

## BAB IV

### STRATEGI KIIYAI NGABEHI CAKRADANA DALAM PENGEMBANGAN EKONOMI KESULTANAN BANTEN 1677-1682 M

#### A. Mengelola Pelabuhan dan Pasar

Bagi kerajaan-kerajaan maritim di Indonesia, pelabuhan merupakan pintu gerbang bahan-bahan ekspor dan impor. Disini arus ekspor impor dapat diawasi dan dikenakan bea cukai. Oleh karena itu Pelabuhan merupakan sumber penghasilan yang amat penting bagi kerajaan.<sup>1</sup> Banten yang merupakan pelabuhan ekspor lada terbesar pada pertengahan abad ke 17 yang dianggap musuh utama bagi VOC di Batavia.<sup>2</sup> Seperti yang diungkapkan oleh Residen Willien Caeff, sebagai mata-mata dan utusan dagang Belanda di Banten, bahwa Banten dianggap adalah penyakit kanker bagi VOC karna keberhasilan di bidang dagang dan perluasan wilayah kekuasaannya.<sup>3</sup>

Dalam Pengertian umum, pasar adalah tempat jalinan hubungan antara pembeli dan penjual serta produsen yang turut serta dalam pertukaran itu. Pasar tidak hanya terdapat di kota-kota pusat kerajaan tetapi di kota-kota lainnya. Pasar sangatlah erat juga hubungannya dengan sifat dan corak kehidupan ekonomi kota itu sendiri. Kota, dilihat dari pengertian ekonomi adalah suatu tempat pemukiman (settlement) di mana penduduknya terutama hidup dari perdagangan daripada pertanian. Hal itu sesuai pula dengan kehidupan kota-kota pusat kerajaan dan kota-kota pelabuhan dari zaman pertumbuhan dan perkembangan kerajaan-kerajaan maritim bercorak Islam di Indonesia. Kota-kota pusat kerajaan dan kota-kota pelabuhan seperti Banten banyak dikunjungi

---

<sup>1</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke 16 dan 17*, (Depok; Komunitas Bambu, 2017), P. 113

<sup>2</sup> Abdurrahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, (Jogjakarta: Penerbit Ombak, 2018), P.

<sup>3</sup> Dagh register 25.04.1678

pedagang-pedagang besar-kecil dari berbagai negeri asing dan juga dari daerah kerajaan di Indonesia.<sup>4</sup>

Pada masa Sultan Ageng Tirtayasa, Banten menjadi negara Pelabuhan muslim yang kaya. Menurut Reid sebagaimana dikutip Abdurrahman hamid menyatakan bahwa; “Pendapatan negara yang diperoleh dari hasil perdagangan maritim sangat besar. Tidak mudah membuktikan jumlah pajak dari pertanian yang diperoleh Banten untuk bisa dibandingkan dengan pendapatan dari pajak-pajak pelabuhan, pajak ekspor impor, uang timbangan, dan pajak-pajak pasar serta penyeberangan”. Pajak ekspor impor sendiri bervariasi dari setiap pelabuhan di Asia Tenggara, hal ini sangat dipengaruhi oleh posisi tawar menawar para pedagang, tapi tidak lebih dari 10 persen.<sup>5</sup>

Tak semua kota bandar bisa berfungsi untuk melakukan kegiatan ekspor impor, hanya pelabuhan besar saja yang dapat melakukan kegiatan tersebut. Termasuk Banten, dimana pemerintahan kota bandar biasanya diserahkan kepada seorang pejabat yang disebut Syahbandar.<sup>6</sup> Dalam hal ini, campur tangan urusan administratif dalam urusan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan dan rumah penimbangan berada dalam tanggung jawab syahbandar.<sup>7</sup>

Di tahun-tahun pertama pemerintahannya, Sultan Ageng memberi kebijakan untuk memonopoli dalam perdagangan lada, tetapi ketika dihadapkan dengan kegagalan, ia mengikuti nasihat dari pembantunya yaitu Syahbandar Kaytsu dan Cakradana, kemudian beralih ke kebijakan yang lebih bebas. Peralihan ini akhirnya memberikan kesempatan untuk Banten menjadi kerjaan niaga terbesar di dunia Melayu selama abad ke-17. Sultan Ageng juga raja Melayu pertama yang menunjukkan keinginan untuk memiliki kumpulan kapal dagang sendiri, dengan tujuan memperoleh keuntungan yang lebih besar yang

---

<sup>4</sup> Uka Tjandrasmita, *Pertumbuhan dan Perkembangan Kota-Kota Muslim di Indonesia dari abad XII-XVIII M*, (Jakarta: Menara Kudus, 2000) P.131

<sup>5</sup> Abdurrahman Hamid, *Sejarah Maritim ...*, P. 127

<sup>6</sup> Uka Tjandrasmita, *Arkeologi Islam Nusantara*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2009), P.44

<sup>7</sup> J.C. Van Leur, *Perdagangan Dan Masyarakat Indonesia*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2015) P. 208

tak hanya mengandalkan penjualan hasil panen saja, tetapi juga jasa pengangkutan ke pasar konsumen.<sup>8</sup>

Sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, bahwa urusan administrasi pelabuhan menjadi tanggung jawab syahbandar. Sultan Ageng menyerahkan sepenuhnya sumber penghasilan yang paling penting bagi negara, yaitu urusan administrasi kepada mereka. Kenyataan bahwa ketiga jabatan berupa syahbandar, kepala bea cukai, dan kantor timbang tersebut diberikan kepada orang Tionghoa menunjukkan kepercayaan mutlak raja kepada mereka dan kurangnya minat terhadap bisnis. Tampaknya Sultan Ageng cenderung menyerahkan urusan perdagangan yang dianggap tidak sesuai untuk seorang Raja Jawa. Namun kegiatan ini penting bagi kekayaan dan kejayaan kerajaan mereka, maka sultan mengikat berbagai pegawai ekonominya ini dengan nama dan gelar Jawa yang bersangkutan beserta persyaratan lainnya seperti yang terjadi pada Syahbandar Cakradana.<sup>9</sup>

Kemampuan imigran Tionghoa di Nusantara dalam mendominasi perdagangan dapat dilihat dari usaha-usaha individual yang keras dan sifat ulet mereka dalam berusaha. Hal itu karna mereka merasa sebagai orang-orang perantauan yang telah meninggalkan daerah leluhurnya dengan harapan untuk mencari dan memperoleh kehidupan yang lebih baik. Oleh karna itu, mereka selalu memacu diri mereka untuk dapat mempertahankan kehidupannya.<sup>10</sup> Dukungan yang diberikan Sultan Ageng kepada syahbandar Tionghoanya Cakradana untuk mengembangkan perdagangan ini begitu luar biasa, sehingga Banten makmur berkat orang asing yang ikut campur dalam urusan perdagangan.<sup>11</sup>

Para penguasa Banten mendapatkan pemasukan besar dari uang pelabuhan yang tidak hanya terdiri dari bea impor dan ekspor saja, tetapi juga

