

## **KOTA DAN JARINGAN KOSMOPOLITAN: BANTEN PADA MASA KEJAYAAN JALUR REMPAH NUSANTARA ABAD XVI HINGGA ABAD XVII<sup>1</sup>**

*CITY AND COSMOPOLITAN NETWORKS: BANTEN DURING THE NUSANTARA  
SPICE ROUTE BETWEEN THE 16<sup>TH</sup> TO 17<sup>TH</sup> CENTURY*

**Gregorius Andika Ariwibowo**  
Balai Arkeologi Jawa Barat  
Jl. Raya Tagog Cinunuk No.KM. 17, Cimekar, Cileunyi, Bandung.  
e-mail: andikaariwibowo@gmail.com

*Naskah Diterima: 11 Mei 2021*

*Naskah Direvisi: 1 September 2021*

*Naskah Disetujui: 18 Oktober 2021*

DOI: 10.30959/patanjala.v13i2.800

### **Abstrak**

*Kota kosmopolitan merupakan simpul dari jaringan-jaringan transnasional yang merupakan urat nadi dari aktivitas ekonomi dan perdagangan global. Aktivitas dan dinamika dari berbagai elemen jaringan transnasional tersebut kemudian juga turut menciptakan berbagai bentuk interaksi dan akulturasi budaya, ide, dan pengetahuan. Kehidupan kosmopolis yang tercipta di Banten telah memberikan warna dalam sejarah Jalur Rempah Nusantara. Kajian ini secara lebih dalam akan melihat seperti apakah rupa dari keberagaman yang tercipta di Banten? serta bagaimanakah mereka dapat saling menjaga keberagaman ini sehingga mampu menjadikan Banten sebagai pelabuhan kosmopolitan yang kaya pada masa tersebut? Kajian ini menggunakan metodologi sejarah dengan memanfaatkan beragam sumber, baik primer maupun sekunder, terutama dari beragam catatan harian, jurnal, dan dokumentasi yang berasal dari sekitar abad ke-16 hingga abad ke-17. Kota pelabuhan Banten telah menjadi kota perdagangan terbuka yang disinggahi oleh berbagai pedagang dari berbagai negeri di Nusantara dan Asia. Banten ketika itu merupakan kota yang memang dibangun dan dikelola untuk menjadi sebuah kota dagang yang terbuka bagi berbagai bangsa.*

**Kata kunci:** Kesultanan Banten, Perdagangan Lada, Kosmopolitan, Jalur Rempah, Keberagaman.

### **Abstract**

*The cosmopolitan city served as the center of transnational networks. As a result, it is the lifeblood of global economic activity and trade. The activities and dynamics of the various elements related to the transnational network have also created various forms of interaction and acculturation not only to culture but also to ideas and knowledge. The cosmopolitan life created in Banten has had an impact on the history of the Nusantara Spice Route. The study reveals the diversity formed in the past of Banten, and how could they maintain the diversity to make Banten as a prosperous cosmopolitan port at that time. Beside that, the study explores deeper into the form of diversity created in Banten and the efforts to maintain the diversity so as to make Banten a rich*

---

<sup>1</sup> Sebagian data dan sumber artikel ini diambil dari draft buku “Banten: Kota Pelabuhan Jalur Rempah Nusantara” sebagai bagian dari “Program Penyusunan Naskah Kota-Kota di Jalur Rempah pada Era Kejayaan Nusantara” yang diselenggarakan Direktorat Pengembangan dan Pemanfaatan Kebudayaan, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Tahun 2020.

*cosmopolitan port at that time. The study uses a historical methodology with a variety of sources, both primary and secondary, mainly from various diaries, journals, and documentation dating from around the 16th century to the 17th century. Banten as a port city at that time had become an open trading city that was often visited by various traders not only from various countries in the Nusantara but also from the other Asian regions. On the other hand, the image of Banten as an open port at that time could not be separated from the facts that Banten was deliberately built and managed to become an open trading city for various nations in the world.*

**Keywords:** banten sultanate, pepper trade, cosmopolitan, spice route, diversity.

## A. PENDAHULUAN

Brenda Yeoh dan Weiqian Lin (2012) dalam pembahasannya mengenai *Cosmopolitanism in Cities and Beyond* mengartikan kota kosmopolitan sebagai kota yang memiliki karakter multikultural yang khas. Kota kosmopolitan merupakan bagian atau simpul dari jaringan-jaringan transnasional yang terbentuk dari aktivitas ekonomi dan perdagangan. Kemudian terciptalah berbagai interaksi dan pertukaran budaya, ide, dan beragam aktivitas manusia (Yeoh & Lin, 2012: 208).

Melalui penjelasan mengenai terminologi kota kosmopolitan tersebut, Brenda Yeoh dan Weiqian Lin kemudian merumuskan karakteristik dari terminologi kosmopolitan yang berada di kota-kota pelabuhan (*port city*). Kota pelabuhan pada masa kejayaan era perdagangan (*age of commerce*) bukan saja merupakan *rendezvous* bagi para pedagang, bangsawan, intelektual, *polyglot*, seniman, hingga intelektual yang memiliki mobilitas luar biasa, tetapi juga pusat dari aktivitas keseharian mereka.

Kota pelabuhan merupakan simpul-simpul yang terbentuk dari rangkaian jaringan budaya dan geografi yang saling berkesinambungan secara global pada masa tersebut. Mengingat peran kota-kota pelabuhan yang kerap dikenal sebagai pusat dari aktivitas perusahaan dagang multinasional maupun berbagai emporium tidak mengherankan bahwa berbagai studi mengenai kosmopolitan lebih menitikberatkan pada dinamika yang tercipta di kota-kota pelabuhan.

Mobilitas yang meskipun berlangsung secara ringkas antara para pelaku perdagangan seperti para pelaut, pedagang, intelektual, bangsawan, hingga para borjuis telah menghadirkan karakteristik masyarakat urban kosmopolitan. Aktivitas sosial dan kultural di antara mereka telah melampaui sekat-sekat batas teritorial negara-bangsa. Lebih lanjut Brendan Yeoh dan Weiqian Lin menyampaikan bahwa warisan kultural dari budaya kosmopolitan yang terbentuk pada masa *age of commerce* tersebut merupakan nilai penting dalam melihat latar belakang dari keterbukaan, harmoni, dan akulturasi yang nampak pada warisan sejarah dan budaya di wilayah kota-kota pelabuhan pada masa kini (Yeoh & Lin, 2012: 210).

Kehidupan kosmopolis yang tercipta di Banten telah memberikan warna dalam sejarah Jalur Rempah Nusantara.<sup>2</sup> Toleransi dalam keberagaman dan kemajemukan yang tercipta di kota-kota

<sup>2</sup> Jalur Rempah Nusantara merupakan sebuah *platform* budaya yang merekonstruksi dan merevitalisasi kesejarahan budaya bahari untuk menumbuhkan kebanggaan akan jati diri daerah-daerah di Indonesia, serta memperkuat jejaring interaksi budaya antardaerah, pulau, dan bangsa; Meningkatkan kesadaran masyarakat untuk melestarikan, mengembangkan dan memanfaatkan warisan budaya Jalur Rempah untuk pembangunan berkelanjutan; Merupakan upaya untuk mendapatkan pengakuan UNESCO sebagai Warisan Dunia (*World Heritage*) untuk memperkuat diplomasi Indonesia, sekaligus meneguhkan Indonesia sebagai poros maritim dunia (Direktorat Pengembangan dan Pemanfaatan Kebudayaan, 2020).

pelabuhan di sepanjang garis pantai Nusantara selama masa kejayaan Jalur Rempah pada abad ke-15 hingga abad ke-17 menjadi nilai yang penting dalam melihat Indonesia pada masa kini.

