



## ***The Role Of Kaytsu and Cakradana In Promoting Trade In The Banten Sultanate In The 17th Century***

Cesaria Oktaviani<sup>1</sup>, Abd Rahman Hamid<sup>1</sup>, Uswatun Hasanah<sup>1</sup>

\*Corresponding author email: [cesariaoktaviani@gmail.com](mailto:cesariaoktaviani@gmail.com)

<sup>1</sup>Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung

**Abstract:** *This study aims to explain the role of Syahbandar Kyatsu and Cakradana in advancing trade in the Sultanate of Banten during the 17th century. Using historical research methods, including heuristics, source criticism, interpretation, and historiography, this study reveals that Syahbandar played a key role in the development of maritime trade. They introduced innovations in navigation systems, managed ports, and established regulations related to taxation and customs duties. In addition to being responsible for port administration and logistics, Syahbandar also acted as intermediaries between local and foreign traders, expanded global trade networks, assisted in contract negotiations, and facilitated the exchange of goods. With an in-depth understanding of both local and international markets, they directed trade flows towards the Sultanate of Banten and ensured the smooth distribution of goods. Indirectly, their role also contributed to the growth of the Muslim community in Banten. The implications of this study indicate that the role of Syahbandar not only impacted economic progress but also influenced the security system and stability of Banten's maritime territory in the 17th century.*

**Keywords:** *Sultanate of Banten, Syahbandar, Maritime Trade, Commerce.*

---

## **Peranan Kaytsu dan Cakradana Dalam Memajukan Perdagangan Di Kesultanan Banten Abad Ke-17**

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan peran Syahbandar Kyatsu dan Cakradana dalam memajukan perdagangan di Kesultanan Banten pada abad ke-17. Menggunakan metode penelitian sejarah yang mencakup heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi, Hasil penelitian ini mengungkap bahwa Syahbandar memiliki peran utama dalam pengembangan pelayaran dan perdagangan. Mereka berinovasi dalam sistem navigasi berupa kompas, mengatur pelabuhan, serta membentuk undang-undang terkait pajak dan bea cukai. Selain bertanggung jawab atas administrasi dan logistik pelabuhan, Syahbandar juga berperan sebagai perantara antara pedagang lokal dan asing, mengembangkan jaringan perdagangan global, membantu negosiasi kontrak, serta memfasilitasi pertukaran barang dagangan. Dengan pemahaman mendalam tentang pasar lokal dan internasional, mereka mengarahkan arus perdagangan ke Kesultanan Banten dan memastikan kelancaran distribusi barang. Secara tidak langsung, peran mereka juga mendukung perkembangan masyarakat Muslim di Banten. Implikasi penelitian ini menunjukkan bahwa peran Syahbandar tidak hanya berdampak pada kemajuan ekonomi, tetapi juga pada sistem keamanan dan stabilitas perairan Banten pada abad ke-17.

**Kata Kunci:** Kesultanan Banten, Syahbandar, Pelayaran, Perdagangan.

## **PENDAHULUAN**

Setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511 (Hamid, 2018), pusat perdagangan berpindah ke Pelabuhan Karangantu di Banten, yang menjadi pelabuhan terpenting kedua setelah Sunda Kelapa (Olivia et al., 2019). Karangantu menarik banyak pedagang, seperti saudagar Cina yang membawa barang-barang seperti porselin dan sutra untuk ditukarkan dengan lada. Selain itu, orang-orang Portugis membeli bahan pangan, Belanda bersaing di pasar pakaian, pedagang Asia Barat dan Gujarat membeli lada, serta pedagang dari Pegu, Siam, dan Persia yang membawa beras dan obat-obatan (Al-Haq, 2018).

Banten pernah berada di bawah kekuasaan tiga kerajaan besar, yaitu Salakanagara, Tarumanegara, dan Sunda (Padjajaran). Identifikasi kerajaan-kerajaan tersebut didukung oleh bukti arkeologis dan catatan sejarah, termasuk berita dari China seperti catatan Fa-hsien tahun 414 serta dokumen Dinasti Sui dan Tang (Irfani, 2020). Penemuan Prasasti Munjul juga menunjukkan bahwa wilayah Banten pernah menjadi bagian dari Kerajaan Tarumanegara. Pada abad ke-8, Banten bergabung dengan Kerajaan Sunda Galuh, sebagaimana dicatat dalam perjalanan Tome Pires pada tahun 1511. Pires menyebutkan bahwa Kerajaan Sunda memiliki kota-kota pelabuhan yang dihuni oleh masyarakat yang berprofesi sebagai pedagang dan pelaut.

Penguasa Banten dimana dulu masih di bawah kekuasaan Kerajaan Sunda yaitu Sri Baduga Maharaja, mengirim pesan ke Malaka berkaitan dengan permintaan bantuan Portugis untuk menghadapi ancaman dari Kesultanan Demak yang dipimpin oleh Patih Unus tahun 1518 (Corteseo, 1944). Banten, yang terletak di ujung barat Pulau Jawa, berbatasan dengan Selat Sunda di barat, DKI Jakarta di timur, Laut Jawa di utara, dan Samudra Hindia di selatan. Letak geografis yang strategis menjadikan Banten unggul dalam bidang pelayaran dan perdagangan (Irfani, 2020). Wilayah ini berperan sebagai penghubung antara Pulau Jawa dan Sumatra, yang mendorong pesatnya perkembangan aktivitas perdagangan dan pelayaran. Pada awalnya, Banten hanyalah daerah kecil yang dikelilingi oleh Sungai Cibanten, Cisadane, dan Cidurian.