---

<sup>8</sup> Claude Guillot, *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2008) P. 231

<sup>9</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban...*, P. 92

<sup>10</sup> H.S. Suhaedi, dkk, *Etnis Cina Di Banten*, (Serang: LP2M UIN SMH Banten, 2015) P.41

<sup>11</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban...*, P. 195

bea pelabuhan dan sebagainya. Pembayaran dilakukan secara sekaligus per-kapal. Dua pertiga di berikan untuk raja dan sisanya untuk syahbandar. Bea ekspor tidak hanya diberlakukan untuk lada, tetapi juga produk-produk lainnya seperti sutera, gading gajah, dan lain-lain. Produk yang tidak ditanam sendiri di Banten terkena pajak lebih besar dari lada. Terkadang, pemerintah Banten juga tiba-tiba menaikkan biaya pelabuhan dengan alasan jatuhnya harga lada. Walaupun pemerintah Banten kadang kala berupaya untuk mengendalikan harga, namun ini bukan kebijakan yang rutin bagi mereka. Hal tersebut menimbulkan keingin tahuan orang Belanda untuk mencari tahu polanya. Pola yang diungkapkan dokumen-dokumen hasil penelitian mereka adalah bahwa lalu lintas perniagaan dikendalikan oleh penawaran dan permintaan. Faktor lain juga memberikan dampak bagi naik turunnya harga.<sup>12</sup>

Sultan Banten dan bangsawan lainnya juga terlibat dalam perdagangan. Kadang-kadang mereka menjalankan dagang berkala dengan membendung pasar secara tiba-tiba, atau memborong barang-barang dengan paksa serta mengadakan monopoli barang-barang perdagangan untuk sementara waktu. Kadang-kadang pula mereka berdagang tetap dengan menggunakan hak-hak beli utama, mengadakan eksploitasi kapal-kapal sendiri, atau mengadakan monopoli tetap. Perdagangan lada di Banten pada dasarnya adalah monopoli raja.<sup>13</sup>

Kesultanan Banten yang menerapkan kembali kebijakan sistem perdagangan bebas terbuka menjadi daya tarik bagi pedagang asing maupun lokal karena dengan membuka sistem jual-beli barang, arus modal dan tenaga kerja akan berjalan secara lancar antara negara-negara tanpa ada hambatan dalam proses perdagangan.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Meilink, Roelofsz, *Persaingan Eropa Dan Asia di Nusantara*, (Depok: Komunitas Bambu, 2016) P. 241

<sup>13</sup> A Daliman, *Islamisasi dan Perkembangan-Perembangan Kerajaan Islam Di Indonesia*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012) P. 240

<sup>14</sup> Ikot Sholehah, *Perdagangan Internasional*, ..., P.125

Selain faktor geografisnya yang strategis, ekspor lada dari Banten juga memiliki daya tarik yang cukup kuat. Sehingga banyak pedagang dari berbagai negeri datang dan menjalin hubungan dagang dengan Banten untuk memperoleh lada. Meskipun penghasilan lada menjadi mata pencaharian utama masyarakat Banten, tetapi pertanian yang menghasilkan bahan makanan berupa beras dan lainnya juga tidak dikesampingkan. Demikianlah terdapat keseimbangan yang baik dalam kehidupan rakyat Banten antara perdagangan dan pertanian sehingga Banten akan mampu bertahan terhadap anacam ekonomi setelah sistem monopoli Belanda berhasil merebut perdagangan lada.<sup>15</sup> Aktivitas perdagangan di Kesultanan Banten merupakan kegiatan utama dalam sistem ekonomi yang didalamnya meliputi aktivitas berhubungan dengan produksi, distribusi, pertukaran, dan konsumsi barang dan jasa.<sup>16</sup>

Para pedagang yang ada di Banten secara bebas dapat melakukan berbagai aktifitas ekonomi mereka seperti perdagangan, perbankan dengan semacam cara memberi pinjaman untuk jual beli komoditas, memberi komoditas *Commenda* kepada pedagang penjaja atau pengecer, pemborongan pajak dan lain-lain. Akhirnya Banten menjadi bandar transito, Banten menjadi pusat pengumpulan dan pengiriman barang-barang perdagangan dari dalam dan luar negeri. Demikianlah aktifitas ekonomi yang berlangsung di Banten, sehingga tak henti-hentinya kapal-kapal dan jung berdatangan dan pergi. Bea cukai yang di pungut dari masuk dan keluarnya kapal komoditas cukup menambah penghasilan negara dan mendatangkan kemakmuran Banten.<sup>17</sup>

Pedagang-pedagang asli Banten juga tak kalah pentingnya. Perniagaan telah menjadi penghidupan utama bagi rakyat Banten yang komoditas andalannya dalah lada dan beras. Lada merupakan komoditas internasional, dan beras untuk konsumsi dalam negeri.<sup>18</sup> Namun di Banten, Sultan juga memberi

---

<sup>15</sup> A. Daliman, *Islamisasi dan Perkembangan ...*, P. 238

<sup>16</sup> Ikot Sholehah, *Perdagangan Internasional, ...*, P. 107

<sup>17</sup> A. Daliman, *Islamisasi dan Perkembangan ...*, P. 239

<sup>18</sup> A. Daliman, *Islamisasi dan Perkembangan ...*, P. 240

kebijakan mengenai pertanian. Kalau permintaan lada bertambah, penduduk mengalihkan pertaniannya ke penanaman lada, sebaliknya jika permintaan lada berkurang, penduduk menanam bahan makanan. Ketika Belanda mengadakan blokade terhadap Banten, sehingga kapal-kapal yang datang ke Banten berkurang, penduduk menanam padi lagi. Bahkan ada yang menanam tebu karna gula bisa dijual ke pada orang-orang Inggris yang ada di Banten.<sup>19</sup>

Melalui perdagangan, keuntungan ekonomi yang diperoleh masyarakat Banten bukan hanya berasal dari hasil jual beli semata. Barang yang masuk ke pelabuhan, dikenakan bea cukai yang besarnya ditentukan oleh syahbandar. selain itu, syahbandarpun menerapkan berbagai pajak yang besarnya bervariasi. Pada kenyataannya, besarnya pajak yang ditetapkan syahbandar tidaklah sama. Syahbandar hanya menarik pajak kerjaan 5% bagi para pedagang Cina tetapi mereka diwajibkan membawa berbagai hadiah untuk penguasa Banten. Terkadang Semuanya juga bergantung pada keharmonisan antara syahbandar dan pedagang.<sup>20</sup>