Penerimaan akan berbagai unsur budaya dan tradisi yang dibawa oleh para pendatang yang singgah di kota-kota pelabuhan ini dapat saling berkelindan dengan tradisi dan budaya lokal. Hal inilah yang dirasa menjadi dasar pemikiran dalam melihat Banten sebagai kota kosmopolitan pada masa kejayaan Jalur Rempah Nusantara. Kajian ini secara lebih dalam akan melihat seperti apakah rupa dari keberagaman yang tercipta di Banten? serta bagaimanakah mereka dapat saling menjaga keberagaman ini sehingga mampu menjadikan Banten sebagai pelabuhan kosmopolitan yang kaya pada masa tersebut?

Fernand Braudel (1981) dalam bukunya *Civilization and Capitalism 15th - 18th Century: The Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible* memberi pandangan menarik ketika melihat kota dan kehidupan masyarakat urban di ibukota kerajaan (*Imperial*) di wilayah Asia. Kota-kota ini menurut Braudel memiliki karakteristik sebagai kota yang megah, mewah, dan menggambarkan atau mewakili citra (*prestise*) dari penguasanya. Menurut Braudel meskipun para aristokrat atau bangsawan kerajaan memegang peran sebagai penguasa, namun sebenarnya tidak ada penguasa mutlak atas kota-kota ini. Hubungan yang terjadi antara para bangsawan, pedagang, imigran, dan rakyat jelata bersifat dinamis dan prematur, sehingga rentan terjadi gesekan di antara mereka. Pada sisi yang lain meskipun hubungan antarkelas dan kelompok begitu rentan dan dinamis, namun beberapa kota di Asia Timur maupun Asia Selatan selama rentang abad ke-16 hingga abad ke-17 telah menghadirkan suatu bentuk peleburan budaya (*melting pot*), lahirnya pandangan-pandangan progresif, serta kehadiran individu-individu yang independen. Kondisi ini dapat tercipta

akibat aktivitas maritim yang mendorong pada aktifnya lalu lintas dan transaksi perdagangan, serta hadirnya beragam pendatang dari berbagai bangsa dan latar belakang yang memperkaya khasanah pengetahuan dan budaya di kota-kota tersebut (Braudel, 1981 (Vol. 1): 524, 528).

Kajian ini mencoba membahas mengenai dinamika kota dan kehidupan urban kosmopolitan di Banten pada rentang periode abad ke-16 hingga abad ke-17 atau pada masa ketika Kesultanan Banten masih menjadi wilayah independen. Sebagaimana yang telah disampaikan oleh Fernand Braudel (1981) bahwa kebangkitan kota-kota pelabuhan di wilayah Asia pada abad ke-16 dan abad ke-17 disebabkan pada peningkatan Aktivitas perdagangan lintas samudera. Melihat kehidupan di kota-kota perdagangan pada masa itu tentu tidak saja melihat pada sebatas aktivitas ekonomi maupun politik perdagangan yang terjadi di pelabuhan atau pasar, namun juga pada keseluruhan perkembangan kehidupan sosial, budaya, dan pengetahuan yang tercipta akibat pertumbuhan di kota-kota tersebut. Hal yang sama juga digunakan untuk melihat kehidupan atau interaksi para pedagang yang singgah di kota tersebut. Para pedagang ini rupanya tidak saja melakukan transaksi perdagangan, namun juga melakukan beragam transaksi budaya, politik, dan pengetahuan yang pada akhirnya memberikan warna pada kehidupan kosmopolitan di kota-kota pelabuhan di Asia, termasuk di Banten ketika itu.

Sanjay Subrahmanyam (2016) dalam pendahulunya pada buku *Merchant Networks in the Early Modern World* memberikan suatu sudut pandang menarik bahwa para pedagang ini telah membentuk jaringan dan komunitas pedagang lintas bangsa yang menjadi bentuk formasi awal kosmopolitanisme di kota pelabuhan. Sanjay dalam paparan pendahulunya pada buku tersebut menyebutkan bahwa komunitas-komunitas

perdagangan ini bersifat terbuka terhadap berbagai latar bangsa dan budaya. Menurut Sanjay Subrahmanyam hal ini merupakan salah satu hasil dari transisi feodalisme ke dalam bentuk-bentuk awal kapitalisme yang terjadi di lingkungan dunia perdagangan dan kota-kota pelabuhan pada abad ke-16 dan abad ke-17. Hal ini dapat terjadi ungkap Sanjay Subrahmanyam karena keuntungan yang diperoleh dari perdagangan lintas samudera dihasilkan dari interaksi antarbangsa dan budaya yang tercipta di antara para pedagang tersebut (Subrahmanyam, 2016: xiii-xviii).

Kota-kota pelabuhan kemudian menjadi wadah atau medium dari berbagai bentuk interaksi, komunikasi, dan pertukaran pengetahuan yang tidak saja sebatas pada aspek perdagangan, namun juga pada aspek-aspek lain seperti budaya, tradisi, agama, bahasa, dan teknologi. Perdagangan tidak saja menjadikan kota-kota pelabuhan sebagai tempat aktivitas ekonomi yang hanya sebatas pada aktivitas bongkar muat ataupun transaksi jual beli, tetapi juga turut mengembangkan berbagai sistem ekonomi yang lebih kompleks seperti perbankan hingga agensi-agensi perdagangan yang berperan dalam proses pembuatan traktat atau perjanjian kerjasama perdagangan internasional. Hal inilah yang tentunya menjadikan komunikasi dan interaksi lintas budaya dan bangsa menjadi hal yang mendasar terjadi di kota-kota pelabuhan ketika itu (Chauduri, 1985: 224).

Banten menurut Anthony Reid merupakan salah satu contoh dari kota yang berhasil memadukan kemajemukan-kemajemukan yang hidup dan tinggal di dalamnya. Kondisi ini menurut Reid disebabkan oleh keberhasilan kota-kota tersebut dalam menarik para pedagang asing dan orang-orang kaya untuk bergantung kepada mereka. Keduanya dalam beberapa hal terintegrasi menjadi elite yang dominan dan menciptakan kemajemukan budaya yang memungkinkan terselenggaranya perdagangan. Kemajemukan ini dapat

berkembang dengan mengorbankan ambisi kerajaan yang sentralistis, hal ini dicerminkan dalam arsitektur kota tersebut. Rumah para bangsawan tersebar di berbagai kampung, masing-masing memiliki yurisdiksi sendiri-sendiri terhadap daerah di sekelilingnya (Reid, 1999: 100).

