahui tentang bagaimana VOC bermetamorfosis di negerinya. Namun, mereka tidak bisa melakukan sejumlah terobosan untuk menghentikan laju politik dagang VOC, dengan tanpa diketahui oleh mereka. Pemecatan Cakradana oleh Sultan Haji merupakan salah satu sumber masalah mengapa tata kelola pelabuhan dan pasar Banten perlahan diambil alih oleh VOC. Sultan Haji sudah terbakar ambisi kuasa, sehingga perhatiannya akan rahasia kemajuan Banten, yakni di sektor perdagangan dan pelayaran, perlahan dilupakan. Sebelum bertahta penuh di Banten, hari-harinya lebih banyak dihabiskan untuk menyusun rencana pemakzulan ayahnya dan pemilihan dirinya sebagai pengganti sultan Banten. Sedangkan mengenai apa yang akan ia perbuat untuk mengelola sistem perdagangan, pelayaran maupun pelabuhan Banten, sepertinya bukan menjadi objek bahasan yang utama dalam masa pemerintahannya.

Analisa di atas disandarkan pada pemecatan Cakradana yang mendadak dan pemilihan penggantinya yang ternyata bukan orang yang mempunyai integritas sepadan dengan pendahulunya. Kyai Arya Mangunsadana, seorang Tionghoa seperti Cakradana, tidak mempunyai kecakapan dalam mengelolan pelabuhan dan pasar. Pemilihannya hanya didasari oleh kedekatan emosional antara dirinya dan Sultan Haji. Sewaktu kecil, Kyai Arya Mangunsadana pernah menjadi pengasuh Sultan Haji. Kyai Arya Mangunsadana bukan berlatarbelakang pengusaha Tionghoa yang sukses seperti Cakradana, melainkan memulai karirnya sebagai Tionghoa rendahan yang bertugas mengangkut air. Ketika diserahi tugas mahaberat kesyahbandaran, Kyai Arya Mangunsadana tidak banyak melakukan pemecahan masalah Banten yang sedang berada di bawah ancaman perdagangan VOC.<sup>128</sup>

Sepeninggal Sultan Haji, para pangeran dan *sentana* Banten terlibat dalam perebutan tahta. Gubernur Jenderal Baron van Imhoff pun menengahi pertikaian ini dan memutuskan anak pertama Sultan Haji, Panembahan Ratu, menjadi Sultan Banten selanjutnya, dengan gelar Sultan Abul Fadhl Muhammad Yahya. Setelah beberapa waktu, Sultan Banten ini menyatakan sikapnya yang berseberangan dengan kepentingan VOC. Pada 1690, Sang Sultan jatuh sakit dan meninggal. Posisinya digantikan oleh adiknya, Pangeran Adipati yang naik tahta dengan gelar Sultan Abul Mahasin

---

<sup>127</sup> Claudine Salmon, "Le cimetièere chinois de Kasunyatan, a Banten Lama (fin XVIIe-début XVIIIe s.)", dalam *Archipel*, Vol. 50, No. 1, 1995, hal. 41-66.

<sup>128</sup> Guillot, Banten ..., hal. 358.

Muhammad Zainul Abidin. Sultan ini tidak banyak melakukan perubahan yang berarti untuk mengembangkan pelabuhan dan pasar Banten.<sup>129</sup>

Beberapa pengamat menilai masa sepeninggal Sultan Ageng Tirtayasa merupakan abad kejatuhan Banten. Guillot menyebut terusnya Cakradana dari istana Banten adalah sumber malapetaka kemunduran Banten.<sup>130</sup> Halwany menyebut masa-masa pemerintahan setelah Sultan Haji sebagai masa yang biasa-biasa saja, dan tidak terlalu banyak kejadian menarik untuk dibahas, utamanya di sektor perekonomian.<sup>131</sup> Uka Tjandrasasmita menyebut pendirian benteng Speelwijk di masa Sultan Haji merupakan tanda memudarnya politik dan perdagangan internasional Banten.<sup>132</sup>

Masa kuasa Sultan Haji juga ditandai juga melemahnya pengawasan Banten atas negeri-negeri bawahan, utamanya yang terletak di luar Banten. Wilayah Lampung yang aktif mengirimkan lada, perlahan tidak banyak disebut lagi dalam beberapa catatan sejarah di era paska Sultan Haji. Ota menyebutkan bahwa wilayah kekuasaan Banten di Lampung utamanya terdapat di wilayah pesisir seperti Pulau Semangka, Kalianda, Teluk Betung dan Sekampung.<sup>133</sup> Lampung merupakan daerah yang menjadi medan tempur antara Palembang dan Banten, keduanya saling menyerobot mendapatkan lada sebanyak mungkin. Kisruh internal yang mengakibatkan luruhnya pengawasan atas negeri ini, membuat pasokan lada yang semula untuk Banten kini banyak diambil oleh Palembang atau langsung ke Batavia.<sup>134</sup>

Ketika Sultan Haji semakin dekat dengan VOC, EIC yang kedudukannya semakin tersisih, ungunya sudah mempunyai kedudukan yang *settled* di Bengkulu. Di sana, EIC mendirikan kantor dagang yang juga berfungsi sebagai tempat penampungan lada dari pedalaman Bengkulu. Perkebunan lada terlentang mulai dari kawasan Bengkulu Tengah hingga terus naik ke punggung Bukit Barisan hingga menyentuh Pagaralam. Lada di kawasan Bengkulu termasuk dalam kualitas ekspor.<sup>135</sup> Kedudukan Banten yang melemah, dimanfaatkan oleh para administrator Inggris untuk mengambil alih pasaran lada di sana. Orang Inggris termasuk rajin dan pandai mengambil hati para pemuka daerah setempat, sehingga aktivitas

---

<sup>129</sup> Halwany, *Catatan ...*, hal. 164 – 165.

<sup>130</sup> Guillot, *Banten ...*, hal. 360 – 361.

<sup>131</sup> Halwany, *Catatan ...*, hal. 165..

<sup>132</sup> Uka, "Banten ..", hal. 119.

<sup>133</sup> Ota, *Changes ...*, hal. 51 – 52.

<sup>134</sup> Para pedagang Tionghoa yang berdiam di Batavia sejak abad 17, sempat meminta izin pada gubernur jenderal Batavia agar diperbolehkan mendatangkan lada dari Palembang. Lebih lanjut lihat Denys Lombard, *Nusantara Silang Budaya; Jaringan Asia*, Vol. 2 (Jakarta: Gramedia, 1993) hal. 248 – 250.

<sup>135</sup>, Richard James Wilkinson, "More on Bencoolen," dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* (JMBRAS), Vol. 19, No. 1, 1941, hal. 101-119.



perdagangannya tidak sampai menimbulkan ketidakharmisan di antara sesama pedagang Eropa, pribumi serta dengan pemimpin setempat.<sup>136</sup>

Di Palembang Inggris terlibat persaingan dengan Belanda yang sama-sama ingin menguasai pasaran lada setempat. Memasuki abad 18, persaingan mereka kian ketat, sehingga menimbulkan kerusuhan lokal. Suasana yang sedemikian kacau membuat jalur para pemasok lada menjadi rotasi yang diperebutkan banyak pihak, baik itu Kesultanan Palembang, VOC maupun EIC. Jejaring mereka merasuk ke pedalaman Sumatera hingga menyentuh Bengkulu dan Lampung. Memang, VOC tidak sampai terlalu dalam mengamati aliran lada Inggris di Bengkulu, namun mereka senantiasa siap berlomba dengan EIC di Palembang atau di Lampung.<sup>137</sup> *Jemalin conflict of interest* ini semakin menjauhkan pengawasan Banten atas negeri-negeri bawahannya.

Perdagangan antarpulau Banten juga sempat diramaikan dengan hadirnya timah dan lada dari Bangka ke pasar Banten. Hal ini terjadi ketika masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, yang mengirim perwakilannya Bupati Nusantara sebagai sosok yang berkuasa di Bangka. Masa kekuasaan Banten di Bangka tidaklah lama, karena putri dari Bupati Nusantara dinikahi oleh Sultan Palembang yang bernama Sultan Abdurrahman (memerintah 1659 – 1706). Sepeninggal Bupati Nusantara, tidak ada lagi perwakilan Banten di Bangka dan tampuk pemerintahan pulau ini diambil alih oleh Kesultanan Palembang.<sup>138</sup> Perhatian Sultan Haji akan Bangka juga sepertinya amat kecil terjadi, mengingat kepentingan itu masih terlalu jauh dari rencana pemerintahannya.

Menipisnya pasokan lada dari Sumatera membuat pasaran lada Banten berkurang. Hal ini pula agaknya yang menyebabkan banyak para saudagar Tionghoa pindah ke Batavia. Mereka membutuhkan patron politik yang kuat, supaya mereka dapat memperoleh pasaran lada ke skup yang lebih luas, tidak hanya mengandalkan ketersediaan barang itu di Banten. Lada buatan Banten pun jumlahnya tidak sedemikian banyak, karena banyak kebun lada yang sudah dialihfungsikan sebagai kebun tebu, sejak masa pemerintahan kewalirajaan Pangeran Ranamenggala (1609 – 1624).<sup>139</sup> Kondisi inilah yang

---

<sup>136</sup> Alan Harfield, "Detachment Order for Fort Marlborough Sumatera, c 1794 (With Additional Notes on the Fort)", dalam *Journal of the Society for Army Historical Research*, Vol. 70, 1992, hal. 27-31.

<sup>137</sup> Mengenai perdagangan lada di Palembang dan Lampung lebih lanjut lihat Farida R. Wargadalem, *Kesultanan Palembang dalam pusaran konflik, 1804-1825* (Jakarta: KPG, 2017) hal. 19 – 59.

<sup>138</sup> M. Dien Madjid dkk, *Sejarah Bangka Belitung dan Masa ke Masa* (Pangkalpinang: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, 2018) hal. 152 – 155.

<sup>139</sup> Halwany, *Catatan ...*, hal. 99 dan 118.

membuat perlahan-lahan Banten surut sebagai pusat penting lada di Nusantara.