Tugas Syahbandar Cakradana dalam mengelola pelabuhan juga terkait sebagai motor penggerak terhadap jadwal perjalanan kapal yang ada di Pelabuhan Banten. Cakradana mengatur sebagaimana fungsinya, dan jadwal perjalanannya adalah ketetapan syahbandar. Sejak syahbandar awal berkuasa, Kaytsu. Dengan persetujuan sultan, syahbandar memiliki kebiasaan untuk meminta surat-surat laut / surat jalan (*Zeebrieven*) kepada gubernur jendral di Batavia. Hal serupa juga di teruskan kebijakannya oleh Cakradana. Dokumen-dokumen itu sama dengan *Cartaz* Portugis yang digunakan untuk pembuka jalan bagi kapal-kapal agar tidak diserang oleh kapal-kapal VOC. Karna melindungi armada yang berangkat adalah salah satu tugas syahbandar yang biasa. Jika ada kapal-kapal yang terkendala di masalah perjalanan dikarnakan ditahan oleh kapal Belanda, maka syahbandarlah yang diutus sultan untuk

---

<sup>19</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P.89

<sup>20</sup> Nina. H. Lubis, *Banten dalam Pergumulan Sejarah: Sultan, Ulama, Jawara*, (Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia, 2003), P. 7

menyampaikan pesan sultan ke Batavia agar orang-orang itu jangan di ganggu.<sup>21</sup>

Disamping itu, seorang syahbandar juga diberi tugas yang menyangkut armada logistik sultan. ia juga memanfaatkan keterampilannya sebagai pedagang untuk mengatur perjalanan-perjalanan armada milik sultan. Cakradanalah sebagai syahbandar yang bertugas untuk mengurus muatan kapal pada waktu keberangkatan dan peyaluran barang-barang dagangan yang datang dari Coromandel dan Manila. Pekerjaan itu berarti menyusun rancangan orientasi, karna harus menentukan pilihan berdasarkan situasi dan konyungtur perdagangan agar menguntungkan. Dalam hal ini Cakradana juga bertugas untuk mengajak beberapa tokoh kerajaan dan bangsawan untuk berpartisipasi dan berkontribusi. Akhirnya adalah jika perdagangan tersebut berhasil, akan dibagikan laba bagi para investor dan pemegang saham.<sup>22</sup>

Tak hanya pajak berupa perdagangan di pelabuhan saja, sultan juga menerima pajak dari usaha lainnya seperti industri gula di Banten yang berkembang di daerah Kelapa Dua.<sup>23</sup> Selain pajak usaha, sultan juga menarik pajak yang berhubungan dengan tanah. Karena di Banten, penduduk asing sangat diperlakukan berbeda oleh sultan dari segi status penduduk. Masyarakat yang tinggal di luar kota benteng harus membayar sewa kepada raja atas lahan yang ditempati untuk mendirikan rumah. Dalam tradisi Jawa, memang tanah adalah milik negara dan tak seorangpun apalagi orang asing berhak memiliki tanah. Sultan punya peraturan khusus terkait ini, yaitu bagi orang barat, diwajibkan membayar pajak per-kepala, sedangkan orang asing yang beragama Islam, seperti halnya orang Jawa muslim, yaitu dikenakan kewajiban untuk melakukan pekerjaan negara.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> Henri Chambert Loir, *Panggung Sejarah: Persembahan Kepada Prof. Denys Lombard*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1999) P. 278-279

<sup>22</sup> Henri Chambert Loir, *Panggung Sejarah...*, P. 279

<sup>23</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban ...*, P. 103

<sup>24</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban ...*, P. 95-96

Proses ekspor sendiri terjadi melalui rumah penimbangan di kota. Barang-barang di bawa ke sana dan hanya dinyatakan bebas ekspor setelah barang-barang tersebut ditimbang dan pajak baik besar maupun kecilnya yang membebani perdagangan telah di bayar.<sup>25</sup> Begitu kapal memasuki pelabuhan, segera syahbandar datang mengunjunginya. Tugas utama dari Syahbandar Cakradana adalah mengurus dan mengawasi perdagangan orang-orang yang di bawahinya termasuk pengawasan di pasar dan gudang. Ia harus mengawasi timbangan, ukuran dagangan, dan mata uang yang dipertukarkan. Apabila tidak ada persesuaian paham antara nahkoda dan para pedagang di salah satu kapal yang berasal dari wilayah syahbandar bersangkutan, maka ia harus jadi penengahnya. Oleh karna itu biasanya syahbandar diangkat dari kalangan saudagar-saudagar asing itu sendiri. Yang pada umumnya paling berwibawa dan ukuran kekayaannya bisa dijadikan sebagai patokan keberhasilannya dalam memimpin perdagangan. Dengan demikian saudagar-saudagar asing merasa lebih tenteram karna kepentingannya diperhatikan oleh pejabat pelabuhan yang merupakan kalangannya sendiri yaitu sama-sama berstatus orang asing.<sup>26</sup>

Cakradana juga memberi petunjuk dan nasehat tentang cara-cara berdagang setempat, ia pula menaksir barang dagangan yang dibawa dan menentukan pajak yang harus di penuhi, serta bentuk dan juga persembahan yang harus diserahkan kepada sultan, bendahara, dan tumenggung. Nahkoda, awak kapal dan penumpang lainnya tidak diperkenankan berbuat sesuatu tanpa sepengetahuan syahbandar. Syahbandarlah yang kemudian menghadapkan para pedagang pendatang ini kepada tumenggung dan bendahara. Ia pula yang menunjuk gudang untuk menyimpan barang-barang dagangan nahkoda ini. Bahkan kasus di syahbandar Malaka sampai menyediakan gajah untuk mengangkut barang-barang tersebut.<sup>27</sup> Menurut Van Leur sebagaimana yang dikutip Untoro mengemukakan bahwa masalah administratif tentang

---

<sup>25</sup> Van Leur, *Perdagangan Dan Masyarakat ...*, P. 205

<sup>26</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 103

<sup>27</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 104



pengkapalan, dan perdagangan di tempat pangkalan kapal adalah tanggung jawab syahbandar.<sup>28</sup>

Dalam hal banten, ada angka-angka terperinci tentang pajak dan bea cukai yang harus di bayar oleh kapal-kapal Belanda pada abad ke 17. Pada tahun 1608 kapal belanda yang bernama *Banten* yang mengekspor 8.440 karung lada dari Pelabuhan Banten harus membayar:

1. Pajak kerajaan sebesar 8% yaitu menurut harga pembelian yang ditetapkan (4 real per karung)
2. Ruba-ruba untuk raja berdasarkan ketentuan 500 real untuk setiap 6000 karung.
3. Ruba-ruba untuk syahbandar 250 real per 6000 karung
4. *Beli-belian* suatu pajak khusus 666 real perkarung
5. *Pangroro*, pajak khusus yang lain, 11 ½ cash perkarung
6. Pajak untuk juru tulis, dihitung per 100 karung
7. Pajak untuk juru timbang, per 100 karung
8. Biaya untuk mengangkut lada ke rumah timbangan<sup>29</sup>

Jumlah tersebut harus dipenuhi dan di bayar oleh para pedagang. Dari pemungutan pajak tersebut, syahbandar di Banten mendapat bagian dari pajak berlabuh, dari dua pertiga bagian pajak yang di dapat akan disetorkan ke sultan dan sisanya untuk syahbandar.<sup>30</sup> Pajak bagi orang Belanda tidaklah sama degan saudagar lainnya. Pedagang Tionghoa membayar 5% pajak saja, tetapi mereka harus pula membawa hadiah berupa barang porselin dari Cina.<sup>31</sup> Pengunjung-pengunjung Eropa juga melaporkan bahwa ada perbedaan antar pemungutan pajak dari pedagang muslim dan nasrani, akan tetapi keterangan-

---

<sup>28</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 55

<sup>29</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 120

<sup>30</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P.