Freek Colombijn memberikan tiga kategorisasi para pedagang asing yang tinggal di Banten pada periode abad ke-16 hingga abad ke-18. Kategori pertama adalah para pedagang yang pada akhirnya tinggal permanen ataupun menetap dalam jangka waktu lama di Banten. Kategori pertama ini merupakan orang-orang Tionghoa yang pada awalnya tinggal di Banten untuk berniaga lada. Lambat laun orang-orang Tionghoa ini mulai menetap dan perniagaan yang mereka lakukan meluas hingga ke wilayah pedalaman Banten. Para pedagang Tionghoa yang telah berkembang menjadi pedagang perantara di Banten ini memiliki kapal-kapal yang membawa lada dari pedalaman Banten maupun Lampung ke pelabuhan Banten maupun pusat-pusat dagang yang didominasi oleh orang Tionghoa seperti di Palembang ataupun Bangka. Selain para pedagang Tionghoa, para pedagang yang berasal dari India (Keling) juga menguasai administrasi pelabuhan serta jaringan-jaringan niaga di Banten (Colombijn, 1989: 21).

Kategori yang kedua menurut Colombijn (1989) adalah para pedagang dan orang yang hanya singgah sementara di Banten. Menurut Colombijn kelompok ini tidak memiliki hunian permanen di Banten karena sifat mereka yang hanya sementara. Para pedagang ini tiba pada suatu musim muson untuk singgah sekaligus berdagang dan akan meninggalkan Banten pada musim muson berikutnya. Kategori ketiga menurut Freek Colombijn adalah para pedagang Eropa yang membangun loji dan benteng di wilayah Banten yang kemudian berkembang menjadi rival ataupun mitra dalam perdagangan bahari di kawasan

tersebut. Hubungan Banten dengan para pedagang Eropa ini bersifat dinamis, namun di antara para pedagang Eropa hanya VOC yang dianggap sebagai rival terbesar, terlebih setelah penaklukan *Jacatra* oleh VOC pada 30 Mei 1619 (Colombijn, 1989: 21).

## **B. METODE PENELITIAN**

Kajian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang mencakup pada beberapa aspek seperti penentuan tema, penelusuran sumber dan materi, kritik sumber, hingga proses historiografi. Sumber-sumber yang digunakan dalam kajian ini meliputi sumber-sumber yang berasal dari beragam catatan harian, jurnal, dan dokumentasi seperti dari Willem Lodewycksz (Rouffaer dan Ijzerman, 1915), Cornelis Buijsero (Ijzerman, 1923), Peter Floris (Moreland, 1934). dan Tome Pires (Corteseo, 1944) mengenai Banten pada rentang periode abad ke-16 hingga abad ke-17.

Kajian ini merupakan sebuah rangkaian elaborasi dari berbagai naskah publikasi maupun beragam sumber sekunder yang membahas mengenai Sejarah Banten maupun aktivitas perdagangan rempah di Nusantara dan Asia pada sekitar abad ke-16 hingga abad ke-17. Sumber-sumber rujukan sekunder yang menjadi rujukan utama dalam kajian ini adalah karya dari Martin van Bruinnesen (1995), Anthony Reid (1999), Kenneth Hall (2011, 2014), dan Kaoru Ueda (2015).

## **C. HASIL DAN BAHASAN**

### **1. Aktivitas Perdagangan Maritim di Negeri Bawah Angin**

Para pedagang dari Asia Timur seperti dari Tiongkok dan Ryukyu yang selalu menggunakan musim utara dalam bulan Januari atau Februari untuk berlayar ke Asia Tenggara atau Asia Selatan, mereka kemudian akan kembali pulang ketika angin bertiup dari selatan pada bulan Juni hingga Agustus. Para pedagang dari Asia Selatan dan Asia Barat menggunakan musim barat daya di Samudera Hindia

antara bulan April sampai Agustus sebagai cara yang paling bisa diandalkan untuk berlayar ke timur. Para pedagang ini idealnya dapat kembali pada musim yang sama setelah tinggal sebentar di kota-kota pelabuhan di Asia Tenggara, namun kebanyakan dari mereka kemudian tinggal untuk berdagang di negeri-negeri Asia Tenggara hingga bulan Desember. Hal tersebut selain untuk meningkatkan keuntungan dari perdagangan berbagai komoditas juga untuk menghindari musim pancaroba yang biasanya ditandai oleh ombak yang tinggi pada sekitar bulan Oktober, setelah selesai mereka akan kembali pada musim timur laut (Chauduri, 1985: 21-24; Reid, 1999: 78; Andaya dan Andaya, 2015: 17-20, 31-35).

Para pedagang asal Gujarat menempuh pelayaran yang lebih panjang untuk tiba di Asia Tenggara. Musim barat daya adalah musim yang paling baik untuk berlayar ke Sumatra atau Malaya, tetapi para pedagang ini harus berangkat dari negerinya pada bulan Maret sebelum angin menutup bandar-bandar India atau menanti sampai bulan Agustus atau September ketika bandar-bandar itu terbuka lagi. Orang Gujarat akan tinggal di kota-kota Asia Tenggara paling tidak selama satu tahun. Selama tinggal di kota-kota Asia Tenggara, para pedagang asal Gujarat ini menanti kedatangan kapal-kapal asal Tiongkok yang tiba pada rentang bulan Januari hingga Februari (Chauduri, 1985: 21-24; Reid, 1999: 78; Andaya dan Andaya, 2015: 17-20, 31-35).

Pelayaran berdasarkan musim ini berakibat pada berkembangnya dinamika kebudayaan di kota-kota pelabuhan di Asia Tenggara. Para pedagang dapat menunggu pergantian musim atau kedatangan rekan dagangnya yang berasal dari berbagai negeri di Asia. Interaksi antarindividu dan budaya yang terjalin di kota-kota pelabuhan ini kemudian berkembang menjadi jalinan akulturasi budaya. Mobilitas para pedagang lintas bangsa Asia yang berganti kapal di setiap kota persinggahan antara Mesir hingga

Tiongkok turut membentuk pola arus kebudayaan. Di kota-kota pelabuhan ini para awak kapal maupun penumpangnya akan tinggal di wilayah perkampungan sekitar kota, serta meramaikan pasarnya bahkan terlibat dalam upacara-upacara ritual (Reid, 1999: 78).

Anthony Reid mencatat bahwa interaksi antara para pedagang dan pelaut tidak hanya terjadi di kota-kota bandar, melainkan juga terjadi di atas kapal. Reid mencontohkan bahwa dalam pelayaran ke Tiongkok di dalam sebuah kapal dagang akan didapati para pedagang dan awak kapal dari beragam etnis dan bangsa. Di Tiongkok pada masa itu juga dapat dengan mudah ditemui orang-orang Asia Tenggara yang melintas di kota-kota besar Tiongkok, bahkan hingga ke Peking (Beijing) yang terletak agak jauh dari kota-kota pelabuhan (Reid, 1999: 80).