Gambar 1 : Peta Banten tahun 1596 (Rismadiawati, at al, 2023)

Pada abad ke-15, meskipun pelabuhan Banten belum memiliki signifikansi besar, tempat ini sudah memainkan peran penting dalam perdagangan beras dan rempah-rempah (Karma, 2017). Orang Cina di Banten bermula dari kedatangan para pedagang asal Hokkian. Mereka berlabuh dan menetap di daerah Teluk Naga pada tahun 1407 setelah perahu yang mereka tumpangi mengalami kerusakan dan perbekalan habis. Rombongan ini dipimpin oleh Halung, yang membawa tujuh kepala keluarga dan sembilan gadis. Para gadis tersebut kemudian dinikahkan dengan pejabat setempat sebagai bagian dari hubungan sosial (Rachmawati & Putra), dengan imbalan berupa tanah di sebelah timur Sungai Cisadane, yang kemudian dikenal sebagai Kampung Teluk Naga (Nugraha, 2017).

Pada tahun 1614, tercatat empat kapal dagang Cina berukuran rata-rata 300 ton singgah di Banten (Dharmowijono, 2009, ). Sistem perdagangan yang diterapkan masih berbasis barter, di mana barang-barang dagangan dari Cina ditukar dengan lada. Beberapa pedagang Cina bahkan memilih untuk menetap di Banten dan berbaur dengan masyarakat setempat. Setelah kedatangan para pedagang Cina di Banten, peran mereka dalam perdagangan semakin besar. Pada masa Sultan Ageng Tirtayasa (1651–1683), muncul syahbandar Kaytsu (Rantoandro, 1999), yang mengelola pelabuhan dan perdagangan internasional, serta Cakradana (Guillot, 2008), yang berperan dalam administrasi dan kebijakan ekonomi. Keduanya membantu memperkuat posisi Banten sebagai pusat perdagangan maritim, menjaga hubungan dagang dengan berbagai bangsa, dan mendukung kejayaan kesultanan ditengah persaingan dengan VOC.

Penelitian ini bertujuan menganalisa peran syahbandar Kaytsu dan Cakradana dalam memajukan pelayaran dan perdagangan Kesultanan Banten, serta kontribusinya

dalam menjaga keamanan dan stabilitas di perairan Banten. Fokus penelitian ini dibatasi pada abad ke-17, wilayah Banten, serta tema syahbandar, pelayaran, dan perdagangan di kawasan tersebut diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam memahami dinamika perdagangan maritim dan peran penting syahbandar dalam sejarah maritim Nusantara.

Pada abad ke-17, Banten menjadi pusat perdagangan yang strategis dan berfungsi sebagai titik pertemuan antara pedagang lokal dan pedagang internasional (Wibowo et al., 2021). Pendapatan negara diperoleh dari sektor perdagangan maritim yang besar, meliputi pajak pelabuhan, pajak ekspor-impor, uang timbangan, serta pajak pasar dan penyebrangan (Hamid, 2018). Selain itu, kekayaan hasil alam yang melimpah membuat Banten menarik minat pedagang dari berbagai wilayah, termasuk Arab, Persia, Gujarat, China, Turki, Portugis, dan Melayu (Irfani, 2020).

Terdapat empat penelitian terdahulu yang relevan dengan kajian ini. Pertama, penelitian Siti Fauziah (2009) mengkaji perkembangan Banten dari abad ke-16 hingga abad ke-18 M, melengkapi kajian sebelumnya dengan cakupan waktu yang lebih luas (Fauziah, 2009). Kedua, karya Fahmi Irfani (2020) menyoroti kejayaan dan kemunduran perdagangan di Banten, khususnya pada abad ke-17, yang memiliki kesamaan tema dengan penelitian ini terkait perdagangan di wilayah tersebut (Irfani, 2020) (Irfani, 2020). Ketiga, karya Encep Supriatna (2020) Banten Sebagai Aquatic City pada Abad Ke 16-17 Masehi. Artikel ini mengulas peran Banten sebagai kota pelabuhan utama pada abad ke-16 dan 17. Disebutkan bahwa kapal-kapal asing yang bersandar di pelabuhan Banten harus mendapatkan izin dari syahbandar. Untuk memasuki kota Banten dari pelabuhan, mereka terlebih dahulu harus melalui tolhuis atau tempat pemungutan pajak (Supriatna, 2020). Keempat, penelitian Rohadotul Aisy (2022) membahas peranan Kyai Cakradana dalam perkembangan ekonomi Kesultanan Banten, memberikan perspektif yang lebih spesifik terhadap tokoh berpengaruh dalam sistem ekonomi kesultanan (Aisy, 2022).

Perbedaan utama kajian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada fokusnya, yaitu peranan syahbandar, khususnya syahbandar Cina, dalam memajukan perdagangan maritim Kesultanan Banten pada abad ke-17. Oleh karena itu, artikel ini akan membahas keadaan Banten sebelum dan selama abad ke-17 serta kontribusi penting syahbandar Kaytsu dan Cakradana dalam perdagangan maritim yang mendukung perekonomian kesultanan.