<sup>31</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 121

keterangan ini tidak menjelaskan apakah jumlah pajak yang di bayar lebih besar atau lebih kecil.<sup>32</sup>

Untuk barang-barang ekspor yang bukan merupakan hasil Banten sendiri dipungut pajak yang lebih besar, misalnya lada dari luar. Kain yang dimasukan Belanda dikenakan 3% bea impor. Menurut laporan pegawai-pegawai VOC, Banten selalu mempersulit usaha-usaha perdagangan Belanda di Banten. Bea cukai dinaikan, sedangkan pada tahun-tahun sebelumnya barang yang bebas bea juga menjadi dikenakan bea. Mungkin hal ini ada hubungannya dengan usaha-usaha kompeni yang berusaha mendapatkan hak monopoli yang sering dituntut dengan paksa. Pernah mereka coba dengan membujuk syahbandar dan juru tulis dengan hadiah, tujuannya dala untuk mendapat prioritas membeli lada, akan tetapi usaha ini tidak berhasil.

Pada tahun 1620 Jan Pietersz coen mencoba untuk memaksakan supaya bea yang tinggi itu dihapuskan atau dikurangi. Banten menolak tuntutan itu meski VOC mengadakan blokade terhadap pelabuhan Banten. Usaha blokade ini gagal, terutama karna pedagang-pedagang Inggris tidak menunjingnya. Namun akhirnya Banten tidak bisa menyaingi Batavia dan menyerah pada 1684.<sup>33</sup>

## **B. Memperluas Relasi Dagang Internasional**

Berkat pembawaan alami atau berkat pendidikan, orang-orang tertentu memiliki bakat untuk menghubungkan sesamanya, terutama jika mereka berasal dari budaya dan lingkungan yang berbeda-beda. Bagaikan jembatan, mereka memungkinkan penyebrangan dari satu tepi ke tepi lainnya, sehingga orang-orang yang dipisahkan oleh jarak dan perbedaan dapat saling mendekati.<sup>34</sup> Dapat dipastikan bahwa Kiyai Ngabehi Cakradana termasuk golongan itu. Jabatan resminya di Banten adalah pengelola urusan dagang kerajaan, tetapi yang sebenarnya dilakukannya adalah lebih dari itu. Cakradana

---

<sup>32</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 118

<sup>33</sup> Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 121

<sup>34</sup> Henri Chambert Loir, *Panggung Sejarah...*, P.260

juga bisa di sebut sebagai perantara yang dibuktikan dengan semakin luasnya perdagangan dan hubungan Banten di kancah dunia.

Dalam kaitannya dengan hubungan dagang, jaringan perdagangan yang sudah ada sejak abad ke-16 di Banten lebih ditingkatkan lagi berkat Syahbandar Kaytsu dan Cakradana secara regional maupun internasional di bawah pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa. Berdasarkan catatan *Dagh Register* Belanda, Kesultanan Banten mampu mengembangkan perdagangannya hingga ke negeri Timur Tengah, Asia, bahkan Eropa. Bukti hubungan dagang itu bukan hanya didasarkan pada data historis semata, tetapi juga data arkeologis dengan ditemukannya sejumlah peninggalan berupa pecahan keramik dari Tiongkok, Jepang, dan Eropa.<sup>35</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, terutama di sektor perdagangan. Sultan tidak meragukan lagi pengalaman dan koneksi bisnis Cakradana. Ia merupakan sosok yang tepat untuk menggantikan Kaytsu. Seseorang dengan dedikasi yang tinggi pada tugasnya.<sup>36</sup>

Penampilan Cakradana sebagai pedagang besar terlihat dari luasnya wilayah geografis yang di jangkau oleh kegiatan-kegiatannya.<sup>37</sup> Dalam kasus Cakradana, wilayah itu sungguh luas. 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 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

---

<sup>35</sup> Uka Tjandrasasmita, *Arkeologi Islam Nusantara...*, P. 46

<sup>36</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran Perdagangan di Banten Abad 17*, (Jakarta:UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2020) P. 145

<sup>37</sup> Henri Chambert Loir, *Panggung Sejarah...*, P.283

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>38</sup>

Koneksi luar negeri Cakradana pernah coba dimanfaatkan untuk menghidupkan Pecinan Banten. Ia menyponsori migrasi orang-orang Tionghoa pendukung Dinasti Ming untuk datang ke Kesultanan Banten. 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 *petak*. 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>39</sup>

Berkat usahanya, 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 digadagadag 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

---

<sup>38</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P.144-145

<sup>39</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P.145

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 Coxinga (pemimpin militer dinasti Ming), 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 disana.<sup>40</sup>

Selain membangun hubungan internasional di bidang perdagangan, Cakradana juga pernah terlibat dalam hubungan internasional terkait politik Kesultanan Banten. Dalam dua buah surat sultan yang ditunjukkan kepada Raja Kristian, Sultan mengandalkan Cakradana sebagai duta atau utusan untuk mengurus kerja sama antara Banten dan Denmark. Hubungan kerja sama tersebut tertulis Dalam arsip *Ostendiske Miessiver Dagbog Breve (Draft And Enclosures)* 1668-1699, yang terdiri atas sekumpulan surat perjanjian dagang antara Denmark dan negeri-negeri di wilayah timur yang berlangsung pada tahun 1668-1699.<sup>41</sup>

Diantara kumpulan surat tersebut terdapat sepucuk surat Sultan Ageng untuk raja Denmark, Raja Christian V.<sup>42</sup> Isinya berupa jawaban atas surat raja

---

<sup>40</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P.201

<sup>41</sup> Titik Pudjiastuti, *Menyusuri Jejak Kesultanan Banten*, (Jakarta: Wedatama Widya sastra, 2015) P. 117

<sup>42</sup> *Ostendiske Miessiver Dagbog Breve (Draft and enclosures)*, 1668-1699

Denmark, Raja Christian V yang meminta tanah untuk berniaga di Banten dan keinginan sultan untuk menjual lada dan menukarnya dengan senapan dan peluru.<sup>43</sup>

Hal tersebut diuraikan dalam arsip surat Sultan Ageng untuk Raja Denmark, Christian V, 1671 yang berisi:

Lebih lanjut, surat dan hadiah Yang Mulia telah kami terima dengan baik. Ketika surat itu diambil dari amplopnya yang tersegel, aroma harum musk dan ambergris menyebar, menyampaikan kata-kata ketulusan dan mengungkapkan keinginan untuk saling persahabatan. Kami, Sultan Banten, sangat memahami isi surat Anda, Raja Christian, dan kami sangat senang mendengar kata-kata dari surat Anda.