K.N. Chauduri menggambarkan pula bahwa jaringan perdagangan bahari di Samudra Hindia telah memberikan beragam karakteristik keberagaman budaya di kota-kota pelabuhannya. Chauduri menyebut bahwa keberagaman sosial dan budaya di Samudra Hindia dibentuk oleh empat warna peradaban yakni *Irano-Arabic*, India (Hindu-Buddha), Indonesia, dan Tiongkok. Ruang Geografis di kawasan Samudra Hindia bukan saja telah membentuk suatu jalinan perdagangan, namun juga rangkaian jalinan politik, kebudayaan, dan manusia. Chauduri kemudian mencontohkan bahwa Islam — tidak saja sebagai sebuah ajaran agama namun juga sebagai suatu pandangan politik, sosial, budaya, dan pengetahuan — dapat berkembang melalui perpaduan jalur-jalur bahari dan perdagangan (Chauduri, 1985: 21-24).

Barbara dan Leonard Andaya (2015) menyebutkan bahwa para pelaku perdagangan bahari pada masa itu dengan cerdas memanfaatkan faktor geografi dan lingkungan (*geographic environment*) untuk menggerakkan arus perdagangan global. Faktor inilah menurut mereka yang mendorong pula terciptanya jaringan

ekonomi dan budaya sehingga pada akhirnya menciptakan diversifikasi budaya di kawasan Samudra Hindia (Andaya dan Andaya, 2015: 14, 17-20, 31-35).

Menurut pandangan Barbara dan Leonard Andaya bahwa dinamika kosmpolitanisme dan keragaman budaya yang melibatkan berbagai bangsa dan etnis merupakan karakteristik dan kekhasan kehidupan urban Asia Tenggara pada abad ke-16 hingga abad ke-17. Barbara dan Leonard Andaya menilai bahwa Tome Pires memang agak terlalu berlebihan ketika ia menyebutkan bahwa terdapat empat puluh bahasa yang lazim digunakan di Malaka pada awal abad ke-16, namun melalui catatan Tome Pires tersebut dapat tergambarkan bahwa Malaka merupakan sebuah kota yang kaya akan keragaman budaya. Keragaman budaya ini kemudian dapat berkembang dan saling berkelindan dengan mobilitas serta transaksi perdagangan di kota pelabuhan ini. Hal yang juga menarik menurut Barbara dan Leonard Andaya bahwa para penguasa dan pedagang Muslim yang tampil dominan di kota-kota dagang Asia Tenggara merupakan katalisator dalam proses terciptanya kosmopolitanisme pada masa itu (Andaya dan Andaya, 2015: 87).

Perdagangan jarak jauh dari Tiongkok, Asia Tenggara, India, hingga ke Teluk Persia maupun Jazirah Arab telah menyebabkan banyak orang dari berbagai bangsa berkumpul dan saling berinteraksi di kota-kota pelabuhan. Aktivitas ini pada gilirannya juga turut menimbulkan arus perdagangan dari dan ke wilayah pedalaman yang dilakukan oleh para pedagang perantara yang bukan saja dilakukan oleh para pedagang lokal namun juga para pedagang asing seperti Arab, Tionghoa, dan Keling. Para pedagang perantara ini membawa berbagai komoditas seperti beras, sayuran, ikan asin, gula, dan garam untuk memberi makan kepada orang-orang di daerah perkotaan. Mereka juga membawa barang-barang logam, keramik, dan tekstil impor dari mancanegara hingga ke wilayah

pedalaman yang merupakan pusat produksi komoditas impor (Prakash, 1998: 31-42; Beaujard, 2019: 501-504).

Para pedagang yang melayani jaringan pelayaran dan perdagangan yang luas di perairan Asia Tenggara yang tenang makin banyak pula yang berdomisili di wilayah-wilayah pedalaman. Para pedagang ini kemudian berkembang menjadi agen-agen peradaban yang tidak saja membawa muatan ataupun komoditas, namun juga beragam individu maupun kelompok yang berasal dari berbagai wilayah yang turut serta dalam penyebaran berbagai ide, gagasan, pandangan, filosofi, dan pengetahuan. Dinamika yang terjalin dari beragam faktor inilah yang melatarbelakangi berkembangnya kosmopolitanisme pada masa itu, serta juga turut menciptakan akulturasi dan perpaduan dari berbagai unsur kebudayaan (Lombard dan Salmon, 1985: 73-94).

## **2. Banten Sebagai Kota Pelabuhan Bebas di Asia pada Abad XVII**

Freek Colombijn (1989) menyebutkan bahwa Banten merupakan "*Riverine Coastal State*". Karakteristik negara-negara ini adalah mereka memiliki perkampungan maupun kota yang terletak di wilayah-wilayah pinggir sungai, pantai, dan pelabuhan; wilayah-wilayah pedalaman jarang dihuni karena dikelilingi hutan-hutan yang lebat dan belum dijelajahi; serta Kawasan Kotaraja merupakan wilayah yang padat karena menjadi hunian dari penduduk yang menetap maupun yang singgah untuk berdagang (Colombijn, 1989: 19).

Colombijn lebih jauh menyebutkan bahwa jaringan redistribusi komoditas dari dan ke wilayah pedalaman merupakan karakteristik sistem ekonomi yang dijalankan oleh negara-negara "*Riverine Coastal State*", selain tentunya perdagangan mancanegara yang merupakan penggerak utama pertumbuhan kota-kota pelabuhan ketika itu. Arus lalu lintas perdagangan di wilayah pedalaman ini juga turut membawa dinamika

keragaman budaya di wilayah-wilayah urban. Akulturasi budaya berkelindan dengan lalu lintas perdagangan lokal dan internasional ketika itu. Kampung-kampung para pedagang asing yang berada di luar benteng-benteng menjadi tempat bagi berkembangnya akulturasi budaya dan kosmopolitanisme ketika itu (Colombijn, 1989: 19-20).

Anthony Giddens menyampaikan bahwa salah satu faktor yang menjadikan sebuah kota sebagai kosmopolitan disebabkan oleh perkembangan globalisasi dalam berbagai aspek kehidupan sehari-hari masyarakat (Giddens, 2002: 4-5). Keterhubungan antar kota-kota pelabuhan akibat meningkatnya mobilitas perdagangan pada abad ke-16 hingga abad ke-18 telah menjadikan kota-kota besar seperti Banten menjadi *melting pot* dari berbagai budaya dan bangsa. Giddens menyebut bahwa sebuah kota kosmopolitan ditandai dengan hadirnya *global cosmopolitan society* yang berasal dari berbagai latar belakang seperti budaya, bangsa, tingkat ekonomi, dan gaya hidup. Perkembangan budaya kosmopolitanisme di suatu kota pada akhirnya juga turut mengubah kebijakan pemerintah kota terhadap wilayahnya. Kota-kota kemudian ditata sedemikian rupa untuk mendukung perkembangan budaya kosmopolitanisme yang dipengaruhi oleh interaksi sosial dan budaya oleh kelompok masyarakat pendukungnya (Giddens, 2002: 19).