## **METODE PENELITIAN**

Penulisan artikel ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri atas empat tahap, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi atau penulisan bahan (Hamid & Madjid, 2011). Sumber yang digunakan mencakup Buku yang di tulis oleh J.E.DE Struler, *Geschiedenis Java* (Sturler, 1836) dan buku dari W. Van Gelder *Bescherijving van Het Eiland Java En Zijn Bewoners* (Gelder, 1808). Selain itu, sumber-sumber berupa bangunan bersejarah, yaitu runtuhannya Masjid Pacinan Tinggi, dan berbagai artikel terkait perdagangan, pelayaran, serta peranan syahbandar di Banten juga digunakan. Selanjutnya, seluruh sumber tersebut dianalisis, diolah, dan dirangkai menjadi narasi sejarah yang disusun secara kronologis, kausalitas, dan imajinatif sesuai dengan permasalahan kajian yang telah dirumuskan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Banten sebelum abad ke-17**

Pada abad ke-15, Banten dikenal dengan kekuatan politik yang kemudian berkembang menjadi kekuatan besar dalam perdagangan. Umumnya, kerajaan atau kesultanan yang berpusat di pesisir pantai, tepi sungai, atau muara sungai mendominasi aktivitas perdagangan. Salah satu contoh utama adalah Kesultanan Malaka, yang memiliki jaringan perdagangan luas hingga ke berbagai negara. Pelabuhan Malaka menjadi pusat perdagangan penting, terutama bagi pedagang dari Gujarat, serta menarik banyak pedagang dari Cina dan India. Hubungan perdagangan ini diperkuat oleh kesamaan agama, yaitu Islam, yang menciptakan ikatan dagang yang erat di kawasan tersebut.

Kondisi ini menarik perhatian Portugis yang berambisi untuk menguasai Malaka. Saat itu, Portugis berada di bawah kepemimpinan Alfonso d'Albuquerque, yang memulai pendekatan dengan aparat kerajaan di Nusantara yang menganut agama non-Muslim, seperti Hindu dan Buddha. Di Malaka, mereka menjalin hubungan dengan Nina Chatu, seorang syahbandar beragama Hindu asal India. Melalui Nina Chatu, Portugis memperoleh informasi geografis penting tentang Malaka dan menyusun strategi penyerangan (Cortesao, 1944). Pengkhianatan yang dilakukan syahbandar ini menjadi kunci keberhasilan Portugis merebut Malaka pada tahun 1511. Setelah penguasaan tersebut, pelayaran dan perdagangan di Selat Malaka dikendalikan oleh angkatan laut

Portugis, yang menyebabkan munculnya berbagai ancaman bagi pedagang Muslim yang menggunakan jalur tersebut (Hamid, 2018).

Banten sebagai kota pelabuhan yang strategis, memegang peranan penting dalam perdagangan lokal dan internasional. Aktivitas perdagangan di Banten dimulai dengan pedagang lokal yang berasal dari berbagai wilayah Nusantara, seperti Palembang, Makassar, Malaka, Tanjungpura, dan Madura, dengan pusat kegiatan di Teluk Banten, termasuk pelabuhan-pelabuhan utama seperti Karangantu, Pontang, dan Cigede. Banten memiliki tiga jalur perdagangan keluar yang signifikan. Jalur pertama, Banten-Banjarmasin, melintasi Selat Malaka dan Laut Jawa. Jalur kedua, Banten-Demak, melewati Pantai Utara Jawa melalui Tanjung Indramayu, Cirebon, hingga Demak. Jalur ketiga, Banten-Timor, melalui Pantai Utara Jawa, Madura, Bali, Lombok, Sumbawa, dan Flores. Selain jalur keluar, Banten juga memiliki jalur perdagangan masuk. Yang pertama dari Aceh, melalui Barus, Pariaman, hingga Banten. Jalur kedua berasal dari Pantai Timur Sumatera, melalui Mapor, Pulau Lingga, Pulau Roti, Bangka, Menumbing, Sungai Palembang, hingga Banten (Pires, 2016).

Dampak dari kemajuan pelabuhan ini mendorong diaspora pedagang Arab dan Gujarat, yang sebagian menuju Aceh dan sebagian lainnya menyusuri pesisir Sumatera hingga tiba di Banten. Banten masih merupakan negara merdeka yang mengalami masa kejayaan. Sungai Cibanten, yang mengalir dari Gunung Karang sekitar 30 kilometer di selatan (Claude Guillot, Lukman Nurhakim, n.d.), terbagi menjadi dua sebelum mencapai laut, membentuk dua muara yang berfungsi sebagai pelabuhan: pelabuhan internasional di barat dan pelabuhan lokal di Karangantu (Sutjiatiningsih, 1997). Selain menciptakan pelabuhan alami, sungai ini juga menyediakan jalur komunikasi ke lembah pertanian di pedalaman, menjadikan Banten pusat perdagangan yang strategis.

Wilayah Banten Lama, yang terletak dekat dengan laut, menjadi pusat kegiatan ekonomi, administrasi, dan pemerintahan pada abad ke-17. Pelabuhan utama di Karangantu didukung oleh pelabuhan lainnya, seperti Pontang, Tanara, dan Tangerang (Tamgara). Kesultanan Banten menguasai daerah pesisir, sungai, terusan, dan wilayah-wilayah strategis lainnya. Nusantara, sebagai negara kepulauan dengan perairan luas dan pulau-pulau besar seperti Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi, mendorong tumbuhnya pelabuhan besar di setiap pulau. Pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai pusat kegiatan pemerintahan dan ekonomi, tempat bersandar dan berlabuh kapal, serta lokasi bongkar muat barang, tetapi juga menjadi ruang terjadinya akulturasi budaya

(Lapian, 2008). Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan diatur oleh seorang syahbandar, yang bertanggung jawab atas kelancaran dan keamanan seluruh aktivitas di pelabuhan (Sholehat, 2019, hal. 63).

### **Banten pada abad ke-17**

Banten, yang terletak di pesisir barat Pulau Jawa, menjadi salah satu pusat perdagangan dan kekuasaan penting di Nusantara pada abad ke-17. Dengan menguasai jalur perdagangan strategis di Selat Sunda, Kesultanan Banten menjadi tempat transit utama perdagangan rempah-rempah dari Maluku menuju Eropa. Pelabuhan Banten ramai dengan aktivitas ekonomi, mempertemukan pedagang lokal dan asing yang memperdagangkan berbagai komoditas.