Penulis melihat wajah dinamika lain dari perubahan suhu politik yang ada di Banten, yakni semakin meratanya pemukiman penduduk mulai dari Tirtayasa sampai Tangerang. Sultan Tirtayasa mencurahkan perhatian yang besar dengan melakukan pemindahan penduduk besar-besaran ke wilayah Tirtayasa, Pontang dan Tanara. Pemindahan penduduk ini beriringan dengan pembangunan infrastruktur seperti persawahan, aliran sungai hingga peremajaan pelabuhan Pontang dan Tanara.<sup>140</sup> Sepeninggal Sultan Ageng, wilayah-wilayah ini masih terus berdayaguna sehingga menciptakan peluang ekonomi baru di masa depan.

Azyumardi Azra mengingatkan bahwa dalam menulis sejarah, perlu pula menyinggung posisi orang kecil dalam sejarah. Pemikiran Azra ini bertolak dari gejala perkembangan mazhab historiografi di Prancis yang dimotori oleh Fernand Braudel pemimpin jurnal *Annales*.<sup>141</sup> Nama jurnal itu, dalam jagad historiografi nasional kemudian dikenal dengan istilah Mazhab *Annales*, yakni suatu model berpikir historis yang mengikutsertakan tokoh kelas bawah dalam narasi sejarah. Nelayan, petani, pekebun, pedagang keliling merupakan profesi-profesi manusia yang mendapat ruang yang luas dalam narasi Mazhab *Annales*.<sup>142</sup> Ini pula yang kemudian mengilhami pemikiran penulis bahwa tumbuhnya pemukiman di Tanara, Pontang dan Tangerang merupakan wajah baru desentralisasi yang coba direalisasikan Sultan Ageng, namun masih dalam tahap permulaan.

Dalam kacamata kemajuan negara-kerajaan Nusantara, pembangunan ekonomi tidak bisa lepas dari istana. Ikatan ini mengikat bukan hanya secara administratif, politik, melainkan juga geografis. Dengan kata lain, wacana perkembangan ekonomi tidak bisa jauh letaknya dari istana. Hal demikian bisa dilihat dari narasi sejarah Banten, baik yang diketengahkan oleh Uka Tjandrasasmita<sup>143</sup>, Chalwany Michrob<sup>144</sup> maupun Nina Lubis<sup>145</sup> yang belum bisa beranjak dari pemahaman tersebut. Hal ini memang tidak bisa

---

<sup>140</sup> Sonny C. Wibisono, "Irigasi Tirtayasa: Teknik Pengelolaan Air Kesultanan Banten Pada Abad Ke-17 M", dalam *Amerta*, Vol. 31, No. 1, 2013, hal. 53-68; Lihat juga Monique Zaini-Lajoubert, "La Politique vivriere de Sultan Ageng (1651 – 1682)," dalam *Archipel*, Vol. 50, 1995, hal 83 – 118.

<sup>141</sup> Mengenai perkembangan Mazhab *Annales* di Prancis serta pengaruhnya dalam penulisan sejarah lihat Peter Burke, *The French Historical Revolution: The Annales School 1929-2014* (Cambridge: Polity Press, 2015)

<sup>142</sup> Azyumardi Azra, "Islam di "Negeri Bawah Angin" dalam Masa Perdagangan," dalam *Studia Islamika*, Vol. 3, No. 2, 1996, hal. 199 – 202.

<sup>143</sup> Uka," Banten ...", hal. 106 – 125.

<sup>144</sup> Halwany, *Catatan ...*, hal. 130 – 158.

<sup>145</sup> Nina H. Lubis, *Banten dalam Pergumulan Sejarah; Sultan, Ulama, Jawara* (Jakarta: LP3ES, 2003) hal. 25 – 46.

dilepaskan dari pembacaan para pengamat sejarah Banten itu yang memang masih menggunakan metodologi penelitian sejarah klasik yang menekankan peran orang-orang besar.<sup>146</sup>

Berangkat pada model penulisan sejarah orang besar, alih-alih mengikuti, penulis lebih tertarik menengok orang-orang kecil sebagai penggerak sejarah. Penduduk Serang, Pontang, Tanara sepeninggal Sultan Ageng menjadi aktor ekonomi lokal. Meskipun mereka tidak bisa mendongkrak komoditas beras yang memang menjadi ikon disana sebagai komoditas mahal seperti lada di tahun-tahun sebelumnya, namun kontinuitas ekonomi kerakyatan yang mereka tunjukkan layak untuk dibicarakan lebih lanjut. Agaknya, kerja keras Sultan Ageng mengembangkan wilayah ini menemui hasilnya, karena di abad 18 dan 19, fenomena perubahan sosial yang melanda Banten justru datang dari wilayah pertanian dan perkebunan di sekitar ini. Seperti peristiwa pemberontakan Kyai Tapa dan Tubagus Buang sekitar 1750,<sup>147</sup> yang banyak mengambil wilayah jelajah di pemukiman baru yang diciptakan Sultan Ageng.

Oleh sebab kawasan Pontang, Tanara, Serang hingga ke Tangerang tidak mengalami perubahan yang berarti di masa sultan-sultan pengganti Sultan Haji, maka bisa dikatakan kemajuan perekonomian Banten berada di masa reses. Pemberontakan demi pemberontakan yang terjadi di masa-masa berikutnya seperti yang dipimpin Kyai Tapa, Tubagus Buang dan Mas Jakaria, sebagaimana yang disinggung dalam *Sajarah Banten*<sup>148</sup>, merupakan bukti bahwa kemajuan ekonomi di kawasan Pontang dan sekitarnya masih berupa *blueprint* yang sementara terkubur.

---

<sup>146</sup> Sebagai perbandingan, lihat teori sejarah heroisme sebagaimana yang digagas Thomas Carlyle. Lihat Thomas Carlyle, *The collected works of Thomas Carlyle*, Vol. 12 (UK: Chapman and Hall, 1864)

<sup>147</sup> Dalam *Sajarah Banten*, dikisahkan tentang pemberontakan Tubagus Buang yang heroik. Banyak penduduk yang terlibat dalam perlawanan ini, yang salah satu agendanya adalah mengusir Belanda dari Banten. Sumber orisinal yang membahas kerusuhan sosial ini dapat dilihat di *Sajarah Banten Versi KBG 183* yang tersimpan di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia.

<sup>148</sup> Anonim, *Sajarah Banten, Versi KBG 183* (Jakarta: Perpustakaan Nabional Republik Indonesia, tanpa tahun) hal. 85 – 106.

## BAB VI

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Pertama, Banten merupakan pusat ekonomi penting di Asia Tenggara pada abad 17. Pernyataan itu ditunjang oleh sejumlah temuan seperti keberadaan perdagangan reguler di tataran regional dan internasional. Sedikitnya pada tahun 1648 tercatat 50 kapal yang berlabuh di Karangantu di dalam *dagregister* dengan tujuan perdagangan dan perjalanan dinas. Para pejabat istana Banten mempunyai perhatian yang besar di bidang pengadaan fasilitas perdagangan seperti pelabuhan, pergudangan, perumahan serta garansi ketersediaan komoditas dagang penting semacam lada dan padi. Kelebihan itulah yang membuat bandar Banten tumbuh menjadi salah satu emporium yang dikenal di dunia internasional dan termasuk dalam lokus yang harus dikunjungi oleh armada-aramada dagang pemburu barang-barang eksotik khas Dunia Timur. Kesultanan Banten menjalin hubungan yang baik dengan negeri-negeri bawahannya, termasuk dengan Bengkulu, Silebar, Lampung bahkan hingga ke Belitung. Relasi ini bukan hanya ditekankan pada masalah penguasaan, namun lebih pada terjaganya pasokan lada ke pasar-pasar Banten. Kapal-kapal Banten juga diberangkatkan ke Maluku untuk menjemput lada di sana, yang sedianya akan diajakan di pasar Banten. Masa kejayaan perkebunan lada di Banten mengalami tantangan, ketikan waliraja Pangeran Ranamanggala pada tahun 1612 memerintahkan penghapusan perkebunan lada. Kebijakan tersebut berdampak kerugian terhadap pendapatan devisa Banten, sehingga pada masa Sultan setelahnya kebijakan tersebut dihapus dan perdagangan lada kembali pada masa kejayaannya.

Penulis membantah pernyataan dari Claude Guillot yang menyebut Karangantu merupakan pelabuhan lokal dan bukan internasional. Justru penulis mendapatkan informasi bahwa letak pelabuhan Karangantu yang berdekatan dengan pasar, Pecinan, pemukiman Eropa dan istana Banten menandakan bahwa Karangantu adalah pelabuhan internasional. Azas efisiensi agaknya sudah dikenal para pelaku ekonomi Banten untuk menempatkan pasar tidak jauh dari pelabuhan dan pusat pemerintahan, agar kegiatan jual beli dapat berlangsung dengan tertib dan nilai plus dimiliki pemerintah karena dapat meninjau dan mengontrol langsung perdagangan skala global di wilayah yang tidak jauh dari sentra kekuasaan. Temuan penulis yang menyebutkan bahwa aktivitas perniagaan yang ramai dan kompleks di Banten pada abad 17 sekaligus membantah keterangan Anthony Reid yang menyebutkan bahwa perdagangan internasional di Banten mengalami penurunan signifikan.

Kedua, suatu perdagangan yang baik tentu mempunyai rute perdagangan maritim yang tersambung dengan jalur-jalur dagang lain di dunia. Sustainability hilir mudik kapal-kapal dagang baru dapat terlaksana apabila ada garansi keamanan dari penguasa. Oleh sebab itu, pengadaan pasukan reguler, baik angkatan darat serta angkatan laut, merupakan keharusan, selain juga diperkuat dengan persenjataan yang modern dan sistem pertahanan tempat-tempat strategis (benteng). Dalam beberapa episode perang di darat, seperti yang terjadi di perbatasan Cisadane sepanjang abad 17, atau perang di laut, yakni ketika armada Banten mengalahkan armada Cirebon (peristiwa ini tidak berangka tahun dan bersumber dari *Sadjarah Banten*) menunjukkan betapa superiornya pasukan Banten menjaga wilayah perbatasannya. Pasukan darat Banten bahkan sempat dipuji para pelaut Inggris yang dalam suatu kesempatan diselamatkan pasukan Banten dari ancaman pembunuhan VOC, dengan sebutan pasukan yang efisien dan lincah dalam pertempuran jarak dekat. Kuatnya pasukan darat Banten, juga ditunjang dengan pasukan laut yang terlatih. Para pasukan laut Banten merupakan laskar yang cerdas dan mampu melewati blokade kapal-kapal laut VOC yang sudah dicanangkan sejak sekitar 1650. VOC berkeyakinan dengan melakukan patroli rutin di kawasan Selat Sunda dapat mengganggu kapal-kapal dagang yang ingin ke Banten dan kemudian membujuk mereka untuk berdagang di Batavia. Harapan ini tidak berjalan baik, karena dalam beberapa bentrokan laut, justru armada Belanda dapat dipukul mundur.