Struktur dan dimensi kota pada periode abad ke-16 hingga abad ke-18 digambarkan oleh Anthony Reid dalam pembahasannya mengenai jaringan perdagangan di Asia Tenggara. Reid mengatakan bahwa kota-kota di Asia Tenggara memiliki dimensi yang lebih besar dibandingkan dengan di Eropa. Kota-kota di pesisir Asia Tenggara rata-rata dihuni oleh lebih dari sekitar 100 ribu penduduk. Jumlah populasi penduduk Banten dalam catatan Reid dari beberapa sumber yang ia peroleh berada pada

rentang antara 220 ribu hingga 800 ribu penduduk (Reid, 1999: 82, 85).



Gambar 1. Struktur Kota Banten pada tahun 1596 seperti yang digambarkan dalam “Catatan Perjalanan Pertama: Cornelis de Houtman”.

Sumber: Rouffaer dan Ijzerman, 1915 (*Deerste Boek*): 104.

Dokumentasi Kota Banten yang tergambar dalam catatan perjalanan armada dagang Belanda pada tahun 1596 ini memberikan banyak informasi mengenai keadaan kota pelabuhan Banten pada masa tersebut. Berdasarkan keterangan yang dicatat mengenai keadaan kota pelabuhan tersebut didapat keterangan mengenai adanya kampung-kampung pemukim asing baik yang singgah maupun menetap di kota itu. Willem Lodewycksz mencatat bahwa terdapat pemukiman orang-orang Maluku, Tionghoa, dan Andaman (Keling) yang membangun pasar dan pemukiman di kota tersebut (ditunjukkan dengan huruf P, T, dan Y dalam gambar di atas) (Rouffaer dan Ijzerman, 1915: 105).

Pada 22 Juni 1596, armada dagang Belanda di bawah pimpinan navigator Cornelis de Houtman dan Gerrit van Beuningen berlabuh di Banten. Armada yang terdiri dari 4 buah kapal dan dilengkapi dengan 64 meriam ini pada awal keberangkatannya dari Belanda membawa sekitar 249 awak kapal membuang sauh di Pelabuhan Banten yang merupakan pelabuhan utama perdagangan lada. Beberapa jam setelah tiba di pelabuhan Cornelis de Houtman dan Gerrit van Beuningen cukup kaget ketika yang

menyambut mereka di pelabuhan adalah enam orang Portugis dan beberapa budaknya. Kekagetan ini terjadi karena Portugis yang merupakan rival utama mereka dalam persaingan dagang di Hindia telah memiliki peran penting di pelabuhan ini. Armada Belanda mengira ketika mereka berlayar langsung melintasi Samudra Hindia dari Tanjung Harapan, Maladewa, Pariaman, hingga tiba di Banten mereka akan menghindari Portugis yang mendominasi perdagangan dari India hingga Malaka (Ricklefs, 2001: 31; Bertrand 2015: 46).

Setelah dua hari tiba di Banten Cornelis de Houtman dan awak kapalnya disambut secara resmi oleh pihak Kerajaan Banten yang diwakili oleh Tumenggung Angabaya. Penyambutan dengan tradisi dan budaya khas Banten kepada tamu-tamunya dari negeri seberang inilah yang akan menjadi kesan dan gambaran awal dari selisih dan konflik antara Belanda dan Banten terutama hingga lebih kurang 80 tahun kemudian. Tumenggung Angabaya beserta para pembesar Banten dengan membawa kerbau dan air minum yang berasal dari sumber mata air milik kerajaan bermaksud memberikan penyambutan dengan menyembelih kerbau dan memberikan air minum tersebut sebagai bentuk bahwa orang-orang Belanda merupakan sahabat dan bermaksud baik untuk berdagang di Banten. Ketegangan terjadi ketika Cornelis de Houtman menolak pemberian air tersebut yang ia anggap telah diberikan racun, kemudian juga mencaci utusan Banten tersebut yang ia anggap tidak sopan. Perilaku Cornelis de Houtman ini menurut Romain Bertrand merupakan penanda awal dari buruknya perilaku Belanda dalam berhubungan dengan budaya dan tradisi perdagangan di Nusantara yang menjadikan semua bangsa sebagai sahabat dan terbuka pada berbagai unsur budaya asing. Namun kiranya hal yang patut ditekankan dalam hubungan ini adalah rasa saling menghargai dan menghormati (Bertrand 2015: 45).

Gambaran mengenai budaya penyambutan tamu asing dalam budaya bahari di Asia Tenggara juga diutarakan oleh Peter Floris yang menjadi awak kapal dagang EIC ketika tiba di Patani, Siam.<sup>3</sup> Peter Floris mengatakan bahwa ketika tiba di Patani ia disambut oleh adat istiadat (*local 'customary rules and ceremonies'*) khas budaya rakyat Patani. Peter Floris mengatakan ia harus melakukan rangkaian upacara *Sembah Datang* (upacara penyambutan dan pemberian hadiah kepada penguasa Patani) dan *Sembah Berniaga* (upacara memohon izin untuk dapat berdagang dan lisensi untuk membuka loji). Floris mengatakan bahwa hal yang hampir sama juga ia lakukan ketika ia tiba di Banten pada kunjungan sebelumnya. Menurut Floris meskipun upacara-upacara cukup rumit dilalui namun ia tidak menyesal sebab ia mendapatkan potongan harga untuk pembelian lada serta resolusi untuk pendirian loji ketika berada di Patani maupun Banten (Moreland, 1934: 37).

Di dalam rombongan penyambutan secara resmi oleh Kerajaan Banten terhadap armada Cornelis de Houtman yang dipimpin oleh Tumenggung Angabaya, terdapat seorang penerjemah bernama Keling Panjang (Quillin Panjan) (Guillot, 2008: 247; Perret, 2011: 176-177; Bertrand dalam Berg, Gottman, Hodacs, dan Nierstrasz, 2015: 48). Keling Panjang menurut penuturan Claude Guillot dan Romain Bertrand berasal dari Sao Tome, Meliapur, India dan sangat mahir dalam berbahasa Portugis, sehingga mampu

---

<sup>3</sup> Peter Floris merupakan salah satu awak dagang EIC yang berasal dari Belanda. Ia mulai bertugas di EIC sejak 1608. Sebelum bekerja di EIC ia pernah bekerja di VOC sejak tahun 1605. Akibat beberapa insiden dengan VOC ia pergi ke London untuk bergabung dengan EIC. Pada tahun 1614 hingga 1615 ia turut dalam pelayaran salah satu kapal dagang Inggris ke Banten dimana ia dikenali oleh salah seorang pejabat VOC di *Jacatra* ketika itu sebagai Peter Willemz van Elbings (Moreland, 1934: hlm. xxxv-xxxvi).

berkomunikasi dengan Cornelis de Houtman yang sebelum menjadi nahkoda Belanda merupakan pegawai di salah satu rumah dagang Portugis. Meskipun pada awalnya ada penolakan dari de Houtman terhadap undangan dari Angabaya untuk menemui Raja di Kraton, namun atas penjelasan dari Keling Panjang dalam Bahasa Portugis yang baik, akhirnya Cornelis de Houtman berkenan menemui Raja dan memberikan hadiah seremonial seperti yang biasa dilakukan para pedagang Eropa kepada seorang pemimpin di satu wilayah (Bertrand 2015: 48).