Kondisi politik Banten diwarnai oleh persaingan internal dan eksternal yang kompleks, serta perubahan budaya yang signifikan akibat kontak dengan bangsa asing. Kota Banten dikenal sebagai kota berbenteng dengan wilayah permukiman yang diatur. Salah satu permukiman terkenal adalah Kampung Pacinan (Fauziah & Rohman, 2019), yang terletak di luar benteng dan dihuni oleh pedagang asing, terutama orang Cina. Kampung ini terhubung dengan kota melalui sebuah jembatan gantung, yang kemungkinan terbuat dari batu pahat. Pacinan menjadi pusat aktivitas perdagangan lada, di mana pedagang Cina memainkan peran penting dalam menghubungkan pemasok lada Banten dengan pembeli dari Eropa (Umar & Hadi, 2020). Dapat dilihat gambar tersebut merupakan peninggalan orang Cina di Banten, yaitu Menara Masjid Pacinan Tinggi.



Gambar 2 : Menara Masjid Pacinan Tinggi (Hamid, 2024)

Pada 1670-an, keberadaan orang Cina di Banten berkaitan dengan kebijakan raja. Pada 1670-1671, raja memerintahkan ketua Cina, Kaytsu dan Cakradana, untuk

membangun tiga jalan dengan 120 rumah bata serta toko-toko guna menyambut pendatang dari Tiongkok dan Batavia. Pada 1676, perang di Fujian dan Cina Selatan, serangan dari Formosa oleh Zheng Jing, serta pemberontakan Trunojoyo di Jawa menjadikan Banten sebagai tujuan para pendatang dari Cina, Amoy, dan Jawa. Tahun itu (Mufti Ali, 220M), lebih dari 1000 orang Cina menetap dan bekerja di sana (Fauziah & Rohman, 2019).

Selain perkembangan perdagangan, hubungan Banten dengan *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) mengalami naik-turun. Awalnya bersahabat, tetapi pengkhianatan terhadap VOC memicu ketegangan. VOC bahkan mengirim ekspedisi ke Lampung dengan dalih investigasi, yang memengaruhi stabilitas ekonomi di Batavia (Rismawidiawati et al., 2023). Lada menjadi komoditas utama dalam hubungan perdagangan Banten-Lampung, di mana pengiriman lada sebagai upeti memungkinkan pemberian gelar seperti Pangeran, Kyai Arya, Tumenggung, dan Ngabehi (Hamid, 2024).

Meski Batavia berhasil mengamankan wilayah pesisir, perompak tetap menjadi ancaman, khususnya di sekitar Selat Sunda. Perompak yang dikenal sebagai Kyai Mas beroperasi dari Pulau Untung Jawa dan membahayakan kapal dagang. VOC mencurigai hubungan perompak ini dengan Kesultanan Banten, terutama karena Kyai Mas diduga bekerja sama dengan Abdul Wakki, ia tokoh yang sering diasosiasikan dengan kepemimpinan dalam konteks masyarakat Islam di Banten (Irfani, 2020). Ia dikenal sebagai pemimpin yang berpengaruh, terutama dalam hubungan antara komunitas Muslim dan komunitas Cina di wilayah tersebut.

Pada 22 November 1656, Batavia mengirim tiga utusan untuk memperbaiki hubungan dengan Banten. Sehari kemudian, kesepakatan pembebasan tawanan Banten disetujui. Baik Banten maupun Batavia mengandalkan jaringan agen untuk memantau lawan. Pada 6 Desember 1656, seorang agen VOC melaporkan keberadaan kapal Inggris di Banten. Konflik memuncak pada 22 Januari 1678, ketika pasukan Banten menyerang kekuatan Batavia di Bekasi (Irfani, 2020). Meskipun kedua pihak bermusuhan, mereka tidak saling menyerang dalam pertemuan tersebut, sebuah fenomena yang dianggap aneh oleh para pengamat waktu itu.

### **Peranan Syahbandar Kaytsu 1656-1674**

Syahbandar merupakan figur penting dalam perdagangan maritim di Nusantara, khususnya pada masa Kesultanan Banten pada abad ke-17. Tugas utama mereka meliputi

pengawasan kapal yang keluar masuk pelabuhan, pengaturan kegiatan perdagangan, serta menjaga keamanan dan ketertiban pelabuhan. Selain tanggung jawab administratif, syahbandar bertindak sebagai perantara antara pedagang lokal dan asing, memfasilitasi negosiasi kontrak, pertukaran barang dagangan, dan menjembatani kepentingan ekonomi berbagai pihak (Suryani et al., 2018).

Di Kesultanan Banten, peran syahbandar juga mencakup menjaga stabilitas politik dan keamanan pelabuhan, mengawasi perdagangan ilegal, dan mencegah pembajakan kapal (Lapian, 2008). Pengaruh mereka sering kali melampaui tugas formal karena keterlibatan mereka dalam keamanan dan perdagangan menjadikan mereka tokoh penting dalam politik lokal. Syahbandar Banten umumnya dipilih dari orang Cina, mengingat keahlian mereka dalam perdagangan. Namun, karena Islam adalah agama resmi, syahbandar juga diharapkan bagian dari komunitas Muslim untuk menjaga harmoni sosial dan legitimasi dalam mengelola pelabuhan.