Ketiga, perdagangan di Banten mengalami kemunduran sejak konflik antara Sultan Ageng Tirtayasa dengan anaknya, Sultan Haji sekitar 1680-an. Syahbandar Cakradana yang sempat merasakan masa pemerintahan Sultan Haji pertama, diberhentikan secara sepihak. Pemberhentian inilah yang memicu perang saudara yang digerakkan Sultan Ageng. Sejak itu, manajemen pelabuhan dan pasar semakin mengendur, ditambah dengan infiltrasi Belanda yang segera menyasar lahan-lahan strategis untuk dikuasai seperti bidang perdagangan dan pelabuhan. Segera setelah Sultan Haji bertahta kembali dengan bantuan Belanda, kondisi perdagangan Banten membaik, namun keuntungan terbagi dua dan sebagian besar masuk ke kas Batavia, pusat pemerintahan Belanda.

## **B. Saran**

Kajian mengenai sejarah ekonomi agaknya menjadi sesuatu yang dibutuhkan di negeri ini. Di tengah kemajuan pembangunan yang mulai menyisir daerah penyangga, bahkan jauh hingga wilayah yang belum terjamah, maka sudah selayaknya dihubungkan dengan situasi ekonomi setempat. Mengambil referensi dari masa lalu, bukan menjadi sesuatu yang salah, bahkan suatu keharusan. Misalnya saja ketika di masa Mataram, Jawa dikenal sebagai penghasil beras yang mengimpor komoditas ini hingga ke Malaka, namun di masa kini cerita itu hanya masa lalu, karena banyak lahan-lahan yang mulai ditutup dan dijadikan pabrik. Pola agraris khas masyarakat pedalaman, mulai bergeser ke arah industrialis.



Banten menjadi suatu percontohan betapa kerajaan masa lalu dapat tinggal landas menjadi kerajaan kaya dari sektor perdagangan. Itu saja tidak cukup, dengan tanpa membicarakan peran pengambil kebijakan serta apa yang mereka persiapkan untuk menyokong mobilitas perdagangan di sana. Penulis menyarankan agar tema-tema sejarah ekonomi semacam ini sudah sepatutnya dilirik sebagai salah satu gambaran menelurkan pemecahan bagi masalah bangsa. Kajian semacam ini, yakni dengan memotret kisah masa lalu lantas membincangkannya dalam ruang aktual juga kontekstual dapat menjadi alternatif pemahaman dalam mengurai benang kusut masalah perekonomian agraris dewasa ini. Oleh karena itu, kajian sejarah ekonomi semacam ini hadir sebagai pengingat bagi mereka yang masih memiliki waktu untuk membaca dan berpikir. Pembangunan adalah kenisacayaan, namun jangan lupakan citra masa lalu yang justru telah berhasil membawa negeri ini dikenal dunia karena produksi alamnya. Bagi para penggiat sejarah, agaknya perlu menumbuhkembangkan kajian di sektor strategis seperti ekonomi, supaya sejarah tetap menemukan relevansinya.



## Daftar Pustaka

- Abdoellah, Ma'moen. *Sejarah Daerah Sumatra Selatan*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Bagian Proyek Inventarisasi dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya Propinsi Sumatera Selatan, 1992.
- Abdurrahman. *Pakuan Padjajaran, Bogor*, Pustaka Amma, 2015.
- Al Khan, Sher Banu. "Aceh-India Commercial and Literary Relations in the Seventeenth Century," dalam *The Indian Ocean in the Making of Early Modern India*, London: Routledge, 2016.
- Anderson, R. dkk., *A Short History of The Sailing Ship*, New York: Dover Publications, 2003.
- Anonim, *The Civil Wars of Bantam*, London: Tho Malthus, 1683.
- Atsushi Ota, *Changes of regime and social dynamics in West Java: society, state and the outer world of Banten, 1750-1830*. Vol. 2, Leiden: Brill, 2006.
- Atsushi, Ota. *Change of Regime and Social Dynamic in West Java, Society, State, and the Outer World of Banten 1750-1830*, Leiden Netherland: Brill, 2006.
- Barentine, John C. *The Lost Constellation; A History of Obsolete, Extinct, or Forgotten Lore Star*, Berlin: Springer, 2017.
- Blusse, Leonard. "An Insane Administration and Insanitary Town: The Dutch East India Company and Batavia (1619–1799)." dalam *Colonial cities*, Dordrecht: Springer, 1985.
- \_\_\_\_\_. *Strange company: Chinese settlers, mestizo women and the Dutch in VOC Batavia*. Vol. 122, New York: Cellar Book Shop, 1986.
- Bosma, Ulbe. *The Sugar Plantation in India and Indonesia; Industrial Production 1770 – 2010*, New York: Cambridge University Press, 2014.
- Brundage, Anthony. *Going to the Sources; a Guide to Historical Research and Writing*, USA: Willy Blackwell, 2017.
- Burke, Peter. *The French Historical Revolution: The Annales School 1929-2014*, Cambridge: Polity Press, 2015.
- Carlyle, Thomas *The collected works of Thomas Carlyle*, Vol. 12, UK: Chapman and Hall, 1864.
- Carruthers, Douglas. *The desert route to India, being the journals of four travellers by the great desert caravan route between Aleppo and Basra, 1745-1751*, London: Hakluyt society, 2017.
- Chaudhuri, K. N. *Trade and civilisation in the Indian Ocean: an economic history from the rise of Islam to 1750*, USA: Cambridge University Press, 1985.
- Chrimes, Michael M., ed. *The civil engineering of canals and railways before 1850*, New York: Routledge, 2017.

- Churchill, Awnsham. *A Collection of Voyages and Travel, Vol. 1*, London: Meff Churchill, 1732.
- Colenbrander, H. T. *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia Anno 1636*, s'Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1899.
- Corney, Bolton. *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and the Maluco islands: Being the Second Voyage set forth by the Governor and Company of Merchants of London trading into the East-Indies. From the Edition of 1606*, London: Routledge, 2017.
- Cross, Gary dkk, *Technology and American society: A history*, New York: Routledge, 2018.
- Cushman, Jennifer dkk. ed, *Changing Identities of the Southeast Asian Chinese since World War II*, Hongkong: Hongkong University Press, 1988.
- Danasasmita, Saleh. *Nyukruk Sajarah Pakuan Pajajaran Jeung Prabu Siliwangi*, Giri Mukti, Bogor. 2003.
- De Barros, Joao. *Decadas da Asia, Vol. IV*, Lisboa: Regia Officina Typografica, 1778.
- De Graaf, H. J. *Puncak Kekuasaan Mataram*, Jakarta: Grafitipres, 1986.
- De Groot, Jerome. *Consuming History: Historians and Heritage in Contemporary Popular Culture*, London: Routledge, 2016.
- De Haan, F. *Oud Batavia*, Batavia: Batavia Genoostchap, 1919.
- De Hullu, J. *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia Anno 1656 – 1657* (s'Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1904)
- De La Faille, P. De Roo. *Iets Over Oud-Batavia*, Batavia: Batavia Kunsten en Wetenschappen Kolff, 1919.
- Djajadiningrat, Hoesein. *Tinjauan Kritis Tentang Sejarah Banten Sumbangan Bagi Pengenalan Sifat-Sifat Sejarah Jawa*, Jakarta: Penerbit Djambatan-KITLV, 1983.
- Ensering, Else. *Banten in Times of Revolutions*, Paris: Archipel, 1995.
- Erwanto, Heru ed. *Kota dan Kabupaten Dalam Lintasan, Banten, Lebak, Subang, Kuningan*, Bandung: Departmen Kebudayaan dan Pariwisata Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Bandung, 2006.
- Facal, Gabriel. *Keyakinan dan Kekuatan; Seni Bela Diri Silat Banten*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2016.
- Fadillah, Ali. *Identitas Banten: Reposisi Nilai Budaya Dalam Modernitas, dalam Banten Melangkah Menuju Kemandirian , Kemajuan dan Kesejahteraan* (Banten: Biro Humas Provinsi Banten, 2005) hal. 73.
- Gallagher, Winifred. *How the Post Office Created America: A History*, New York: Penguin, 2017.
- Glamann, Kristof. *Dutch-Asiatic Trade 1620–1740*, Dordrecht: Springer, 1981.
- Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah*, Terj. Nugroho Notosusanto, Jakarta: UI Press, 2006.

- Granger, James. *A Biographical History of England; from Egbert the Great to Revolution*, London: Nicholson, 1804.
- Groeneveldt, W. P. *Notes on the Malay Archipelago and Malacca compiled from Chinese sources*, tanpa tempat: Bruining, 1887.
- Gulliot. Claude. *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII* (Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia, 2008) hal 12-16.
- Hatmadji, Tri. *Ragam Pusaka Banten*, Serang: Dinas Pendidikan Provinsi Banten bekerjasama dengan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala, 2007.
- Heussler, Robert. *Yesterday's Rulers: The Making of the British Colonial Service*, New York: Syracuse University Press, 1963.
- Hodge, Carl Cavanagh. *War, Strategy and the Modern State, 1792–1914*, London: Routledge, 2016.
- Imaduddin, Iim. "Perdagangan Lada di Lampung dalam Tiga Masa (1653 – 1930)", artikel ini disampaikan pada Seminar Hasil Penelitian BPNB se-Indonesia di Makassar, 25 – 26 April 2016.
- Irfani, Fahmi. *Jawara Banten Sebuah Kajian Sosial, Politik dan Budaya*, Jakarta: YPM Press, 2011.
- Iryana, Wahyu. *Historiografi Sejarah*, Bandung: Penerbit Humaniora, 2014.
- Jinyu, Yang. "Ancient Tea-Horse Road and Caravan Culture From the Perspective of the Caravan Courier Route from Gongshan of Nujiang to Chavalon of Tibet," artikel ini dipresentasikan pada *International Conference on Education, Language, Art and Inter-cultural Communication (ICELAIC) Kelima*, dan diterbitkan di Atlantis Press, 2018.
- Johan, Irmawati M. *Laporan Penelitian Pemerintahan dan Kekuasaan Kesultanan Banten Abad XVI – XVII M*, Depok: Universitas Indonesia, 1992.
- Kier, Elizabeth. *Imagining war: French and British military doctrine between the wars*. Vol. 153, USA: Princeton University Press, 2017.
- Knapp, Bernard dkk. *Mediterranean connections: maritime transport containers and seaborne trade in the Bronze and Early Iron Ages*, London: Routledge, 2016.
- Koentjaraningrat. *Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*, Jakarta: Djambatan, 2004.
- Krussendrager, R. J. L. *Natuur en Aardrijkundige Beschrijving van het Eiland Java*, Groningen: J. Oomkens, 1841.
- KS, HS. Sutadji. *Carita Purwaka Caruban Nagari Rakean Walang Sungsang dan Syarif Hidayat, Para Pendiri Kerajaan Islam Cirebon Abad ke XV M*, Jakarta, Perum Percetakan Negara Republik Indonesia. 2003.
- Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Benteng, Yogyakarta: Benteng, 1995.
- Lambert, Bart. "Making Size Matter Less: Italian Firms and Merchant Guilds in Late Medieval Bruges," dalam *The Company in Law and Practice*:

- Did Size Matter?(Middle Ages-Nineteenth Century)* (Den Haag: Brill Nijhoff, 2017)
- Lapian, Adrian B. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke- 16 – 17*, Depok: Komunitas Bambu, 2017.
- Lavery, Brian. *Wooden Warship Construction; A History in Ship Models*, Yorkshire: Pen and Sword Books Ltd, 2017.
- Lixing, Tang. *Merchant and Society in Modern China; From Guild to Chamber of Commerce*, London: Routledge, 2017.
- Lombard, Denys. *Nusantara Silang Budaya; Jaringan Asia*, Vol. 2, Jakarta: Gramedia, 1993.
- \_\_\_\_\_. dkk. ed, *Asia Maritima: Images et réalités/Bilder und Wirklichkeit 1200 – 1800*, Wiesbaden: Harrassowitz, 1994.
- Lubis, Nina H. *Banten dalam Pergumulan Sejarah; Sultan Ulama, Jawara*, Jakarta: LP3ES, 2003.
- Madjid, M. Dien dkk. *Peradaban Islam Awal di Aceh Tengah; Studi Atas Kerajaan Linge Abad XI – XIV M* (Jakarta: PUSLITPEN UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2018) hal. 56 – 57.
- \_\_\_\_\_. dkk. *Sejarah Bangka Belitung dan Masa ke Masa*, Pangkalpinang: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, 2018.
- Mahan, Alfred. T. *The Influence if Se Power upon History (1660 – 1783)*, London: Sampson Low, Marston, Searle dan Livingston, tanpa tahun.
- \_\_\_\_\_. *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)*, Boston: Little, Brown and Company, 1918.
- \_\_\_\_\_. *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*. Vol. 1, Boston: Little Brown, 1899.
- McGrail, Sean. "Portuguese-derived ship design methods in southern India?," dalam *Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian Tradition*, Trabalhos de Arqueologia no. 18, 2001.
- McLeod, Murdo J. *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520–1720*, Texas: University of Texas Press, 2010.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Den Haag: Martijnus Nihhoff, 1962.
- \_\_\_\_\_. *Persaingan Eropa dan Asia di Nusantara*, Depok: Komunitas Bambu, 2016.
- Michrob, Halwany dkk. *Catatan Masa Lalu Banten*, Serang: Saudara Serang, 199.
- Munandar, Agus Aris. *Tatar Sunda Masa Silam*, Jakarta, Wedatama Widya Sastra, 2010.



- Nederlandsch-Indie, De ingenieurs van het Mijnwezen in. *Onderzoek naar de Kolen, Gevonden Langs het Strand der Meeuwenbaai, Residentie Bantam*, Geologische Kennis Nederlandsch Indie, 1855.
- Nottage, Hunter. "Trade in war's darkest hour: Churchill and Roosevelt's daring 1941 Atlantic meeting that linked global economic cooperation to lasting peace and security," dalam *Victoria U. Wellington L. Rev.*, Vol. 49, 2018.
- Parpola, Asko. *The roots of Hinduism: the early Aryans and the Indus civilization*, USA: Oxford University Press, 2015.
- Poelinggong, Edward L. *Makassar Abad XIX; Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: Kompas, 2016.
- Prakarsh, O. M. *The New Cambridge History of India; European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- Pudjiastuti, Titik. *Perang, Dagang dan Persahabatan; Surat-Surat Sultan Banten*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Sajarah Banten, Suntingan dan Terjemahan Teks KGB 183*, Jakarta, Perpustakaan Nasional RI, 2010.
- Ranier, G. J. *History; It's Purpose and Method*, New York: Routledge, 2016.
- Reid, Anthony. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450 – 1680, Jilid 2; Jaringan Perdagangan Global*, Jakarta: yayasan Obor Indonesia, 2011.
- Rogers, Clifford J. "The Military Revolutions of the Hundred Years War 1," dalam *The Military Revolution Debate*. Routledge, 2018.
- Ruhat, Mamat. *Naskah Wangsakerta-Pustaka Rajya Rajya I Bhumi Nusantara*, Transliterasi Teks dan Terjemahan, Bandung: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Jawa Barat Balai Pengelola Museum Negeri Sri Baduga Maharaja, 2009.
- Saran, Shyam, ed. *Cultural and Civilisational Links between India and Southeast Asia*, Singapura: Palgrave Macmillan, 2018.
- Sarpian, T. *Pedoman Berkebun Lada Dan Analisis Usaha Tani*, Yogyakarta: Kanisius, 2003.
- Schmidt, Siegfried J. *Histories and Discourses; Rewriting Constructivism*, UK: Exeter, 2016.
- Schrieke, B. *Indonesia Sociological Studies; Ruler and Realm in Early Java*, The Hague dan Bandung: W van Hoeve Ltd., 1957.
- Stavorinus, J. S. *Reize van Zeeland over de Kaap de Goude Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen Enz.*, Leyden: J. Honkoop, 1793.
- Sutjiatiningsih, Sri, peny. *Banten Kota Pelabuhan Jalur Sutera; Kumpulan Makalah Diskusi*, Jakarta: Departemen P dan K, 1995.
- Teenstra, M. D. *Beknopte Beschrijving van de Nederlandsche Overzeesche Bezittingen*, Groningen: J. oomkens J. Zoon 1846.

- Thompson, Paul. *The Voice of the Past: Oral history*, Oxford: Oxford University Press, 2017.
- Thorn, Major William. *Memoir of The Conquest of Java*, London: T. Egerton, 1815.
- Tim Peneliti, *Sejarah Daerah Bengkulu*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Pusat Penelitian Sejarah dan Budaya Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan daerah, 1978.
- Turloc, John. *A Collection of Pepper State*, Vol. VII, London: Half Moon, 1742.
- Van Caarden, Paulus. *De Reys van Kapitein Saris*, Leyden: Pieter van der Aa boek verkooper, 1706.
- Van Goor, Jurrien. *Prelude in Colonialism; The Dutch in Asia*, Hilversum: Verloren, 2004.
- Van Leur, J. C. *Indonesian Trade and Society; Essays in Asian Social and Economic History*, USA: Foris Publication, 1983.
- \_\_\_\_\_. *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia; Esai-Esai tentang Sejarah Sosial dan Ekonomi Asia*, Yogyakarta: Ombak, 2015.
- Van der Chijs, J. A. *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia Anno 1640 – 1641*, s'Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1887.
- Vermeulen, Johannes Theodorus. *De Chinezen te Batavia en de Troeboelen van 1740*, Leiden: NV Boer en Steen drukkerij Eduard Ijdo, 1984.
- Veth, B. *Het Leven van Nederlandsch Indie*, Amsterdam : P. N. Van Kampen en Zonn, 1914.
- Vlekke, Bernard H.M. *Nusantara, Sejarah Indonesia* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016) hal 102-103.
- Wahyudi, Johan. *Berebut Tahta Malaka*, Ciputat: Pustaka Compass, 2019.
- Wargadalem, Farida R. *Kesultanan Palembang dalam pusaran konflik, 1804-1825*, Jakarta: KPG, 2017.
- Wicaksana, Harits Hijrah dkk. "Evaluation of Education Policy at Baduy Society, Lebak District-Banten Province," artikel dipresentasikan dalam International Conference on Public Policy, Social Computing and Development 2017 (ICOPOSDev 2017), Atlantis Press, 2017.
- Woodward, Mark. *Java, Indonesia and Islam*, USA: Springer, 2011.
- Wright- Mills, C. *The Power of Elite*, New York: Oxford University Press, 2000.
- Zuhdi, Susanto. *Cilacap 1830 – 1942; Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: Gramedia, 2002.

## A. Tesis dan Disertasi

- Basset, David K. *The Factory of English East India Company At Bantam, 1602 – 1682*, Disertasi, London: School of Oriental Studies, University of London, 1955.
- Bontham, Dinar. *The Sultanate Banten AD 1750 – 1808: A Social and Cultural History*, Tesis, England: University of Hull, 2003.
- Irfani, Fahmi. *Jawara Banten: sebuah kajian sosial, politik dan budaya*, Tesis, Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2011.
- Permadi, Bambang. *Islam dan Etnis Tionghoa, Studi Kasus Komunitas Cina Benteng di Tangerang (Tinjauan Historis)*, Tesis, Ciputat: UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2017.
- Pudjiastuti, Titik. *Sadjarah Banten; Suntingan Teks dan Terjemahan disertai Tinjauan Aksara dan Amanat*, Disertasi, Depok: Universitas Indonesia, 2000.
- Wilson, Ian Douglas. *The Politics of Inner Power; The Practice of Pencak Silat in West Java*, Tesis, Western Australia: Murdoch University, 2002.