Selanjutnya, bagi anda, Raja Christian's, meminta untuk diberikan sebidang tanah di negeri Banten, untuk digunakan sebagai tempat tinggal kapten Denmark di Banten. Karena ingin melakukan perdagangan di negeri Banten, Kami Sultan Banten sudah memberikan sebidang tanah sesuai dengan keinginan kapten Denmark itu. Kami telah membuat kesepakatan dengan kapten Denmark, dalam istilah yang disebutkan dalam perjanjian tertulis;

Lebih lanjut, kami meminta Anda, Raja Christian, untuk mengirimkan kepada kami bubuk senjata untuk dijual, sekitar 100 pikul bubuk setiap kali kapal Anda berlayar ke Banten, dan juga bola meriam besar.

Dan selanjutnya, kami beri tahukan kepada Anda, Raja Christian, bahwa Kapten Adeler sebelumnya menyimpan lada dengan Angabèhi Cakradana, sejumlah 176 bahar.<sup>44</sup>

Sebagai informasi singkat, surat ini disimpan di bagian arsip Royal Library Copenhagen dalam bundel arsip *Danish Kancelli* kelompok *Ostindeske Missivert dg Breve (draft and enclosures)* 1668-1699. Secara khusus, arsip ini diberi kode RL Malay (Arab) 4 C 23 dan terdapat dalam bundel kedua yang berisi perjanjian dagang *Ostind Registerd*. Pembicaraan, alih aksara, dan terjemahan bahasa Inggrisnya telah dibuat oleh Voorhoeve dan dimuat dalam BKI 131. Terbitan ulang dengan perbaikan dan terjemahan Inggris serta edisi faksimilnya dimuat dalam *Catalogue of Indonesia Manuscripts*. Menurut

---

<sup>43</sup> Titik Pudjiastuti, *Menyusuri Jejak Kesultanan ...*, P. 117

<sup>44</sup> P. Voorhoeve, *Two Malay Letters in The National Archives of Denmark*, [www.kitlv-journals.nl](http://www.kitlv-journals.nl) (kitlv-journals.nl), (diakses pada 19 september 2020)

Abdul Nasir sebagaimana yang dikutip Titik, dijelaskan bahwa posisi cap seperti ini menunjukkan bahwa pengirim dan penerima surat adalah seorang raja.<sup>45</sup>

Surat Sultan Banten ini berukuran 49,5 x 39,5 cm. Teksnya berukuran 26 x 17 cm dengan jumlah 13 baris sehalaman. Bahan surat kertas Eropa yang agak tebal dan licin permukaannya, tanpa cap kertas dan cap tandingan, hanya pada kertas terlihat garis tebal (*chain lines*) berjarak 2,5 cm. Teks ditulis dengan tinta berwarna hitam dengan huruf Pegon bahasa Melayu. Pada sudut kanan margin atas terdapat stempel karbon berwarna hitam berbentuk bulat yang di dalamnya terdapat tulisan dalam bahasa Arab: *al-wäsiq billäh as-Sultän Abu al-Fath ibn as-Sultän Abü al-Ma'ali ibn as-Sultän Abi al-Mafakhir ibn Muhammad ibn Yüsuf ibn Hasan ad-Din* (Yang sangat percaya kepada Allah, Sultan Abu al Fath putra Sultan Abu al Maali putra Sultan Abu al Mafakhir putra Sultan Muhammad putra Yusuf putra Hasanuddin). Pada margin atas terdapat tulisan Jawa dalam bahasa Jawa berbunyi: *ngilamat Sultan Banten 1082'* stempel Sultan Banten 1082' dan catatan dengan tulisan Latin Gothic dalam bahasa Danish: *detteer Sultanen aft Bantam egenn hand, som hand self hafuer schreffruitt.*<sup>46</sup> (Lihat lampiran 4 dan 5).

Sebagai seorang Syahbandar, Cakradana juga menangani masalah komunitas asing di daerahnya. Ia bertindak sebagai seorang penjamin dan menjadi wakil mereka di hadapan pemerintah.<sup>47</sup> Seperti kasus yang terjadi pada seorang syahbandar Indramayu, Anga Pradana yang merupakan seorang Tionghoa yang bernama Poequesia yang ditahan di Banten akibat perang ekspansi Banten ke Indramayu, yang kemudian ia dibebaskan berkat bantuan kolega lamanya, Cakradana.<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> Pudjiastutik, Titik, *Perang, Dagang, Persahabatan: Surat-Surat Sultan Banten*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007) P. 33

<sup>46</sup> Pudjiastutik, Titik, *Perang, Dagang, ...*, P. 33

<sup>47</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban ...*, P. 92

<sup>48</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban ...*, P. 136

Diceritakan bahwa mantan syahbandar Indramayu yang ditahan di Banten ini menderita dalam tahanan di Banten. Ia meminta keringanan hukuman kepada sultan Banten namun tidak di kabulkan sultan.<sup>49</sup> Anga Pradana kemudian Kembali memohon agar rumah tahanannya diperluas dan dibuat lebih nyaman. Ia juga memohon agar suatu hari ia diberikan izin untuk pulang ke Cirebon.<sup>50</sup>

Negosiasi yang dilakukan Cakradana kepada Sultan terkait nasib Anga Pradana ini sebenarnya berkaitan dengan latar belakang mereka yang sama-sama seorang syahbandar dan orang Tionghoa. Hal ini juga siasat Cakradana dalam meredam kekhawatiran pasca gejolak perang antara Batavia dan Banten terkait ekspansi Banten ke Indramayu. Dan melalui peristiwa ini juga, dilain waktu akhirnya Anga Pradana menemukan momen untuk membalas budinya terhadap Cakradana ketika Cakradana melarikan diri dari Banten melalui Batavia hingga ke Cirebon, hal tersebut tak dapat dilepaskan dari perlindungan Syahbandar Anga Pradana.<sup>51</sup>

### **C. Membangun Infrastruktur Ekonomi**

Ketika perniagaan di Banten mencapai puncak kejayaannya, dilakukan pembangunan besar-besaran di Kota Banten. Guna memenuhi berbagai kebutuhan perdagangan dan sebagaimana layaknya sebuah pusat perdagangan, maka Kesultanan Banten yang berpusat di daerah pesisir Banten membangun berbagai macam sarana penunjang ekonomi seperti pelabuhan, jalan, pabean, pasar, gudang, dan lain sebagainya.<sup>52</sup> Proyek-proyek pembangunan ini dimulai pada tahun 1671 dengan pendirian sebuah kompleks permukiman di Pacinan yang kemungkinan besar bertujuan untuk menampung pendukung dinasti Ming