Orang-orang Cina telah hidup makmur di Banten pada masa pemerintahan Bupati Aria Rana Menggala. Namun, berdirinya Batavia membawa dampak politik dan militer bagi Banten. Bupati Rana Menggala menentang keberadaan VOC dan bahkan memerintahkan pencabutan pohon-pohon lada, yang dianggap sebagai malapetaka. Kebijakan ini merugikan orang-orang Cina, sehingga mereka memutuskan untuk berpindah ke kota Belanda yang baru pada tahun 1620 (Rantoandro, 1999). Pada Juni 1621, orang-orang Cina yang sebelumnya tinggal di Banten menjadi saksi perseteruan antara Belanda dan Prancis dalam perebutan lada di Batavia. Dokumen terkait perkara tersebut memuat beberapa tanda tangan di bagian bawahnya. Tanda tangan pertama adalah Catsoeng atau Tatsoeng, kedua Keetsoe, dan ketiga Thaitsoo. Tanda tangan tersebut disinyalir ditulis oleh orang yang sama, karena memiliki kemiripan dengan nama "Kaytsoe." (Rantoandro, 1999).

Pada wilayah Jawa Barat pada tahun 1630-an terdapat beberapa pengusaha gula yang profesional dari orang Cina, dan berhasil membangun kompleks pabrik gula, di bagian hulu kota. Pada tahun 1655 keadaan Banten dengan Batavia kembali berselisih disebabkan adanya serangan yang dilakukan oleh pemimpin Banten yang baru dipilih pada tahun 1651 yaitu Pangeran Suria Adipati (yang akan menjadi Sultan ageng) yang menggantikan Sultan Abulmaali yang sudah meninggal. Belanda melakukan serangan pembalasan dengan mengepung Teluk Banten. Orang-orang Cina berinisiatif menengahi ketegangan tersebut dengan hati-hati, yaitu Abdul Wakkil syahbandar Banten pada tahun

1656 bersama wakilnya Thaitsoo dikenal sebagai “kapitan Orang-orang Cina” (Rantoandro, 1999). Pada tahun berikutnya Abdul Wakkil tidak turut ikut campur dengan perundingan perdamaian antara Banten dengan Batavia, dan ia juga tidak lagi sebagai Syahbandar, dan wakilnya telah menggantikan posisinya, pada bulan Maret 1657 ia mengirimkan surat terhadap kapitan orang Cina di Batavia dengan mencantumkan nama dan jabatannya: “ *Kaytsou, Captain en Sabandhaer der Chinesen (sic) tot Bantam*” (Kaytsou, kapitan dan Syahbandar Orang-orang Cina di Banten). Mulai masa itulah ia tampil sebagai syahbandar di Banten.

Kaytsu ditugasi untuk menyambut dan mengawasi utusan Batavia yaitu Joan Van Der Laen dan Symon Symonsz, yang bertugas untuk merundingkan kesepakatan perdamaian dengan Banten. Pada tahun 1661 Kaytsu membangun rumah bata di daerah Pacinan, yang kemudian menjadi kantor Syahbandar, selain itu rumah tersebut juga menjadi tempat untuk perundingan dengan orang-orang asing, dan untuk menerima tamu-tamu kehormatan. Pada tahun 1663 Kaytsu memiliki jung-jung yang digunakan dalam perdagangan lada antara Banten dan Sumatera Selatan, terutama dengan Silebar, yang merupakan bawahan kesultanan Banten. Orang-orang Belanda merupakan mitra dagangnya, dan bahkan berhutang kepada mereka untuk Lada. Dua kapal diantaranya milik Kaytsu disebut dengan *Groote Jonck* (Jung besar) yang berlayar ke Macao dan Jepang dua kali setahun (Rantoandro, 1999). Sedangkan kapal-kapal kecilnya berlayar di perairan Nusantara mengangkut beras, lada, sayuran, kain dan sebagainya. Untuk menunjang pelayaran tersebut mereka memiliki gudang berdampingan dengan kantor Inggris. Yang kemudian pada September 1670 sebagian hangus terbakar dalam kebakaran yang juga menghancurkan kandang kuda milik Inggris.

Kaytsu meyakinkan Sultan akan pentingnya Banten memiliki sekumpulan kapal niaga dan perlunya pemerintah terlibat dalam perdagangan luar negeri untuk mendorong perekonomian Banten, dan dengan cara ini dapat menarik pedagang dari luar negeri ke kota ini tokoh penting yang memegang kendali perdagangan dan pelayaran Banten pada abad ke-17 (Rantoandro, 1999, hal. 273).

Selain menjalankan tugas resminya, ia memainkan peran sebagai diplomat ekonomi yang memperluas jaringan perdagangan internasional Banten ke Asia Tenggara, India, dan Timur Tengah. Kaytsu dikenal sebagai inovator teknologi maritim, memperkenalkan desain kapal yang meningkatkan stabilitas, kapasitas angkut, dan navigasi yang lebih aman dengan penggunaan kompas serta peta laut. Kaytsu juga

memperbaiki manajemen pelabuhan dengan memperkenalkan jadwal teratur untuk kapal dan sistem bongkar muat yang lebih efisien. Kesadaran akan pentingnya sumber daya manusia mendorongnya mendirikan program pelatihan untuk pelaut dan pekerja pelabuhan, mencakup navigasi, teknik pelayaran, dan manajemen maritim, yang meningkatkan keselamatan dan profesionalisme di sektor tersebut.