## Jurnal

- Adams, Julia. "Principals and agents, colonialists and company men: The decay of colonial control in the Dutch East Indies," dalam *American sociological review*, 1996.
- Alhawi, Nagham A. Dkk. "The Archaeological Sites along the Ancient Course of Euphrates River," dalam *American Scientific Research Journal for Engineering, Technology, and Sciences (ASRJETS)*, Vol. 29, No. 1, 2017.
- Alves, Jorge Dos Santos. "L'inscription du padrão de Banten (1522)," dalam *Archipel*, Vol. 47, No. 1, 1994.
- Andaya, Barbara W. "Women and economic change: The pepper trade in Pre-Modern Southeast Asia," dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 38, No. 2, 1995.
- Andaya, Barbara Watson. "Women and economic change: The pepper trade in Pre-Modern Southeast Asia," dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 38, No. 2, 1995.
- Azmi, Muhammad. "Using Historical Sites in East Kalimantan for Education: Challenges and Opportunities," dalam *History*, Vol. 2, No. 1, 2018; lihat juga Dave Lumenta, "Changing Spaces and Border Regimes: A Central Borneo Trajectory of 'Globalisation'," dalam *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 1, No. 2, 2016.
- Azra, Azyumardi. "Islam di "Negeri Bawah Angin" dalam Masa Perdagangan," dalam *Studia Islamika*, Vol. 3, No. 2, 1996.

- Baihaqi, Ahmad Fauzan dkk. "The Transition of The Central Port of Colonial Era: From Old Batavia to Tanjung Priok Port," dalam *Insaniyat: Journal of Islam and Humanities*, Vol. 3, No. 1, 2018.
- Barbour, Richmond. "The English Nation at Bantam": Corporate Process in the East India Company's First Factory", dalam *Genre: Forms of Discourse and Culture*, Vol. 48, No. 2, 2015.
- Behrend, Timothy E. "Kraton, taman, mesjid: A brief survey and bibliographic review of Islamic antiquities in Java," dalam *Indonesia Circle*, Vol. 12, No. 35, 1984.
- Boomgaard, Peter. "In The Shadow of Rice, Roots and Tubers in Indonesian History, 1500-1950", dalam *Journal Agricultural History*, 2003.
- Born, Georgina. "Making time: Temporality, history, and the cultural object," dalam *New Literary History*, Vo. 46, No. 3, 2015.
- Burhanudin, Jajat. "The Triumph of Ruler: Islam and Statecraft in Pre-Colonial Malay-Archipelago," dalam *Al-Jami'ah: Journal of Islamic Studies*, Vol. 55, No. 1, 2017.
- Cardon, F. R. "Portuguese Malacca", dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS)*, Vol. 12, No. 2, 1934.
- Carey, Peter. "Civilization on Loan: The Making of an Upstart Polity: Mataram and its Successors, 1600–1830", dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 31, No. 3, 1997.
- Catterall, Douglas. "Metropolitan locales, global commerce, and East Indies capital and credit in the eighteenth century," dalam *Journal of Global History*, Vol. 12, No. 1, 2017.
- Cheung, Sui-Wai. "A Desire to Eat Well: Rice and the Market in Eighteenth Century China," dalam *Rice: Global Networks and New Histories*, 2015.
- Cholilah, Jamilah dkk. "The Mapping The Potential of The Old City Tourism (Study of the History, Region and Cultural Value of the Old City on Bangka Island)," dalam *Berumpun; International Journal of Social, Politics and Humanities*, Vol. 2, No. 1, 2019.
- Clunas, Craig. "Connected material histories: a response," dalam *Modern Asian Studies*, Vol. 50, No. 1, 2016.
- Cobban, James L. "Geographic notes on the first two centuries of Djakarta," dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 44, No. 2 (220), 1971.
- Colombijn, Freek. "Foreign influence on the state of Banten, 1596–1682," dalam *Indonesia Circle*, Vol. 18, No. 50, 1989.
- De Cleene, Marcel. "De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de import van specerijen, gebruiks-en sierplanten," dalam *Scientiarum Historia: Tijdschrift voor de Geschiedenis van de Wetenschappen en de Geneeskunde*, Vol. 29, No. 1, 2003.

- De Graaf, Hermanus Johannes. "Titels en namen van Javaanse vorsten en groten uit de 16e en 17e eeuw," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, Vol. 109, No.1, 1953.
- De Josselin-De Jong, P. E. dkk. "The Malacca Sultanate", dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 1, No. 2, 1960.
- De la Croix, David dkk. "Clans, guilds, and markets: Apprenticeship institutions and growth in the preindustrial economy," dalam *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 133, No. 1, 2017.
- De Rovere, Jonkhr J. "Beschrijving van de Bantam en de Lampongs," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, Vol. 5, No. 1, 1856.
- Desai, D. R. Sar. "The Portuguese Administration in Malacca, 1511–1641", dalam *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 10, No. 3, 1969.
- Fischer-Kowalski, Marina. "Society's metabolism: the intellectual history of materials flow analysis, Part I, 1860–1970," dalam *Journal of industrial ecology*, 1998, Vol. 2, No. 1.
- Guillot, Claude dkk. *Banten Sebelum Zaman Islam; Kajian Arkeologi di Banten Girang 932 ? – 1526*, Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, 1996.
- Guillot, Claude. "Banten in 1678," dalam *Indonesia*, Vol. 57, 1993.
- Guillot, Claude. "La nécessaire relecture de l'accord luso-sundanais de 1522," dalam *Archipel*, Vol. 42, No. 1, 1991.
- Guillot, Claude. "La politique vivrière de Sultan Ageng (1651-1682)," dalam *Archipel*, Vol. 50, No. 1, 1995.
- Guillot, Claude. "Libre entreprise contre économie dirigée: guerres civiles à Banten, 1580-1609," dalam *Archipel*, Vol. 43, No. 43, 1992.
- Harfield, Alan. "Detachment Order for Fort Marlborough Sumatra, c 1794 (With Additional Notes on the Fort)", dalam *Journal of the Society for Army Historical Research*, Vol. 70.
- Haskell, John D. "Subjectivity and Structures: The Challenges of Methodology in the Study of the History of International Law and Religion," dalam *International Law and Islam*. Brill Nijhoff, 2018.
- Heidhues, Mary Somers. "Anti-Chinese violence in Java during the Indonesian Revolution, 1945–49," dalam *Journal of Genocide Research*, Vol. 14, NO. 3-4, 2012.
- Hoetink, B. "Chineesche Officiëren te Batavia onder De Compagnie," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, 1922.
- \_\_\_\_\_. "So Bing Kong. Het Eerste Hoofd Der Chineezen Te Batavia," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, Vol. 79, No. 1, 1923.
- Ichwandi, Iin dkk. "Indigenous practices for use of and managing tropical natural resources: A case study on Baduy community in Banten, Indonesia," dalam *Tropics*, Vol. 16, No. 2, 2007.



- Imadudin, Iim. "Perdagangan Lada di Lampung Dalam Tiga Masa (1653-1930)," dalam *Patanjala*, Vol. 8, No. 3, 2017.
- Junxian, Gan dkk. "China's New Silk Road: Where Does It Lead?," dalam *Asian Perspective*, Vol. 40, No. 1, 2016.
- Kanumoyoso, Bondan. "Malay Maritime World in Southeast Asia," dalam *Journal of Maritime Studies and National Integration*, Vol. 2, No. 1, 2018.
- Kehoe, Marsely L. "Dutch Batavia: Exposing the hierarchy of the Dutch colonial city," dalam *Journal of Historians of Netherlandish Art*, Vol. 7, No. 1, 2015.
- Kingston, Jeff. "Securing Sumatra's Pepper Periphery: Resistance and Pacification in Lampung during the 18th and 19th Centuries," dalam *Southeast Asia: History and Culture*, Vol. 19, 1990.
- Knaap, Gerrit. "All About Money : Maritime Trade in Makassar and West Java, around 1775," dalam *Journal of The Economic of Social History of The Orient*, Vol. 49, Issue, 4, 2006.
- Köhler, E. Christiana. "The Development of Social Complexity in Early Egypt. A View from the Perspective of the Settlements and Material Culture of the Nile Valley," dalam *Ägypten und Levante/Egypt and the Levant*, Vol. 27, 2017.
- Kumar, Dilip. "River Ganges–historical, cultural and socioeconomic attributes," dalam *Aquatic Ecosystem Health & Management*, Vol. 20, No. 1-2, 2017.
- Kusimba Chapurukha M. dkk. "When Did the Swahili Become Maritime?: A Reply to Fleisher et al.(2015), and to the Resurgence of Maritime Myopia in the Archaeology of the East African Coast," dalam *American Anthropologist*, Vol. 120, No. 3, 2018.
- La Follette, Cameron et al. "Oregon's Manila Galleon," dalam *Oregon Historical Quarterly*, Vol. 119, No. 2, 2018.
- Laba, I Wayan dkk. "Pengelolaan ekosistem untuk pengendalian hama lada," dalam *Perspektif*, Vol. 5, No. 2, 2015.
- Leupe, Pieter Arend dkk. "The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese in 1640-1641", dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS)*, Vol. 14, No. 1, 1936.
- Lin, Ervine dkk. "Developing river rehabilitation scenarios by integrating landscape and hydrodynamic modeling for the Ciliwung River in Jakarta, Indonesia," dalam *Sustainable cities and society*, Vol. 20, 2016.

- Lobato, Manuel. "'Melaka is like a cropping field" Trade Management in the Strait of Melaka during the Sultanate and the Portuguese Period", *Journal of Asian History*. Vol 46, No. 2, 2012.
- Lockard, Craig A. "' The Sea Common to All": Maritime Frontiers, Port Cities, and Chinese Traders in the Southeast Asian Age of Commerce, ca. 1400-1750," dalam *Journal of World History*, 2010.
- Lombard-Jourdan, Anne dkk. "La première expédition des Français a Banten (1617), d'après une lettre inédite du sieur de Saint-André," dalam *Archipel*, Vol. 51, No. 1, 1996.
- Lubis, Nina Herlina dkk. "Islamization of the Sunda Kingdom." International Information Institute (Tokyo), dalam *Information*, Vol. 21, No. 4, 2018.
- Medhurst, W. H. "Chronologische Geschiedenis van Batavia, Geschreven door een Chinees, Uit Het Chinees Vertaald" dalam *Bijdragen tot De Taal, Land en Volkenkunde*, Vol. 3, No. 2, 1840.
- Meinsma, J. J. "Eene proklamatie van een Sultan van Bantam," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, Vol. 20, No. 2, 1873.
- Mundinger, Jochen dkk. "Optimized route planning and personalized real-time location-based travel management," dalam *U.S. Patent* No. 9, No. 261, Vol. 374, 16 Feb. 2016.
- Nur, Muhammad. "Andar Tiku di Bagian Barat Sumatra: Kejayaan Ekonomi Yang Telah Hilang," dalam *Jurnal Analisis Sejarah*, Vol. 4, No. 2, 2014.
- Pavelková, Renata, et al. "Historical ponds of the Czech Republic: an example of the interpretation of historic maps," dalam *Journal of Maps*, Vol. 12, sup1, 2016.
- Pigeaud, Th. "Afkondingen ban Soeltan Banten", dalam *Djawa*, No. 9, 1923.
- Pudjiastuti, Titik. "Surat-Surat Sultan Banten Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia," dalam *Wacana*, Vol. 6, No. 1, 2004.
- Rantoandro, Gabriel. "Kiyai Ngabehi Kaytsu de Banten, shahbandar de son état et (passeur) occasionnel," dalam *Archipel*, Vol. 56, No. 1, 1998.
- \_\_\_\_\_. "Lieux de rencontre particuliers de l'ancien Banten: les pabean," *Archipel*, Vol. 50, No. 1, 1995.
- Reid, Anthony. "The pre-colonial economy of Indonesia," dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. 20, No. 2, 1984.
- \_\_\_\_\_. "Humans and forests in pre-colonial Southeast Asia," dalam *Environment and History*, Vol. 1, No. 1, 1995.
- Ricklefs, M. C. "Bantěn and the Dutch in 1619: Six Early 'Pasar Malay' Letters," dalam *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, Vol. 39, No. 1, 1976.
- \_\_\_\_\_. "The Sweat of the King: State Wealth vs. Private Royal Wealth in Pre-colonial Islamic Javanese Kingdoms," dalam *Bijdragen*