Claude Guillot memberikan catatan menarik bahwa di Banten pada masa kedatangan awal armada dagang Belanda sekitar tahun 1596 hingga 1609 terdapat tiga orang petinggi kerajaan yang berasal dari India, termasuk Keling Panjang. Sejak masa Banten Girang seperti tergambar dalam Kitab *Shun Feng Hsiang Sung* maupun keterangan Tome Pires yang menyebutkan bahwa Banten telah menjalin komunikasi dagang dengan India melalui perdagangan lada dan budak (Cortesao, 1944: 170-171; Mills dan Chen-chun, 1970: 90-91; Mills, 1979: 77, 83-85).

Claude Guillot mencatat bahwa peralihan dari periode Banten Girang hingga masa berdirinya Dinasti Islam di Banten sekitar periode 1522 hingga 1527, terdapat dua orang pegawai pelabuhan Banten yang disebut sebagai "Keling dari Sunda". Claude Guillot menyampaikan ini berdasarkan catatan Fransesco de Sa seorang pelaut Portugis yang diberikan amanat untuk menjalin perjanjian dengan Kerajaan Banten Girang (Guillot, 2008: 244).

Guillot menambahkan bahwa keterangan asal-usul pegawai ini didapat dari transkripsi antara Portugis dan Banten Girang yang menyebut bahwa pegawai pabean (*Fabym*) menyandang nama *Bemgar* yang dalam catatan Tiongkok biasa digunakan untuk menyebut nama Benggala. Ia juga menyebutkan nama salah seorang Syahbandar pelabuhan yang memakai nama gelar "Raja Mudylar"

yang merujuk pada nama khas Tamil (Guillot, 2008: 244). Kehadiran orang-orang Tamil dan Benggala di Banten merupakan fenomena umum yang terjadi di wilayah-wilayah pelabuhan maupun pusat produksi rempah di Nusantara. Daniel Perret seorang sejarawan Prancis telah memberikan ulasan menarik mengenai dinamika kehidupan orang-orang Asia Selatan di Asia Tenggara pada periode abad ke-13 hingga abad ke-17. Para imigran dari Asia Selatan ini tidak hanya datang sebagai pedagang namun juga sebagai budak, pemungut cukai, nelayan, penerjemah, rentenir, bahkan hingga tokoh agama yang berperan dalam penyebaran agama Islam (Perret, 2011: 159-199).

Komunitas terbesar para diaspora Asia Selatan di kota-kota dagang Nusantara seperti Pasai, Aceh, Banten, Makassar, dan Ternate merupakan budak-budak yang bekerja di pelabuhan ataupun perkebunan rempah. Di Aceh para budak yang berasal dari Asia Selatan ini juga dipekerjakan sebagai prajurit dan penambang emas di wilayah-wilayah pedalaman Aceh.<sup>4</sup> Sementara di Banten budak-budak ini ditempatkan sebagai pekerja di perkebunan-perkebunan lada dan pelabuhan. Selain dipekerjakan oleh pemerintah budak-budak ini juga dimiliki oleh *orangkaya-orangkaya* yang memiliki konsensi pada sektor pertambangan maupun perkapalan. Kehadiran budak-budak ini pun turut berpengaruh pada berkembangnya pasar budak di kota-kota pelabuhan seperti Pasai, Aceh, dan Banten. Budak-budak yang diperdagangkan di kota-kota ini antara lain berasal dari daerah-daerah seperti Benggala,

Koromandel, Maladewa, Srilangka, Orissa, dan Malabar (Perret, 2011: 63).<sup>5</sup>

Peran orang-orang yang berasal dari Asia Selatan di dalam jaringan perdagangan di Nusantara maupun Asia Tenggara sangat nampak dalam aktivitas di daerah-daerah pelabuhan. Para penguasa bumiputera kerap kali memberikan kepercayaan penuh kepada mereka untuk mengatur administrasi dan lalu lintas perdagangan di pelabuhan. Di Banten setelah jatuhnya Banten Girang rupanya kendali pelabuhan tetap berada di tangan mereka yang berasal dari keturunan Tamil hingga tahun 1609. Claude Guillot menyebut salah seorang Syahbandar Tamil bernama Kyai Wijamanggala yang berasal dari Mailapore. Wijamanggala memainkan peran penting dalam struktur pemerintahan di Banten hingga selama hampir tiga dekade (Guillot, 2008: 245; Perret, 2011: 185).

Sepeninggal Maulana Yusuf yang wafat pada tahun 1580 terjadi pertentangan antara kelompok bangsawan dan pedagang di Banten. Para bangsawan menginginkan putra Maulana Hasanuddin yang selama masa kecil hingga dewasanya diasuh oleh Ratu Kalinyamat dari Jepara untuk menggantikan Maulana Yusuf. Sementara itu, para pedagang dan saudagar memberikan dukungan kepada putranya yakni Maulana Muhammad yang masih berusia delapan tahun untuk menjadi raja. Setelah beragam rangkaian peristiwa termasuk perang di muka gerbang kerajaan Banten, kelompok pedagang berhasil mengambil alih kekuasaan dan menempatkan Maulana Muhammad di atas takhta Banten, para pedagang juga

<sup>4</sup> Ketika terjadi perang antara VOC dan Banten pada tahun 1682, Daniel Perret juga mengatakan bahwa terdapat legion pasukan yang berasal dari Gujarat yang berada di pihak Sultan Ageng Tirtayasa (Perret, 2011: 171).

<sup>5</sup> Daniel Perret mencatat bahwa di Kerajaan Banten pada sekitar tahun 1620 terdapat sekitar 1.500 orang budak yang berasal dari Asia Selatan yang bekerja di lingkungan Kraton. Para budak ini dipekerjakan sebagai eksekutor hukuman mati, prajurit, menjaga dan memelihara gajah kerajaan, maupun bekerja di berbagai properti milik kerajaan di wilayah pedalaman (Perret, 2011: 163).

menunjuk beberapa orang wakil mereka sebagai wali raja, serta tetap mempertahankan perdagangan bebas di Banten (Guillot, 2008: 245-246).

Hubungan perdagangan antara Banten Girang dan Tiongkok tetap berjalan dengan baik semasa pemerintahan Dinasti Islam di wilayah ini. Jalur-jalur pelayaran tradisonal yang telah berlangsung selama beberapa abad antara Banten, Pesisir Selatan dan Barat Sumatra, Selat Sunda, dan Pesisir Utara Jawa bagian barat dengan kota-kota pelabuhan Tiongkok merupakan nadi yang menggerakkan laju dan mobilitas ekonomi dan manusia. Orang-orang Tionghoa merupakan salah satu pelaku utama dalam lalu lintas jaringan perdagangan rempah di Nusantara sejak masa pra-kolonial.