---

<sup>49</sup> Dagh Register 22.1.1678

<sup>50</sup> Mufti Ali, *Aria Wangsakara ...*, P.105

<sup>51</sup> Mufti Ali, *Aria Wangsakara...*, P. 104

<sup>52</sup> Heriyanti Ongkodharma Untoro, *Kapitalisme Pribumi Awal: Kesultanan Banten 1522-1684 Kajian Arkeologi Ekonomi*, (Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, 2007), P.9



yang melarikan diri dari Cina. Area ini cukup luas karena mencakup sekitar 120 rumah bata dengan toko di lantai dasarnya yang disebut dengan rumah petak.<sup>53</sup>

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>54</sup>

Dalam laporan yang dihasilkan loji Inggris, disebutkan juga bahwa di tahun yang sama 1671, di Banten telah ada tiga jalan cukup baik dengan sekitar 20 rumah bata di masing-masing sisi yang dibangun oleh raja dengan toko-toko untuk menampung mereka orang-orang Tionghoa.<sup>55</sup> Kemudian diperjelas dengan catatan Guillen yang menulis bahwa Cakradana bahkan 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 Kelasional dengan dunia perdagangan internasional.<sup>56</sup>

Dua catatan terakhir ini, yang saling melengkapi, memberikan sebuah penjelasan menarik tentang cara kerja pemerintahan Banten. Bahwa negara atau

---

<sup>53</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 354

<sup>54</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 202

<sup>55</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P.355

<sup>56</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 145

raja meluncurkan atau menyetujui pembangunan sebuah kawasan permukiman yang cukup besar, tetapi menyerahkan realisasi dan pembiayaannya kepada sebuah perusahaan swasta, Dalam hal ini Cakradana sebagai juru dagang yang berpengalaman, mudah bagi Cakradana untuk merealisasikan atau menjadi eksekutor dari berbagai rencana dan program kesultanan.<sup>57</sup>

Di tahun-tahun yang sama, dibangun dua buah jembatan batu. Yang satu ada di dalam kota sebelah utara istana, dan yang satu lagi untuk melintas dari kota raja ke daerah niaga di Karangantu, di sebelah timur kota.<sup>58</sup> Jembatan rante ini didirikan diatas sungai / kanal kota Banten lama yang terletak 300 m di sebelah utara Surosowan yang berfungsi sebagai pintu pajakan bagi setiap kapal kecil atau perahu pengangkut barang dagangan pedagang asing yang memasuki kota kerajaan. Jembatan rante dibangun dari bata dan karang serta diduga memakai tiang besi dan papan untuk fungsi penyebrangan serta memakai kerekan rantai sebagai fungsi ganda bilamana ada lalu lalang kapal kecil, jembatan bisa dibuka dan bila tidak ada kapal masuk jembatan ditutup dan berfungsi untuk penyebrangan masyarakat dan kendaraan darat.<sup>59</sup>

Satu jembatan lainnya terletak di desa sebelah timur Banten dan Pacinan dipisahkan oleh sebuah benteng dan sebuah sungai. Kawasan ini juga memiliki sebuah pelabuhan yang bernama Karangantu yang berada dibawah pengawasan sebuah kantor bea cukai (pabean) dan dijaga oleh satu pasukan penjaga. Kawasan ini juga dihuni oleh orang asing, namun daerah ini belum disebut kota tapi lebih tepatnya perkampungan yang terbentang di sepanjang tepi pantai. Cakradana pernah membangun kembali jembatan batu yang menyebranginya dan menuju kota dalam benteng. Seperti jembatan yang pertama, jembatan itu bisa dibuka dan ditutup karena lalu lalang disini cukup terbatas dan hanya

---

<sup>57</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 355

<sup>58</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 355

<sup>59</sup> Uka Tjandrasasmita, *Banten Kota Pelabuhan Jalan Sutra*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1995), P. 110

diperuntukan untuk kapal-kapal yang membawa barang dagangan untuk dijual di pasar.<sup>60</sup>

Jembatan adalah tempat beraktivitas petugas pabean. Jembatan memainkan peran penting dari aspek transportasi kota dan ekonomi, 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. Jembatan ini terbuat dari batu dan disesain sedemikian rupa guna menampilkan suatu citra yang kokoh.<sup>61</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 sekitara 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>62</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 menysasar wilayah sarana dan prasarana ekonomi. Dalam konsep perekonomian di Banten abad 17, instalasi pendukung kegiatan ekonomi seperti toko,

---

<sup>60</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 99

<sup>61</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 148

<sup>62</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 355

pelabuhan dan jembatan termasuk dalam wilayah kerja para pemerintah yang menangani masalah ini, termasuk syahbandar.<sup>63</sup>

Meskipun di Kesultanan Banten menghadapi banyak kesulitan, pembangunan kesultanan tetap diperhatikan. Misalnya pembangunan keraton baru di Tirtayasa yang terletak di dekat pantai sebelah utara Kota Banten. Selain dimaksudkan sebagai pusat untuk kegiatan pemerintahan, kegiatan pembangunan ini juga untuk mengawasi saudagar-saudagar asing yang keluar masuk Banten sekaligus menjadi benteng pertahanan. Pembuatan saluran air di sepanjang jalan lama dari Sungai Untung Jawa lewat Tangerang hingga Pontang dilakukan antara tahun 1660-1678. Saluran yang dibangun ini dibuat cukup lebar, sehingga dapat dilayari kapal perang ukuran sedang.<sup>64</sup> Pembangunan ini selain bertujuan untuk irigasi bagi keperluan pertanian, juga untuk mempercepat hubungan militer dari Banten ke daerah perbatasan Batavia. Produksi padi dan tanaman lainnya yang di hasilkan dari daerah pesawahan di sekitar saluran itu bukan hanya untuk menambah bahan makanan penghasilan rakyat, tetapi juga untuk diekspor ke luar negeri dan perbekalan dalam situasi perang.<sup>65</sup>

Sultan Ageng juga menaruh perhatian pada pengembangan sumber daya pertanian di negerinya. Dari tahun 1663-1677, ia memesan bangunan sistem irigasi yang besar-besaran di Banten. Kanal-kanal baru sepanjang 30-40 km dibangun, mempekerjakan hingga 16000 orang dalam satu kesempatan. Sepanjang kanal-kanal ini dibuka sekitar 30-40.000 hektar persawahan baru, dan ribuan hektar perkebunan kelapa, kira-kira 30000 orang petani ditempatkan di lahan lahan ini, sering kali ditempatkan orang-orang yang terkena pidana seperti para pecandu opium, dan para pedagang Bugis dan Makassar. Bahkan Raja memesan kincir angin yang paling mutakhir dari Batavia untuk digunakan dalam irigasi. Proyek-proyek ini berguna tidak hanya untuk meningkatkan

---

<sup>63</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 149

<sup>64</sup> Halwany Michrob dan Mudjahid Chudari, *Catatan Masa Lalu Banten...*, P.156