- tot de taal-, land-en volkenkunde/Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia*, Vol. 175, No. 1.
- RMT, Multamia dkk, "Maritime Indonesia and the Archipelagic Outlook: Some reflections from a multidisciplinary perspective on old port cities in Java," dalam *Wacana*, Vol. 17, No. 1, 2016.
- Rokhman, M. Nur dkk, "The Emergence and Development History of Demak Bintoro Kingdom," dalam *INTERNATIONAL (JSS)*, Vol. 12, No. 2, 2016.
- Salmon, Claudine. "Le cimetièere chinois de Kasunyatan, a Banten Lama (fin XVIIe-début XVIIIe s.)", dalam *Archipel*, Vol. 50, No. 1, 1995.
- Smith, Edmond J. "Reporting and Interpreting Legal Violence in Asia: The East India Company's Printed Accounts of Torture, 1603–24", dalam *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. 46, No. 4, 2018.
- Sulaiman, Agus. "Javanese Language of Banten Dialects in Tangerang Regency" dalam *Journal of English Language and Literature (JELL)*, Vol. 2, No. 1, 2017.
- Syafrony, Andre Iman dkk. "A Comparison of the Significances of Garuda in Society, Arts and Architecture in Two South-East Asian Countries: Indonesia and Thailand," dalam *Journal of Community Development Research (Humanities and Social Sciences)*, Vol. 9, No. 1, 2016.
- Tiele, P. A. "De Europeërs in den Maleischen Archipel. Tweede Gedeelte. 1529–1540," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, Vol. 27, No. 1, 1879.
- Torres-Sánchez, Rafael, dkk. "War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur," dalam *Business History*, Vol. 60, No. 1, 2018.
- Trilaksana, A. dkk. "Social religious movement in java 19Th-20Th century." *Journal of Physics: Conference Series*. Vol. 953. No. 1. IOP Publishing, 2018.
- Unger, Richard W. "Warships and Cargo Ships in Medieval Europe," dalam *Technology and Culture*, Vol. 22, no. 2, 1981.
- Van Breukel, J. J. D. R. "BANTAM IN 1786," dalam *Bijdragen tot de Taal, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, 1856.
- Van den Berg, N. P. "De handel van java in 1890 en vorige jaren," dalam *De Economist*, Vol. 40, No. 1, 1891.
- Van den Berg, N. P. "De Suikerindustrie op Java onder het bestuur van de Oost-Indische Compagnie," dalam *De Economist*, Vol. 41, No. 2, 1892.
- Van Eck, R. *De Geschiedenis van Nederlanders in de Oost-Indien Archipel*, Zwolle: W. E. J. Tjeenk Willink, 1899.

- Wargadalem, Farida R. dkk. "Modernization of Shipping and River Sailing Business in Palembang 1860–1930," dalam *Advanced Science Letters*, Vol. 23, No. 10, 2017.
- Wey, Adam Leong Kok, dkk. "Grand strategy of the Malacca Sultanate, 1400–1511," *Comparative Strategy*, Vol. 37, No. 1, 2018.
- Wibisono, Sonny C. "Bina Kawasan di Negeri Bawah Angin: Dalam Perniagaan Kesultanan Banten Abad ke-15—17," dalam *Kalpataru*, Vol. 22, No. 2, 2013.
- Wibisono, Sonny C. "Irigasi Tirtayasa: Teknik Pengelolaan Air Kesultanan Banten Pada Abad Ke-17 M", dalam *Amerta*, Vol. 31, No. 1, 2013.
- Wilkinson, Richard James. "More on Bencoolen," dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS)*, Vol. 19, No. 1, 1941.
- Witkowski, Terrence H. "Early history and distribution of trade ceramics in Southeast Asia." dalam *Journal of Historical Research in Marketing*, Vol. 8, No. 2, 2016.
- Yakin, Ayang Utriza. "Undhang-Undhang Bantèn: A 17th to 18th-century legal compilation from the qadi court of the Sultanate of Bantèn," dalam *Indonesia and the Malay World*, Vol. 44, No. 130, 2016.
- Yu, Shaoqiang dkk. "The economic benefit of liner ships with lower speed," dalam *Advances in Mechanical Engineering*, Vol. 9, No. 11, 2017.
- Zaini-Lajoubert, Monique. "La Politique vivriere de Sultan Ageng (1651 – 1682)," dalam *Archipel*, Vol. 50, 1995.
- Zamzami, Rizal. "Sejarah Agama Islam di Kerajaan Mataram pada Masa Penembahan Senapati (1584-1601)" dalam *JUSPI Jurnal Sejarah Peradaban Islam*, Vol. 2, No. 2, 2018.

### **Sumber Oral**

- Wawancara dengan Abah Yadi, peneliti di Bantenologi IAIN Serang, pada Minggu, 7 April 2019.
- Wawancara dengan Bambang Permadi, pada pukul 13.00, Senin, 22 April 2019.
- Wawancara dengan Abah K.H. Aliyuddin Zein, ulama Banten, pada Senin, 8 April 2019.

### **Arsip**

- Anonim, *Sajarah Banten, Versi KBG 183*, Jakarta: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, tanpa tahun.
- ANRI, *Daghregister 1641 – 1642*.
- \_\_\_\_\_, *Daghregister 1656 – 1657*.
- \_\_\_\_\_, *Konsep Kontrak yang dibuat oleh C. Speelman (1681 – 1684)*, arsip ini terdapat di katalog Banten no. 63.

\_\_\_\_\_, *Laporan Tentang Silebar dan Bengkulu serta Kegiatan Orang-Orang Inggris di Tempat-Tempat Tersebut, 28 Januari 1696.*

\_\_\_\_\_, Map B 105, Peta Benteng Speelwijk Banten versi F. de Haan.

\_\_\_\_\_, Naskah Perjanjian Sultan Abu al-Nasr Abdul Qahar kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda, tanpa keterangan waktu.

\_\_\_\_\_, Naskah Perjanjian Sultan Abu Mahasin Zainul Abidin dengan Gubernur Jenderal Belanda, Johannes Camphuis, pada tahun 1691.

Dagregister 18 Desember 1647.

Dagregister 30 Desember 1647.

Dagregister 7 Januari 1648.

Dagregister 9 Januari 1648.

Dagregister 14 Januari 1648.

Dagregister 18 Januari 1648.

Dagregister 21 Januari 1648.

Dagregister 22 Januari 1648.

Dagregister 27 Januari 1648.

Dagregister 28 Januari 1648.

Dagregister 4 Februari 1648.

Dagregister Maret 1648.

Dagregister 4 Maret 1648.

Dagregister 5 Maret 1648.

Dagregister 9 Maret 1648.

Dagregister April 1648.

Dagregister 10 April 1648.

Dagregister 12 April 1648.

Dagregister 14 April 1648.

Dagregister 25 April 1648.

Dagregister 28 April 1648.

Dagregister 9 Mei 1648.

Dagregister 9 Mei 1648.

Dagregister 24 Mei 1648.

Dagregister 26 Mei 1648.

Dagregister 30 Mei 1648.

Dagregister Juni 1648.

Dagregister 4 Juni 1648.

Dagregister 16 Juni 1648.

Dagregister 23 Juni 1648.

Dagregister 27 Juni 1648.

Dagregister 10 Juli 1648.

Dagregister 11 November 1648.

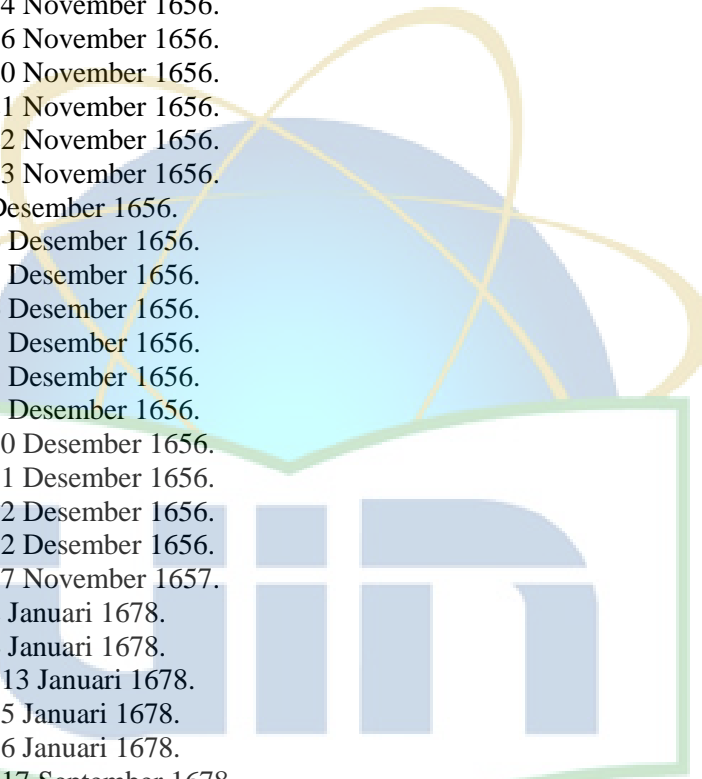
Dagregister 22 November 1648.