Pada catatan dokumentasi awal kedatangan bangsa Belanda pada akhir abad ke-16 digambarkan beberapa aktivitas orang-orang Tionghoa di Banten. Orang-orang Tionghoa di Banten dalam catatan Belanda tersebut memiliki suatu hunian yang terletak di dekat Pelabuhan Banten (Pacinan). Orang-orang Tionghoa ini menjalankan keseharian mereka layaknya penduduk asli Banten seperti melaksanakan berbagai upacara adat dan peribadatan. Komunitas Tionghoa di Banten dipimpin oleh seorang pemimpin yang kemungkinan jabatan tersebut merupakan jabatan resmi yang diberikan oleh pihak Kerajaan Banten. Pemberian status istimewa kepada orang-orang Tionghoa di Banten dapat dimaklumi mengingat mereka merupakan konsumen terbesar lada sekaligus pelaku utama berbagai industri, salah satunya adalah pengolahan tebu (gula) di Banten. (Rouffaer dan Ijzerman, 1915: 121-125; Ijzerman, 1923: 15-16; Guillot, 2008: 89).

Hubungan yang telah lama terjalin antara para pembesar Banten dengan para pedagang Tionghoa telah menjadikan Banten bukan saja menjadi tempat singgah sementara bagi orang-orang Tionghoa. Diaspora orang-orang Tionghoa di wilayah pesisir Nusantara telah menjadikan mereka

sebagai bagian dari perkembangan dan pertumbuhan di wilayah kota-kota pelabuhan dan pusat produksi. Di Banten orang-orang Tionghoa diberikan hak untuk menetap dan menempati hunian tersendiri yang berada di luar benteng yang berdekatan dengan pasar dan pelabuhan.

Menurut Kenneth Hall di Banten para pedagang Tionghoa diberikan peran sebagai pedagang perantara sekaligus juga pengelola jaringan perdagangan ke wilayah pusat produksi di pedalaman. Para pedagang Tionghoa oleh para pembesar Banten diberikan kekuasaan dan hak dalam mengelola jaringan perdagangan lada dari pusat produksi di wilayah-wilayah pedalaman sungai di Sumatera hingga mengatur proses pengelolaan pemasarannya kepada para pedagang Eropa. Peran ini diberikan karena mata uang Tiongkok (*picis*) menjadi alat tukar utama bagi para penanam lada di pedalaman maupun berbagai transaksi dengan para pedagang multinasional. Para pedagang Tionghoa ini juga memiliki peran dalam aktivitas monetisasi maupun penukaran mata uang di wilayah-wilayah pedalaman (Hall, 2014: 233).

Para pedagang Tionghoa juga aktif sebagai pedagang di pasar-pasar yang terdapat di sekitar kota. Kaoru Ueda (2015) dalam disertasinya mengenai makanan dan budaya makan di Banten pada abad ke-17 hingga awal abad ke-19 juga memberikan ulasan mengenai keterlibatan orang-orang Tionghoa dalam aktivitas perdagangan di pasar. Ueda mengatakan bahwa terdapat tiga pasar yang buka setiap hari dan berada di sekitar kota. Kios-kios di pasar-pasar ini tidak hanya dimiliki oleh orang-orang Banten, namun juga oleh berbagai masyarakat dan bangsa yang singgah maupun tinggal di Banten. Orang-orang Portugis, Arab, Turki, Tionghoa, Melayu, Benggala, Keling, Pegu, Malabar, bahkan Abyssinian (wilayah sekitar Tanduk Afrika) menjajakan berbagai produk dagangan mereka di pasar-pasar Banten (Rouffaer

dan Ijzerman, 1915: 120-121; Ueda, 2015: 251).

Berbagai produk hasil bumi seperti rempah-rempah, bahan makanan (beras, aneka buah, kacang-kacangan, madu, gula, bumbu dapur, aneka jenis daging unggas dan hewan ternak), perhiasan (aneka jenis perhiasan yang terbuat dari batu mulia dan emas), serta berbagai bahan maupun produk tekstil (kain sutra, beludru, satin). Orang-orang Tionghoa selain menjual kain sutra juga memperdagangkan berbagai jenis dan kualitas keramik, kertas, hiasan rumah tangga, senjata, kristal, dan berbagai bahan pengobatan. Ueda juga memberikan keterangan bahwa para pedagang Tionghoa merupakan pedagang yang sangat hebat dalam proses tawar-menawar, terutama dalam pembelian lada. Para pedagang Tionghoa ini membawa keranjang dan alat ukur mereka sendiri, hingga terkadang terjadi perdebatan dalam proses transaksi jual beli dengan para penjual. (Rouffaer dan Ijzerman, 1915: 110; Ueda, 2015: 251-254).

William van Lodewyck menyebutkan bahwa selain para bangsawan istana, beberapa pedagang Tionghoa merupakan sekelompok kecil pemilik hunian yang indah dan luas. Hal ini tidaklah mengherankan mengingat konsensi dan keistimewaan yang diberikan kepada mereka dalam lalu lintas dan jaringan perdagangan ke daerah-daerah pedalaman penghasil lada. Selain itu para pedagang Tionghoa ini juga memiliki kapal (*junk*) yang berdagang hingga ke pelabuhan-pelabuhan baik di Nusantara maupun beberapa di kawasan Asia. Di Banten berdasarkan catatan Claude Guillot orang-orang Tionghoa ini juga berperan dalam perkembangan industri. Orang-orang Tionghoa memiliki pabrik penggilingan hingga penyulingan tebu untuk dijadikan gula maupun arak. Lodewyck juga menyampaikan selain pengolah tebu beberapa industri kerajinan kayu dan logam juga dimiliki oleh orang-orang Tionghoa di Banten (Rouffaer dan

Ijzerman, 1915: 123-124; Guillot, 2008: 132-137).

Pada masa puncak kejayaan Kesultanan Banten pada periode 1670 hingga 1682 di bawah pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, Kota Pelabuhan Banten menjadi salah satu pusat ekonomi dan perdagangan terbesar di Asia Tenggara yang bersaing dengan Batavia (Guillot, 2008: 65).<sup>6</sup> Banten pada periode ini juga menerima kehadiran para pedagang Inggris, Prancis, Denmark, dan Portugis. Para pedagang asing dari Eropa tersebut yang memiliki loji atau gudang yang berada di sekitar luar tembok Kraton Kasultanan. Para pedagang Inggris di Banten tidak hanya membeli lada maupun komoditas rempah dan hasil bumi Nusantara, mereka bahkan menjual bir dan anggur kepada orang-orang Belanda di Batavia (Shaffer, 2013: 98).

Pada periode 1670 Banten juga berhasil bangkit dari keterpurukan setelah blokade perdagangan oleh VOC dari tahun 1628 hingga 1660. Pada tahun 1660 VOC dan Banten menandatangani perjanjian yang berisi pencabutan pengepungan terhadap jalur perairan di Teluk Banten oleh armada laut VOC. Diplomasi yang dilakukan oleh Banten terhadap upaya pencabutan pengepungan Teluk Banten oleh VOC dipimpin oleh seorang

---

<sup>6</sup> Claude Guillot menyebut bahwa sepanjang dekade 1670 merupakan periode paling cemerlang bagi Kesultanan Banten sepanjang sejarah berdirinya sejak tahun 1527. Banten dalam pandangan Guillot telah berhasil dalam menyesuaikan diri dengan keadaan serta situasi politik dan ekonomi sebagai dampak peran orang Barat yang semakin besar dalam perdagangan maritim di Asia Tenggara. Periode ini merupakan puncak sekaligus akhir dari masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa yang memiliki peran penting dalam konsolidasi antara politik, agama, dan perdagangan yang menjadikan Banten sebagai satu-satunya Kerajan Islam terpenting di Nusantara ketika itu sejak wafatnya Sultan Agung dari Mataram (1645) dan jatuhnya Makassar (1666) (Guillot, 2008: 65).