Selain itu, Kyatsu memainkan peran diplomatik strategis, menjalin hubungan dengan kekuatan Eropa seperti Belanda dan Portugis. Melalui perjanjian, ia menciptakan kondisi perdagangan yang stabil dan menekan ancaman perompak. Kontribusinya dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan memperkuat posisi Banten dalam perdagangan regional dan global. Kyatsu wafat pada Juni 1674, dan atas perintah Sultan Ageng Tirtayasa, ia dimakamkan di Masjid Agung Banten. Istrinya menjabat syahbandar hingga Februari 1676 sebelum digantikan oleh Pangeran Kidul (Gustiana, 2009).

### **Peranan Syahbandar Cakradana 1677-1680 M**

Kyai Ngabehi Cakradana Syahbandar Banten adalah tokoh penting dalam sejarah Banten pada abad ke-17, terutama selama pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa (1651-1683) (Fauziyah, 2009). Pada periode ini, Banten menjadi salah satu pusat perdagangan utama di Asia Tenggara. Meskipun tanggal pasti kelahiran dan wafatnya tidak tercatat dengan rinci dalam sumber sejarah, perannya yang signifikan dalam mengelola pelabuhan dan perdagangan di Banten tercatat jelas pada pertengahan hingga akhir abad ke-17 (Aisy, 2022). Cakradana, yang merupakan keturunan Cina dengan nama asli Tantseko, atau dikenal sebagai arsitek dalam pembangunan menara Masjid Agung yang berbentuk mercusuar yang dikenal juga dengan nama *Cek-ban-cut* atau Cakradana (Fauziyah, 2009). Memiliki hubungan yang sulit dilacak dengan Tiongkok, meskipun asal usul Cina tidak diragukan.

Dahulu, ia dikenal sebagai Touckan Bessy (Tukang Besi). Namun, setelah wafatnya Syahbandar Kaytsu pada tahun 1674, tugas sebagai pengatur lalu lintas kapal atau Syahbandar dilanjutkan oleh istrinya (Guillot, 2008). Keputusan ini memicu pertentangan di kalangan elite Kesultanan, terutama dari Pangeran Kidul, saudara laki-laki Raja. Pangeran Kidul beberapa kali menentang keputusan Raja, termasuk dalam hal pergantian Syahbandar yang diserahkan kepada istri Kaytsu. Sebagai bentuk penolakannya, Pangeran Kidul mengambil alih tugas tersebut. Namun, para saudagar menilai kinerjanya sangat buruk. Perlu dicatat bahwa jabatan syahbandar memiliki

kriteria khusus, yaitu harus diisi oleh seseorang yang benar-benar ahli dalam perdagangan dan perkapalan serta bukan berasal dari keluarga Raja. Oleh karena itu, jabatan ini biasanya diberikan kepada warga setempat yang bukan dari kalangan saudagar. Pada tahun 1677, Cakradana ditunjuk untuk menggantikan Kaytsu sebagai syahbandar. Ia secara resmi diangkat pada 23 Februari 1677 (Guillot, 2008).

Pengangkatan Cakradana sebagai syahbandar didasari oleh keterlibatannya dalam perniagaan sejak Mei 1666. Pada saat itu, ia bersama Kaytsu mengirimkan sebuah jung ke Quang Nam, wilayah yang dikuasai oleh Dinasti Nguyen. Selanjutnya, ia berdagang dengan orang Portugis di kantor dagang Denmark di wilayah Coromandel. Pada tahun 1669, ia mengirimkan kapal ke Tonkin. Antara tahun 1671–1672 (Guillot, 2008), Cakradana berniaga dengan orang-orang Eropa di Banten. Ia bekerja sama dengan orang Denmark dalam pencarian lada dan dengan orang Inggris dalam pencarian kemenyan.

Pada tahun 1671, pemerintah Banten memulai proyek pembangunan besar-besaran di kawasan Pacinan. Pembangunan ini didorong oleh pesatnya perkembangan perdagangan Banten serta untuk menampung penduduk Ming yang melarikan diri dari Tiongkok. Dalam proyek tersebut, sebanyak 120 rumah bata dibangun, masing-masing dilengkapi dengan toko di lantai bawahnya. Selain itu, tiga ruas jalan utama dibangun dengan kualitas yang cukup baik, lengkap dengan rumah-rumah di sisi jalannya (Guillot, 2008, hal. 354). Dalam pembangunan jalan tersebut, Cakradana menggunakan biaya pribadinya. Pada tahun yang sama, dua jembatan batu juga dibangun di dalam kota. Satu jembatan terletak di sebelah utara istana, sementara yang lainnya menghubungkan daerah Kota Raja dengan kawasan niaga Karangantu di sebelah timur kota. Pembangunan kedua jembatan ini berada di bawah pimpinan Cakradana.

Berbeda dengan syahbandar sebelumnya Kaytsu, Cakradana lebih menonjolkan identitas Jawa. Ketika diangkat sebagai pejabat resmi di Banten, ia diberikan nama "Cakradana" yang lebih identik dengan gelar birokrat Jawa. Selain itu, sebagai seorang Cina yang muallaf, ia juga dikenal dengan nama Islam, Abdul Gafur (Aisy, 2022). Dalam struktur sosial Jawa, gelar "Kyai" biasanya diberikan kepada tokoh agama atau individu yang dihormati karena pengetahuan dan kebijaksanaannya. Sementara itu, "Ngabehi" adalah gelar yang menunjukkan posisi atau pangkat dalam birokrasi tradisional Jawa. Pemberian gelar "Kyai Ngabehi" kepada Cakradana mencerminkan pengakuan atas perannya yang penting dan statusnya dalam masyarakat Banten saat itu.