Dagregister 28 November 1648.

Dagregister 29 November 1648.

Dagregister November 1648.





Dagregister Desember 1648.  
 Dagregister Desember 1648.  
 Dagregister 8 Desember 1648.  
 Dagregister 11 Desember 1648.  
 Dagregister 12 Desember 1648.  
 Dagregister 15 Desember 1648.  
 Dagregister 30 Desember 1648.  
 Dagregister 4 November 1656.  
 Dagregister 5 November 1656.  
 Dagregister 14 November 1656.  
 Dagregister 16 November 1656.  
 Dagregister 20 November 1656.  
 Dagregister 21 November 1656.  
 Dagregister 22 November 1656.  
 Dagregister 23 November 1656.  
 Dagregister Desember 1656.  
 Dagregister 4 Desember 1656.  
 Dagregister 5 Desember 1656.  
 Dagregister 6 Desember 1656.  
 Dagregister 7 Desember 1656.  
 Dagregister 8 Desember 1656.  
 Dagregister 9 Desember 1656.  
 Dagregister 10 Desember 1656.  
 Dagregister 11 Desember 1656.  
 Dagregister 12 Desember 1656.  
 Dagregister 12 Desember 1656.  
 Dagregister 17 November 1657.  
 Dagregister 2 Januari 1678.  
 Dagregister 4 Januari 1678.  
 Dagregister 13 Januari 1678.  
 Dagregister 15 Januari 1678.  
 Dagregister 16 Januari 1678.  
 Dagregister 17 September 1678.  
 Middleton, Henry. *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and Maluco Island*, London: Hakluyt Society, 1855.  
 Middleton, Sir Henry dalam “Commission of James I Authorising Henry Middleton Esquire, and, in Case of his Decease, Christopher Colthurst Gentleman, to use and put execution Martial Law, 1604”.  
*Naskah Carita Parahyangan, pupuh XXI.*  
*Naskah Kinanti, pupuh XVI.*  
 Purchas, Samuel. *De Reys van Kapiteyn Johan Saris, behelsende sijne aanmerkingen van ‘t geene, ten tijde van sijn verblijft tot Bantam in*

- Oost-Indien voorviel, van October 1605 – tot October 1609* (Leyden: Pieter Van der Aa Boek verkoeper, tanpa tahun).
- Sweeting, Charles. *The Civil Wars of Bantam; Or, An Impartial Relation of All the Battels, Sieges and Other Remarkable Transactions, revolutions and Accidents that Happened in the Late Civil wars Bertween that King and His Eldest Son Commonly Called by the The Young King*, London: H. C., 1683.
- Van der Hagen, Steven. *Journael van de Voyagie Gedaen met Twaelf Scheepen naer Oost-Indien*, Amsterdam: Gillis Joosten Saeghman, 1664.



## DAFTAR INDEX

---

### A

Aceh · 4, 10, 46, 47, 72, 92, 97, 169, 182  
Adrian B. Lopian · 7, 40, 41  
Ambon · 7, 16, 197  
Anthony Reid · 89, 92, 93, 128, 205  
Arab · 3, 11, 18, 40, 50, 59, 62, 72, 85, 91,  
126, 158, 168, 176, 195  
Asia Tenggara · 1, 14, 39, 40, 41, 62, 73,  
83, 91, 93, 98, 99, 100, 101, 104, 114,  
117, 128, 140, 148, 149, 205

---

### B

Baduy · 1, 2, 40, 57  
Banten · 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12,  
13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23,  
24, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39,  
40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51,  
52, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66,  
67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77,  
79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 91,  
92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101,  
102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109,  
110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117,  
118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125,  
126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133,  
134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141,  
142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150,  
151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158,  
159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166,  
167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174,  
175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182,  
183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190,  
191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198,  
199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206,  
207  
Banten Girang · 3, 5, 69, 70, 71, 96, 97,  
104, 133, 141  
Batavia · 15, 17, 21, 29, 31, 33, 46, 50, 51,  
94, 95, 98, 100, 106, 108, 109, 111, 112,  
119, 121, 128, 129, 130, 133, 143, 148,

153, 159, 162, 164, 167, 169, 173, 174,  
176, 179, 180, 181, 182, 183, 185, 186,  
188, 191, 192, 193, 195, 196, 198, 201,  
202, 206  
Bengkulu · 7, 87, 88, 93, 121, 166, 175,  
176, 177, 180, 184, 198, 201, 205  
Beras · 9, 101, 117  
Bogor · 2, 6, 58, 59, 60, 64, 85, 105, 159  
Bugis · 137, 140, 177

---

### C

Cakradana · 46, 55, 131, 132, 134, 135, 136,  
147, 188, 193, 195, 196, 199, 200, 206  
Cibanten · 3, 30, 58, 59, 85, 96, 103, 115  
Cidurian · 3, 58  
Cigede · 39, 40, 121, 122  
Cilegon · 102  
Ciliwung · 29, 30, 78  
Cina · 2, 3, 8, 48, 58, 59, 61, 62, 85, 120,  
129, 130, 188, 191  
Cirebon · 1, 3, 5, 14, 60, 63, 64, 65, 66, 67,  
69, 70, 71, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80,  
111, 133, 156, 206  
Cisadane · 3, 7, 30, 33, 37, 58, 59, 78, 85,  
95, 96, 106, 108, 118, 119, 120, 121,  
140, 148, 167, 206  
Cituis · 8, 120

---

### D

de Barros · 6, 16, 20, 71  
De Graaf · 9  
De Houtman · 1, 150  
Denmark · 51, 129, 132, 175, 189, 197  
Denys Lombard · 56, 86, 94, 156, 201

---

### E

EIC · 15, 50, 51, 173, 175, 180, 194, 197,  
198, 201

*entrepot* · 10, 72

Eropa · 1, 9, 10, 11, 14, 31, 32, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 48, 50, 51, 52, 58, 61, 63, 72, 73, 83, 85, 87, 93, 95, 98, 99, 100, 105, 111, 112, 114, 122, 126, 128, 129, 130, 132, 134, 137, 140, 142, 145, 146, 147, 148, 151, 160, 161, 164, 166, 175, 176, 182, 183, 187, 188, 189, 192, 193, 195, 197, 198, 201, 205

---

## F

Filipina · 111

Francis and John · 149

---

## G

*galleon* · 6, 32, 149, 150, 152

*gctek* · 8, 9, 28, 95

Gilda · 48

Gujarat · 125, 128, 187

gula · 109, 110, 111, 112, 141, 190

Gulliot · 1, 57, 61, 62

---

## H

Halwani Michrob · 5, 60, 70

Henry Middleton · 15, 98, 105

---

## I

India · 3, 10, 11, 15, 22, 27, 29, 38, 40, 44, 50, 51, 59, 62, 72, 91, 97, 99, 100, 110, 111, 121, 124, 126, 128, 149, 160, 173, 178, 179, 181, 197, 198

Inggris · 1, 9, 10, 11, 15, 17, 25, 27, 32, 35, 36, 37, 50, 51, 87, 88, 93, 94, 98, 99, 110, 112, 115, 122, 129, 132, 139, 140, 141, 142, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 162, 163, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 183, 186, 189, 193, 194, 197, 198, 201, 206

---

## J

Jambi · 8, 92, 101, 115, 169

Jasinga · 61, 85

Jawa Barat · 29, 57, 63, 64, 69, 76, 111, 157, 158

Jawa Timur · 41, 76, 109, 122, 188

---

## K

kapal · 8, 16, 17, 19, 27, 28, 30, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 50, 61, 63, 69, 72, 83, 88, 96, 98, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 125, 127, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 179, 180, 187, 189, 190, 192, 205, 206

Karangantu · 1, 8, 14, 30, 39, 40, 82, 88, 96, 114, 115, 116, 125, 199, 205

Karawang · 6, 59, 76, 155

*Kasteel van Batavia* · 112, 169

Kaytsu · 19, 49, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 147, 188, 193

kelapa · 7, 8, 105, 107, 108, 109, 116, 117

Kerajaan Sunda · 2, 3, 4, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 69, 73, 75, 91, 96

Kesultanan Banten · 1, 5, 6, 9, 11, 12, 16, 18, 24, 30, 57, 61, 70, 71, 77, 118, 145, 158, 170, 175, 176, 182, 202, 205

Kesultanan Demak · 4, 68

kolonial · 16, 119

kota · 3, 6, 15, 17, 25, 51, 55, 59, 60, 61, 71, 73, 79, 80, 81, 83, 96, 102, 103, 104, 113, 114, 123, 124, 133, 135, 136, 138, 140, 141, 142, 145, 146, 147, 148, 163, 164, 165, 166, 175, 182, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 198

---

## L

Lada · 7, 8, 68, 85, 88, 89, 93, 95, 96, 97, 115, 121, 126, 197, 201, 202

Laksamana · 36

Lampung · 6, 7, 8, 60, 76, 86, 87, 93, 121, 122, 123, 152, 153, 154, 158, 172, 174, 180, 184, 197, 200, 201, 205

Leuwiliang · 7  
Lurah Atrasusila · 156

---

## *M*

Mahan · 8, 9, 14, 15, 26, 34, 35, 36, 37, 38, 52, 144, 166  
Makasar · 60  
Malaka · 1, 5, 6, 9, 11, 14, 32, 50, 60, 61, 62, 68, 71, 72, 97, 115, 169, 206  
Maluku · 88, 97, 98, 205  
Mataram · 6, 7, 37, 140, 143, 148, 156, 159, 164, 169, 188, 197, 206  
Maulana Hasanuddin · 4, 5, 21, 24, 33, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 75, 76, 77, 79, 157, 168  
Maulana Muhammad · 5, 8  
Maulana Yusuf · 5, 6, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 102, 103, 135, 146  
Meilink-Roelofsz · 14, 50, 88, 91  
Melayu · 22, 32, 47, 51, 61, 111, 126, 140, 158, 161, 176, 195  
meriam · 6, 32, 33, 51, 71, 117, 134, 145, 146, 148, 150, 151, 152, 161, 163, 164, 165, 166, 177, 178, 179, 198

---

## *N*

nelayan · 26, 44, 83, 106, 117, 120, 125, 127, 137, 138, 139, 140, 143, 174, 198  
Ngabchi Panjangjiwa · 156  
Ngabchi Tanujiwa · 163  
Ngabchi Wirasaba · 163