<sup>65</sup> Nina H. Lubis, *Banten dalam Pergumulan ...*, P. 49-50

kekayaan pertanian kerajaan, tetapi juga dalam membawa daerah-daerah pedalaman, khususnya yang berada di sepanjang daerah perbatasan dengan Batavia yang mudah terlepas ke dalam kontrol pusat yang lebih efektif.<sup>66</sup> Dalam pembangunan ini, Syahbandar Kaytsu dan kepala bea cukai Kiyai Ngabehi Cakradana setiap hari bertugas dan bertanggung jawab untuk memonitori pengumpulan batu bata yang dibuat oleh ratusan ternaga kerja untuk mempersiapkan pembangunan rumah-rumah petak di sepanjang terusan yang baru selesai digali tersebut.<sup>67</sup>

Sebagai sebuah pusat kegiatan yang bertaraf internasional dimasa lalu, kebudayaan di Bandar Banten telah mampu memanfaatkan berbagai sumber daya alam di sekelilingnya untuk mendukung kebesaran dan kejayaannya. Ekosistem alam diubah menjadi ekosistem buatan yang digunakan untuk menopang kehidupannya. Masyarakat Banten telah berhasil mengolah lingkungan fisik di sekelilingnya, baik yang bersifat akuatik maupun terestial sehingga dapat ditentukan bahwa hasil kebudayaan Banten terwujud karna adanya interaksi yang dinamis antara manusia dengan sumber daya lingkungan di sekitar. Sekarang ini kebesaran serta keemasan Kesultanan Banten ini masih tercermin dari peninggalan yang terekam dalam tinggalan arkeologi.<sup>68</sup>

#### **D. Memperbaharui Sistem Pertahanan Kota Kesultanan Banten**

Pada tahun 1670 an, Banten merupakan kesultanan sekaligus salah satu kota terkaya dan terkuat dalam bidang militer Asia, berkat perdagangan lada serta angkatan darat dan lautnya yang besar.<sup>69</sup> Letak geografis Bandar Banten, yang berada di tengah-tengah teluk dengan jaringan Sungai Cibanten, rupanya merupakan faktor alamiah yang sangat menguntungkan bagi perkembangan kesultanan ini. Selain itu campur tangan manusia terhadap pemanfaatan

---

<sup>66</sup> M.C. Ricklefs, *sejarah Indonesia modern 1200-2004*, (Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2005) P. 180-181

<sup>67</sup> Mufti Ali, *Aria Wangsakara...*, P. 62

<sup>68</sup> Uka Tjandrasmita, *Banten Kota Pelabuhan ...*, P. 83

<sup>69</sup> Bernard Dorleans, *Orang Indonesia dan Orang Prancis Dari Abad XVI – Abad XX*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2016), P.112

lingkungannya juga telah mendukung kebesaran dan kejayaan Banten. Sehingga saat ini, tinggalannya dapat kita saksikan dari tinggalan arkeologi yang berupa artefak dan ekofak.<sup>70</sup>

Seiring berjalannya waktu, bidang pembangunan juga turut berkembang pesat di Kesultanan Banten. Tak hanya di bidang infrastruktur ekonomi saja, tapi juga di bidang militer dan pertahanan kota. Pembangunan menggunakan bahan yang permanen telah dilakukan oleh Maulana Yusuf sebagaimana yang dituliskan dalam sejarah Banten. Penggunaan batu dan karang mulai dipakai sebagai bahan baku utama yang kemudian diikuti oleh para sultan lain. Kondisi semacam ini erat kaitannya dengan kondisi yang politik yang melanda Banten. Terutama semasa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa yang kerap berperang dengan Belanda. Hal ini berlanjut hingga ke masa Sultan Haji yang memperkuat istana dengan dinding tebal di sekeliling, sehingga istana seakan berubah menjadi sebuah benteng.<sup>71</sup>

Claude Guillot menyebutkan bahwa di masa pemerintahan Syahbandar Cakradana, terjadi pembaruan di sektor pembaruan perbentengan Banten. Cakradana menilai bahwa sudah saatnya sistem pertahanan tembok Banten perlu ditingkatkan, khususnya bagi tembok yang langsung berbatasan dengan laut lepas.<sup>72</sup> Pembangunan benteng ini juga tak lain merupakan respon dari pengepungan teluk Banten oleh orang Belanda guna menahan semua kapal musuh yaitu Inggris dan Perancis.

Pada mulanya Batavia mengira Banten tak akan ikut campur akan masalah antar penguasa-penguasa Eropa ini. Tetapi dari masalah itu pihak Banten mengalami banyak kerugian karna memiliki hubungan dagang yang erat antara 3 negara tersebut. Kerugian itu diantaranya adalah penahanan kapal milik sultan dan jung-jung milik Syahbandar Cakradana. Yang lebih menghawatirkannya lagi adalah hampir semua kapal milik sultan Banten

---

<sup>70</sup> Uka Tjandrasmita, *Banten Kota Pelabuhan ...*, P. 72

<sup>71</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 210

<sup>72</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 160

ditahan karna hampir semua awak kapalnya adalah orang Inggris. Oleh karna itu, Banten tidak mungkin terlepas dari dampak-dampak peperangan antar penguasa tersebut. Tindakan yang jelas-jelas merugikan Banten itu menyulut kemarahan dari Tumenggung Mangunjaya, ia bahkan mengatakan kepada pemimpin loji Belanda, Williem Caeff yang ada di Banten bahwa “jika orang Belanda mau berperang, mereka hanya perlu beritahu saja.” tegasnya.<sup>73</sup>

Untuk menunjukkan bahwa pemerintah Banten siap dalam berperang, sultan melancarkan sebuah rencana untuk memperkuat sistem pertahanan kotanya. Pada awal bulan November 1672 kapal-kapal perang dilengkapi dengan senjata. Pada bulan Desember, dimulai pekerjaan memperbaiki benteng di tepi laut sepanjang dua kilometer dengan menggunakan batu karang. Semua proyek pekerjaan itu dipimpin oleh Kiyai Ngabehi Cakradana.<sup>74</sup>

Cakradana melirik para mantan pelaku kriminal atau orang yang terbukti bersalah dalam hukum pidana Banten untuk dikenai hukuman mencari batu-batu karang langsung dari laut. Penggunaan candu memang jelas meningkat di tengah masyarakat seiring dengan bertambahnya jumlah kapal Eropa yang tiba di Banten. Batu-batu karang ini kemudian akan digunakan sebagai pondasi juga lapisan dari tembok benteng lama, dan beberapa bangunan keraton.<sup>75</sup>

Mencari batu karang di laut lepas sebenarnya mempunyai kesulitan sendiri. Si pencari harus berjuang menahan perihnya air laut (terlebih jika mempunyai luka dan bagian mata) juga dibutuhkan kemampuan berenang yang tinggi. Pengambilan batu ini sangat sulit karena udara yang panas. Derita ini rasanya cukup untuk memberikan efek jera bagi para kriminal untuk tidak melakukan kesalahan di masa mendatang.<sup>76</sup>