Selain itu, Cakradana juga terlibat dalam regulasi perdagangan pada masa tersebut. Ia menetapkan aturan perdagangan yang adil dan memastikan pelaksanaannya, agar transaksi di pelabuhan berjalan transparan dan bebas dari kecurangan. Sistem regulasi yang baik ini menciptakan lingkungan perdagangan yang kondusif dan meningkatkan volume perdagangan serta kemakmuran ekonomi Banten antara tahun 1650 hingga 1680. Dalam hal diplomasi ekonomi, Cakradana menjalin hubungan baik dengan pedagang asing, memastikan kepentingan mereka terlindungi dan hak-hak mereka dihormati. Diplomasi yang efektif ini tidak hanya memperkuat posisi Banten sebagai pusat perdagangan internasional, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan sepanjang paruh kedua abad ke-17 (Pratama et al., 2022).

Kyai Ngabehi Cakradana memainkan peran kunci dalam pengawasan dan manajemen pelabuhan Banten, yang merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Nusantara. Tugasnya meliputi pengaturan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal, serta memastikan proses bongkar muat barang berjalan lancar. Berkat pengawasan yang ketat dan efisien, pelabuhan Banten menjadi tempat yang aman dan teratur bagi pedagang dari berbagai negara. Sebagai syahbandar, ia juga berperan dalam menetapkan aturan perdagangan yang adil dan transparan, menghindari praktik curang seperti penipuan dan monopoli. Regulasi yang diterapkan menciptakan lingkungan perdagangan yang sehat, memperkuat kepercayaan pedagang lokal dan internasional untuk berdagang di Banten.

Selain pengawasan dan regulasi, Cakradana juga berperan penting dalam diplomasi ekonomi. Ia menjalin hubungan baik dengan pedagang asing, memastikan kepentingan mereka dihormati. Diplomasi ini tidak hanya memperkuat posisi Banten sebagai pusat perdagangan yang ramah dan terpercaya, tetapi juga menarik lebih banyak pedagang asing. Untuk mendukung peningkatan aktivitas pelayaran dan perdagangan, Cakradana terlibat dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan, seperti dermaga, gudang penyimpanan, dan fasilitas penunjang lainnya. Infrastruktur ini memungkinkan pelabuhan Banten menampung dan melayani kapal dari berbagai negara, menjadikannya salah satu pelabuhan terpenting di kawasan tersebut.

Pada tahun 1680, terjadi perselisihan antara Sultan Ageng dan putranya, Sultan Haji. Perselisihan ini bermula setelah Sultan Ageng menyerahkan kekuasaan kepada putranya, dengan harapan dapat menikmati masa tuanya jauh dari hiruk-pikuk pemerintahan. Namun, di sisi lain, Sultan Haji menginginkan kebebasan penuh dalam

memerintah tanpa campur tangan para menteri yang setia kepada ayahnya. Salah satu langkah yang diambil Sultan Haji untuk mewujudkan keinginannya adalah memberhentikan Cakradana dari jabatannya sebagai Syahbandar dan menggantikannya dengan Kiayi Arya Mangunsada (Guillot, 2008).

## **KESIMPULAN**

Sebelum abad ke-17, Banten mulai berkembang sebagai pusat perdagangan maritim di Nusantara. Letaknya yang strategis di ujung barat Pulau Jawa menjadikannya tempat ideal untuk aktivitas perdagangan dengan berbagai daerah di Nusantara dan mancanegara. Meskipun pada masa itu, Banten mulai membangun reputasinya sebagai pelabuhan yang ramai dan penting, infrastrukturnya belum seoptimal di masa-masa berikutnya. Perdagangan di Banten masih bersifat lokal dan regional, dengan pengaruh luar yang mulai hadir namun belum terlalu mendominasi.

Memasuki abad ke-17, Banten mengalami transformasi signifikan menjadi salah satu pusat perdagangan maritim terbesar di Asia Tenggara. Tokoh-tokoh seperti Kyatsu dan Cakradana memainkan peran krusial dalam perkembangan ini. Sebagai syahbandar, Kyatsu memperluas jaringan perdagangan internasional, meningkatkan keamanan pelayaran, dan memajukan teknologi maritim. Kemudian, Cakradana melanjutkan peningkatan ini dengan fokus pada pengawasan pelabuhan, regulasi perdagangan, diplomasi ekonomi, dan pengembangan infrastruktur. Di bawah kepemimpinan mereka, Banten berkembang menjadi pelabuhan modern dengan infrastruktur yang memadai, regulasi perdagangan yang ketat, serta hubungan diplomatik yang kuat dengan berbagai negara. Keberhasilan ini menciptakan stabilitas dan kemakmuran yang berkelanjutan, mengukuhkan posisinya sebagai pusat perdagangan yang disegani di Asia Tenggara.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Aisy, R. (2022). Peranan Kiyai Ngabehi Cakradana dalam Pengembangan Ekonomi Kesultanan Banten 1677-1682. UIN Sultan Maulana Hasanuddin Banten.
- Al-Haq, V. M. (2018). Campur Tangan Belanda terhadap Kebijakan Perdagangan di Pelabuhan Karangantu, Banten, Pada Akhir Abad XVII. Fakultas Adab dan Humaniora UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Claude Guillot, Lukman Nurhakim, S. W. (n.d.). Banten Sebelum Zaman Islam. Departemen pendidikan dan Kebudayaan.
- Corteseo, A. (Ed.). (1944). The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Francisco Rodriguw (89 ed.). The Hakluyt Society.
- Fauziah, S., & Rohman, M. (2019). Masjid Pacinan Tinggi: Merekonstruksi Peran Orang Tionghoa Dalam Penyebaran Islam Di Banten. *Alqalam*, 36(1), 37–66.