---

## *P*

pabean · 25, 49, 116, 134, 135, 142, 143, 145, 166  
padi · 9, 24, 59, 82, 89, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 117, 118, 141, 205  
Pajajaran · 3, 4, 6, 17, 24, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81  
Palembang · 7, 8, 29, 60, 79, 87, 121, 169, 196, 200, 201, 202

Pandeglang · 7, 57, 59, 79, 85, 86, 94, 96, 105  
Pangeran Ranamenggala · 49, 94, 202  
Pangeran Wijayakrama · 51  
Pecinan · 97, 110, 124, 132, 141, 147, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 197, 199, 205  
pelabuhan internasional · 6, 39, 96, 114, 116, 205  
Persia · 3, 11, 59, 61, 111, 112, 125, 173  
Pontang · 9, 21, 30, 39, 40, 60, 81, 82, 88, 96, 105, 116, 117, 118, 121, 155, 202, 203  
Portugis · 1, 5, 6, 11, 16, 20, 21, 22, 32, 50, 62, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 75, 91, 99, 111, 132, 149, 150, 187, 189, 195, 197  
Prabu Cakrabuana · 63, 64, 73  
Prabu Siliwangi · 60, 63, 64, 65, 66, 68, 74, 75, 78, 80, 157  
Prancis · 32, 36, 37, 51, 129, 134, 142, 153, 154, 155, 175, 189, 197, 202  
punggawa · 4, 171, 178

---

## *R*

Rangga Wirapatra · 163

---

## *S*

*Sajarah Banten* · 67, 68, 81, 117, 203, 204  
Salakanagara · 2, 57, 58  
sawah · 9, 82, 97, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 117, 118, 119  
*sea power* · 14, 26, 37, 38, 52  
Serang · 3, 8, 21, 22, 33, 61, 81, 91, 96, 97, 102, 103, 105, 107, 121, 139, 141, 151, 161, 176, 203  
Silebar · 88, 153, 174, 175, 176, 177, 178, 205  
Spanyol · 6, 32, 83, 88, 100, 111, 149, 189  
Speelwijk · 133, 165, 177, 190, 197, 198, 199, 200  
Sultan Abdulmafakhir · 7  
Sultan Ageng Tirtayasa · 5, 6, 9, 11, 12, 17, 22, 24, 49, 51, 55, 81, 104, 107, 108, 117, 131, 132, 146, 147, 152, 167, 176, 177, 183, 195, 197, 198, 200, 201, 206



Sultan Haji · 11, 46, 51, 117, 132, 139, 140,  
165, 167, 176, 183, 184, 185, 186, 195,  
196, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 206  
Sunan Gunung Jati · 5, 63, 67, 168  
Sunda · 1, 3, 4, 6, 8, 9, 50, 59, 60, 63, 66,  
68, 69, 75, 78, 91, 104, 105, 115, 121,  
141, 149, 152, 153, 155, 157, 158, 161,  
163, 166, 174, 186, 206  
Surosoan · 5, 6, 70, 71, 77, 79, 80, 102,  
103, 107, 156, 161, 163  
Susanto Zuhdi · 40, 41  
syahbandar · 7, 19, 46, 49, 50, 52, 55, 120,  
127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 136,  
142, 143, 147, 171, 173, 178, 188, 193,  
194, 195  
Syahbandar · 49, 51, 60, 120, 128, 129, 130,  
131, 135, 136, 145, 147, 188, 193, 195,  
196, 206  
Syarif Hidayatullah · 4, 5, 8, 22, 24, 31, 63,  
64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 74, 77, 120

---

## *T*

Tamil · 49, 171  
Tanara · 9, 21, 30, 81, 82, 117, 118, 119,  
155, 156, 202, 203  
Tangerang · 3, 8, 30, 59, 60, 95, 96, 103,  
105, 106, 119, 120, 121, 140, 148, 159,  
163, 164, 167, 202, 203  
Tanjung Burung · 8, 37, 96, 120  
Tanjung Pujut · 8, 21  
Tarumanagara · 2, 3, 57, 58, 59, 60  
tembakau · 134

Tembok kota · 145  
Ternate · 126, 182  
Tidore · 126, 182  
Tionghoa · 5, 8, 11, 25, 46, 47, 49, 72, 91,  
93, 94, 95, 96, 97, 109, 110, 111, 112,  
120, 123, 124, 125, 126, 128, 129, 130,  
132, 134, 135, 139, 140, 141, 147, 159,  
173, 174, 182, 183, 186, 187, 188, 189,  
191, 192, 193, 194, 196, 197, 199, 200,  
201, 202  
Tome Pires · 60, 62, 68, 87, 96

---

## *V*

Van leur · 43, 44, 83, 127, 143  
Van Leur · 14, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 52, 83,  
97, 112, 113, 127, 143  
Vlekke · 1, 9, 66, 69  
VOC · 10, 16, 18, 21, 31, 32, 33, 41, 50, 51,  
57, 73, 94, 100, 104, 112, 118, 121, 125,  
128, 129, 130, 131, 140, 145, 148, 150,  
151, 152, 153, 154, 159, 162, 163, 164,  
166, 167, 168, 169, 174, 176, 177, 179,  
180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 192,  
194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201,  
206

---

## *W*

waliraja · 94, 171, 186, 205  
Wright Mills · 26, 52, 53, 194

## Glossarium

Adipati	Gelar kebangsawanan yang mengepalai administrasi kadipaten
Bahar	Satuan ukuran berat, sama dengan 3 pikul atau 6 karung, atau sama dengan 300 – 600 pon
<i>Bulubekti</i>	Upeti
Entrepot	Pusat pemerintahan yang bergabung dengan pelabuhan dan pasar.
<i>Galey, galleon</i>	Model kapal yang digunakan oleh portugis dan Spanyol di abad ke 17 M
<i>Getek</i>	Alat transportasi angkutan sungai
Junk	Kapal berukuran besar dari Tiongkok. Biasanya digunakan untuk angkutan komoditas perdagangan.
Kadi	Hakim
Karung bahar	Satuan ukuran berat, sama dengan 1,5 pikul atau $\frac{1}{6}$
<i>Kasteel van Batavia</i>	Benteng pertahanan yang melingkupi kota Batavia
Kati	: Satuan ukuran berat, sama dengan 100 pikul. Setara dengan sekitar $1\frac{1}{3}$ pon.
Kewalineaaraan	Masa pemerintahan wakil raja. Biasanya ketika umur seorang pewaris tahta belum cukup untuk memimpin kerajaan, maka diwakilkan oleh kerabat dekatnya.
Kompeni	Berasal dari kata <i>compagnie</i> (perusahaan) Sebutan khas Indonesia untuk orang Belanda yang tergabung dalam VOC.
Loji	Kantor dagang bangsa Eropa
<i>Ommenlanden</i>	Kawasan pertanian dan pedesaan di luar Kasteel van Batavia. di sebelah Barat wilayah ini dibatasi dengan sungai Cisadane, yang sisi sebelah Timurnya masuk dalam wilayah Banten.

Pecinan	Kawasan khusus yang dihuni oleh orang Tionghoa. Dalam kota Banten, Pecinan dijadikan pula gudang dan toko.
Pelabuhan penyangga	Pelabuhan sekunder yang bertugas menyuplai pelabuhan utama.
Pikul	Satuan ukuran berat, sama dengan 100 kati atau $\frac{1}{3}$ bahar, setara dengan 120 – 200 pon
Ponggawa	Bangsawan Banten yang disertai tugas-tugas tertentu dalam pemerintahan internal kerajaan.
<i>Regalia</i>	Struktur interior pembangunan kapal.
Syahbandar	Kepala administrator yang bertugas mengurus pelabuhan dan kegiatan ekonomi para saudagar mancanegara.
Tael	Satuan ukuran berat, khususnya untuk barang-barang berharga, setara dengan sekitar $1\frac{1}{3}$ ons; satuan uang setara dengan 6 <i>shilling</i> 8 <i>penny</i> .
Tumenggung	Gelar kebangsawanan sebagai kepala daerah dibawah Raja
<i>mezza luna</i>	Teknik pembuatan lambung kapal yang tidak menggunakan garis, tetapi peletakan plakat kayu yang disesuaikan dengan kebutuhan.
<b>Daftar Singkatan</b>	
ANRI	Arsip Nasional Republik Indonesia
BKI	<i>Bijdragen Tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde</i> , diterbitkan oleh KITLV, Leiden.
EIC	<i>East India Company</i>
JMBRAS	<i>Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society</i> , Singapura dan Kuala Lumpur
KITLV	<i>Koninklijk Instituut voor Taal, Land-, en Volkuenkunde</i>
VOC	<i>Vereenigde Oost Indische Compagnie</i>

## Biodata Penulis



Fahmi Irfani, lahir di Tangerang, 25 Januari 1986. Anak ke Sebelas (11) dari Dua belas (12) bersaudara. Setelah menamatkan pendidikannya di SDN Kadu III. Kec. Curug, Kab. Tangerang. Ia melanjutkan pendidikannya di Pondok Pesantren Daar El Qolam, Gintung, Tangerang, Pesantren Al Hikmah Kresck Pendawa asuhan Abah KH. Aliyudin Zein. Meneruskan studi S1 Jurusan Sejarah dan Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri (UIN) Syarif Hidayatullah Jakarta, lulus dengan predikat *Cumlaude*, 2008. Pernah bergabung di PKATR (Pusat Kajian Asia Tengah dan Rusia) di UIN Jakarta. Studi S2 di SPs UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, konsentrasi Sejarah Peradaban Islam 2009-2011. Menyelesaikan studi S3 Doktoralnya di SPs UIN Syarif Hidayatullah Jakarta konsentrasi sejarah peradaban Islam ditahun 2020. Aktif sebagai pembicara diseminar, *International Confrence* dan menulis artikel dibeberapa jurnal dan surat kabar. Saat ini bersama rekan-rekan pasca UIN Jakarta, UGM, UIN Malang, UIN Sunan Kalijaga, aktif dilembaga penelitian PSP Nusantara. Selain itu penulis merupakan seorang dosen tetap FAI di Universitas Ibn Khaldun Bogor, Fak. Adab & Humaniora UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, STISNU Nusantara Tangerang, dan Al Zuhri Institute Islamic College Singapore.