Kenyataan tersebut meninggalkan serangkaian dugaan penyediaan bahan baku yang berkaitan erat dengan teknologi yang dimiliki masyarakat Banten

---

<sup>73</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 306

<sup>74</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 307

<sup>75</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 160

<sup>76</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 161

saat itu. Hal ini patut diperbincangkan lebih jauh karna mengingat letak sumberdaya karang ini lebih sulit dijangkau dibanding dengan sumber daya tanah liat. Bahkan menurut ahli karang Molengraaf, tipe karang yang berada di lingkungan Banten adalah termasuk tipe *fringing*, yang hidup pada sekitar 40 meter dari kedalaman laut.<sup>77</sup> Pengambilan karang dari lokasi serupa itu agaknya bukan merupakan kendala pada masa lalu di Kawasan Banten.<sup>78</sup>

Karang yang merupakan bagian dari organisme aquatik banyak digunakan sebagai material pembuatan peralatan maupun sebagai bahan dasar bangunan di Banten. Karang tersebut umumnya dibentuk menjadi balok-balok dengan ukuran tertentu, atau bongkahan tanpa ukuran pasti dan disusun hingga menjadi dinding. Kegunaan karang sebagai bahan bangunan tak hanya digunakan sebagai dinding saja, melainkan dipakai pula sebagai pondasi bangunan, dinding sumur serta dijadikan kapur untuk bahan campuran perekat yang dikenal dengan *lepa*.<sup>79</sup>

Selain wujudnya yang keras dan kokoh, alasan pemilihan karang sebagai bahan bangunan tembok juga dikarenakan daya serap karang terhadap rembesan air yang terkandung di dalam tanah memang sangat baik, mengigit sifat karang adalah menarik air (*hidroscopisch*), agar air tidak mudah merembes di sekitar area kota.<sup>80</sup> Penggunaan bahan baku karang ini cocok dengan kondisi geografis Banten saat itu, karena kota dalam benteng pada waktu itu posisi bentengnya tepat berbatasan dengan laut, tetapi karena terjadi pendangkalan, hari ini garis pantai menjauh dari posisi semula,<sup>81</sup>

Bongkahan karang yang sudah terkumpul, dipotong menjadi ukuran yang lebih kecil, dikumpulkan lalu dibakar. Panas yang dibutuhkan sekitar 200-300 deraajat celcius dan berlangsung selama 18-20 jam dan dengan

---

<sup>77</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 87

<sup>78</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 87

<sup>79</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 86

<sup>80</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 88

<sup>81</sup> Eddy Flo, Sejarahwan Banten: "*Benteng Speelwijk bukan dibangun Belanda*", [Https://www.merahputih.com](https://www.merahputih.com), Maret 2016, (diakses pada 10 September 2020)



menggunakan kayu sebagai bahan bakar.<sup>82</sup> Proses pembakaran kapur ini dilakukan di daerah Pacinan.<sup>83</sup>

Cakradana juga memandang penting menara pertahanan. Ia memperkuat tembok dengan empat menara pertahanan di sepanjang sisi utara. Bangunan karya Cakradana ini juga tercatat dalam berbagai peta penjelajah Eropa yang pernah singgah di Banten, yakni Cortemünde.<sup>84</sup> 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>85</sup>

Cakradana juga mengerjakan proyek pembangunan benteng baru pada awal tahun 1677. Menurut sumber-sumber saat itu, Cakradana sibuk membangun tembok baru di sisi laut bagian barat. proyeknya dimulai di muara sungai besar di barat kota menuju ke arah Pacinan. Pekerjaan ini sepertinya berlangsung lebih dari satu tahun karena, menurut sebuah catatan, pada bulan April 1678 benteng di pinggir laut tampaknya hampir selesai. Tetapi penataan kembali pertahanan kota terus berlanjut, Renovasi benteng masih tetap dilakukan sampai di penghujung tahun berikutnya. Dengan tak adanya keterangan yang lebih rinci, mungkin informasi ini harus ditafsirkan sebagai kelanjutan pekerjaan renovasi dinding di sisi-sisi lain kota yang tampaknya tidak dicanangkan dalam rencana semula.<sup>86</sup>

Kelanjutan mengenai pembangunan ini diketahui ketika ketiga orang pangeran terpenting di kerajaan, yaitu Pangeran Kidul, Lor dan Kulon berkunjung ke benteng pertahanan pada bulan Mei 1678 untuk mengamati perbaikan yang perlu dilakukan, sementara tembok yang berhadapan dengan

---

<sup>82</sup> Untoro, *Kapitalisme Pribumi ...*, P. 92

<sup>83</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P.358

<sup>84</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 358

<sup>85</sup> Fahmi Irfani, *Kejayaan dan Kemunduran ...*, P. 160

<sup>86</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 357

laut sudah selesai. Disamping itu, pemandangan Banten yang terlihat dalam dokumen Perpustakaan Nasional di Paris menunjukkan bahwa tembok di sisi barat dan timur bergaya sama dengan yang berada di sisi utara. Dibangun pula sebuah benteng pertahanan di Karangantu, di luar kota raja di tepian lain muara timur. Benteng ini selesai pada bulan Maret 1679 dan Sultan Ageng datang dari Tirtayasa untuk mengamatinya. Benteng pertahanan yang baru ini jenisnya sangat berbeda dari arsitektur yang lama. Temboknya yang sangat tebal tidak lagi terbuat dari bata seperti pada masa Maulana Yusuf, tetapi dari batu yang dilapisi adukan kapur dari bahan batu karang.<sup>87</sup>

Bertitik tolak dari letak geografis Banten yang dikelilingi oleh berbagai pulau berkarang, maka diperkirakan lokasi sumber daya karang ini berasal dari lingkungan sekitar teluk Banten. Meskipun secara ekologis perubahan pada ekosistem karang mendatangkan kerugian, namun bila disimak lebih mendalam terhadap intervensi manusia terhadap ekosistem karang ini justru mendatangkan dampak positif bagi masyarakat Banten. Secara langsung mereka memperoleh materi karang untuk pembangunan fisik kota, dan secara tidak langsung alur lalu lintas kapal yang keluar masuk pelabuhan mungkin bertambah lancar karena karang penghalang berkurang. Karang yang umumnya berfungsi sebagai penahan ombak secara alami, bila dimusnahkan akan menyebabkan garis pantai berubah, namun kapal dapat merapat lebih dekat ke pulau.<sup>88</sup> Cakradana agaknya memikirkan strategi dan pertimbangan ini dengan matang, bahwa selain maraknya pembangunan, pelabuhan juga harus punya daya tarik yang besar bagi kapal-kapal dari luar, salah satunya adalah karna faktor teratasinya masalah gosong pasir dan batu karang yang menjadi penghalang pelayaran.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> Claude Guillot, *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII...*, P. 357

<sup>88</sup> Uka Tjandrasmita, *Banten Kota Pelabuhan ...*, P. 76

<sup>89</sup> Adrian B. Lapijan, *Pelayaran dan Perniagaan...*, P. 96