- <https://doi.org/https://doi.org/10.32678/1lqalam.v29i3.1407>
- Fauziyah, S. (2009). 'Peran Orang Cina dalam Perekeriomian Kesultanan · Islam Banten Abad XVI-XVIII. *Al Qalam*, 26(3), 385–407. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.32678/alqalam.v26i3.1562>
- Gelder, W. van. (1808). *Beschrijving van het eiland Java en zijn bewoners* (3 ed.). G.KOLFF & Co.
- Guillot, C. (2008). *Banten Sejarah dan Peradaban X-XVII*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Gustiana, N. (2009). Eksistensi Dan Kedudukan Etnis Cina Pada Masa Kesultanan Banten 1596-1682. Universitas Islam Negeri Sultan Maulana Hasanuddin.
- Hamid, A. R. (2018). *Sejarah Maritim Indonesia*. Ombak.
- Hamid, A. R. (2024). The Dynamics of Lampung Pepper Trade Network in 16th - 18th Century. *Buletin Al-Turas*, 30(2), 145–160. <https://doi.org/10.15408/bat,v30i2,39317>
- Hamid, A. R., & Madjid, M. S. (2011). *Pengantar ilmu sejarah*. Yogyakarta: Ombak, 12(2).
- Irfani, F. (2020). *Kejayaan dan Kemunduran Perdagangan Banten di Abad 17* [Universitas Syarif Hidayatullah Jakarta]. <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/51419>
- Karma. (2017). *Usaha Sultan Ageng Tirtayasa dalam membangun ekonomi Banten Abad XVII M*. <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/35359>
- Lapian, A. B. (2008). *Pelayaran dan perniagaan Nusantara abad ke-16 dan 17*. Komunitas Bambu.
- Mufti Ali, B. (220M). *Banten dan Manila Hubungan Perdagangan 1663-1682* (J. I. Suardi (Ed.); 1 ed.). Pemerintah Kota Serang.
- Nugraha, E. (2017). *Pemertahan Budaya Masyarakat Cina Benteng di Tangerang Tahun 1965-2000*. Universitas Diponegoro Semarang.
- Olivia, D., Sanri, K. P., & Heidi, M. G. (2019). Pengembangan Kawasan Minapolitan Sebagai Potensi Wisata Perikanan di Kota Serang (Studi Kasus: Pelabuhan Karangantu). *SMART: Seminar on Architecture Research and Technology*, 4(2), 419–431.
- Pires, T. (2016). *Suma Oriental*. (penj) Adrian Perkasa, Anggita Pramesti. Yogyakarta: Ombak.
- Pratama, R. A., Perdana, Y., & Lestari, N. I. (2022). Peran Lada Lampung Menyokong Komoditas Perdagangan Banten. *Candrasangkala: Jurnal Pendidikan dan Sejarah*, 8(1), 60–69. <https://doi.org/https://dx.doi.org/10.30870/candrasangkala.v8i1.14987>
- Rachmawati, N., & Putra, A. P. (2024). Sejarah Terbentuknya Pasar Lama Kota Tangerang. Dewaruci, *Jurnal Studi Sejarah dan Pengajarannya*, 3(1), 201–210. <https://doi.org/doi.org/10.3783/DEWARUCI.v2i9.2461>
- Rantoandro, G. (1999). Kiyai Ngabehi Kaytsu di Banten: Syahbandar dan Perantara. In H. Chambert-Loir & H. M. Ambaray (Ed.), *Panggung Sejarah: Persembahan kepada Prof. Dr. Denys Lombard* (hal. 262–284). Yayasan Obor Indonesia.
- Rismawidiawati, R., Handoko, W., Tabroni, R., Hamid, A., & Subair, M. (2023). “Gawe kuta baluwarti bata kalawan kawis”; Contribution of local knowledge to the expansion of the Banten Sultanate on the Nusantara spice route. *Wacana, Journal of the Humanities of Indonesia*, 24(3), 470–499. <https://doi.org/10.17510/wacana.v24i3.1654>
- Sholehah, I. (2019). *Perdagangan Internasional Kesultanan Banten Akhir Abad XVI-XVII*. Program Studi Magister Sejarah Kebudayaan Islam, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Sturler, J. E. DE. (1836). *Geschiedenis Java*. Gebroeders Van Cleff.
- Supriatna, E. (2020). *Banten Sebagai Aquatic City Pada Abad Ke 16-17 Masehi*.

- Candrasangkala: Jurnal Pendidikan dan Sejarah, 6(1), 73-79.  
<https://doi.org/https://dx.doi.org/10.30870/candrasangkala.v6i1.8487>
- Suryani, D., Pratiwi, A. Y., & Hendrawan, A. (2018). Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 2(2), 33-39.
- Sutjiatiningsih, S. (Ed.). (1997). *Banten Kota Pelabuhan Jalan Sutra*. Departemen pendidikan dan Kebudayaan.
- Umar, T., & Hadi, S. (2020). Jejak Jalur Rempah Dalam Penamaan Nama Tempat Di Kawasan Banten Lama : Tinjauan Sejarah Dan Toponimi. In S. M. G. Tambunan (Ed.), *ICONIC: International Conference on Indonesia Culture* (hal. 16). Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. <https://doi.org/10.31219/osf.io/u25j7>
- Wibowo, H. S. U. T., Gilang, I. M., & Nashar. (2021). Nilai-Nilai Ketokohan Sultan Ageng Tirtayasa Serta Syekh Nawawi Al-Bantani Dan Reaktualisasi Bagi pendidikan Karakter. *Jurnal Pendidikan dan Sejarah*, 7(1), 51-67.  
<https://doi.org/https://dx.doi.org/10.30870/candrasangkala.v7i1.11321>