Syahbandar Kaytsu yang merupakan seorang Tionghoa.<sup>7</sup> Usaha Belanda untuk berusaha menghancurkan ekonomi dan perdagangan beras dan lada dari Banten maupun aktivitas perdagangan luar negeri rupanya tidak membuahkan hasil. Kota pelabuhan ini kemudian dapat lekas pulih bahkan menjadi lebih makmur. Pada rentang periode ini Banten tetap memiliki populasi Tionghoa yang besar. Para pemukim ini sebagian tinggal di rumah yang terbuat dari bata, serta terletak dekat dengan pasar dan alun-alun kerajaan (Guillot, 2008: 94-96, 252-253; Shafer, 2013: 93).



Gambar 2. Citra Kota Banten pada awal abad ke-18 sesudah berakhirnya perang sipil pada tahun 1682 yang masih tetap ramai dengan aktivitas perdagangan, meskipun tanpa kehadiran bangsa Eropa.  
Sumber: Pierre Van der Aa, 1729.

<sup>7</sup> Syahbandar Kaytsu menjadi tokoh sentral di balik kebangkitan ekonomi Banten pada masa Sultan Ageng Tirtayasa. Kaytsu menurut Claude Guillot merupakan seseorang yang cerdas dan lihai dalam mengelola perdagangan. Ia hanya memiliki satu tujuan hidup ketika itu yakni memulihkan ekonomi Banten dan membuka kembali Banten sebagai pelabuhan internasional. Kaytsu mendorong Sultan Ageng untuk memiliki armada kapal dagang yang besar. Armada kapal ini sejak pertengahan dekade 1660-an memiliki peran penting dalam membina jalinan perdagangan dengan Portugis dan Spanyol di Manila. Kaytsu juga mendorong perbaikan pelabuhan agar dapat menarik para pedagang asing selepas blokade perdagangan oleh VOC.

Para pemukim Eropa juga memiliki pemukiman di luar benteng kraton. Para pemukim ini tidak hanya bekerja di loji-loji dagang, namun juga banyak dari mereka yang bekerja untuk para pembesar Kesultanan Banten maupun membuka berbagai industri maupun agensi perdagangan partikelir. Claude Guillot juga menyebutkan bahwa beberapa dari orang Eropa ini telah memeluk agama Islam dan telah mengikuti tradisi berpakaian masyarakat lokal Banten. Sebagaimana kota-kota pelabuhan lain di Banten juga terdapat berbagai tempat hiburan seperti gedung pertunjukan wayang bahkan hingga pertunjukan kabaret serta berbagai hiburan lainnya yang ditujukan untuk orang asing (Guillot, 2008: 96-97).

K.N. Chauduri seorang sejarawan Asia Tenggara yang banyak mengkaji hubungan antara Asia Tenggara dan India mengatakan bahwa Banten memiliki peran substansial dalam perdagangan bahari di Asia pada awal abad ke-17. Banten merupakan pelabuhan yang sangat penting pada periode tersebut karena mempertemukan para pedagang dari India, Tiongkok, dan Nusantara untuk saling berinteraksi dalam perdagangan. Di Banten para pedagang ini tidak hanya mencari lada, namun juga berbagai komoditas eksotis lain dari berbagai wilayah di Nusantara (Chauduri, 1978: 17).

### 3. Perkembangan Kosmopolitanisme Dunia Islam di Banten pada Abad XVI hingga Abad XVII

Ronit Ricci (2011: 155, 172), Kenneth Hall (2011: 34-38), dan David Henley (Henley dan Nordholt, 2015: 127) menyebutkan bahwa kebudayaan Islam telah berkembang di wilayah-wilayah bagian barat Nusantara seperti di Sumatra dan Semenanjung Malaya sejak abad ke-13. Perkembangan kebudayaan Islam ini tidak saja sebatas pada interaksi kultural para pedagang Islam dengan penduduk lokal, namun kebudayaan Islam telah membentuk suatu hibriditas budaya dengan unsur-

unsur lokal dalam masyarakat. Pengaruh khasanah kebudayaan dan ideologi Islam bahkan berkembang pula menjadi sebuah bentuk sistem pemerintahan seperti yang mula-mula terjadi di Samudra Pasai pada abad ke-13.

Ronit Ricci memberikan suatu gambaran yang menarik bahwa pengaruh bahasa Arab di Asia Selatan dan Asia Tenggara telah membawa kedua wilayah ini ke dalam kosmopolitanisme budaya Arab (*Arabic Cosmopolis*) pada periode tersebut. Bahasa dan Literasi Arab yang pada mulanya hanya merupakan bahasa dan literasi perdagangan kemudian berkelindan dengan bahasa dan literasi masyarakat di wilayah Asia Selatan dan Asia Tenggara. Hal ini tidak saja berpengaruh pada perkembangan agama dan kebudayaan Islam, namun juga membawa pengaruh pada transfer pengetahuan dan budaya Arab di kawasan-kawasan Asia Selatan dan Asia Tenggara. Jaringan perdagangan rempah kemudian tidak saja memobilisasi berbagai aktivitas ekonomi, namun lebih jauh turut berperan besar dalam arus mobilisasi pengetahuan dan kebudayaan (Ricci, 2011: 172-173).

Gambaran kosmopolitanisme dan transfer pengetahuan maupun literasi bercorak agama seperti yang disampaikan oleh Ronit Ricci rupanya bukan hal yang hanya terjadi pada masa perkembangan Agama dan Budaya Islam di Nusantara. Wang Gungwu (1958) dan Tansen Sen (2014, 2018) menyebut bahwa arus perdagangan yang tercipta antara Asia Selatan dan Tiongkok pada masa Dinasti Chola dan Dinasti Tang telah menciptakan suatu "Jaringan Buddha" yang kemudian menciptakan kota-kota kosmopolis bercorak Buddha seperti di Palembang, Muara Jambi, dan Nalanda (Sen, 2018: 346). Tansen Sen menyebutkan bahwa lalu lintas perdagangan pada masa tersebut turut pula menyertakan para bikshu, sarjana, peziarah, misionaris, seniman, dan ahli bahasa yang berlalu lalang di kota-kota perdagangan ketika itu. Mereka kemudian tidak hanya singgah, namun juga

mendirikan pusat-pusat pendidikan dan produksi pengetahuan seperti di Muara Jambi, Palembang, dan Nalanda Mahavihara. Jejak-jejak keagungan pengetahuan dan budaya dari "*Buddhist Cosmopolis*" ini rupanya masih tergambar pada peninggalan-peninggalan cagar budaya di Nusantara (Sen, 2018: 346-347).

Jejak peninggalan "*Arabic Cosmopolis*" di Nusantara berbeda dengan jejak "*Buddhist Cosmopolis*" yang masih dapat disaksikan dari berbagai jejak peninggalan cagar budaya (*tangible heritages*). Ronit Ricci mengatakan bahwa jejak "*Arabic Cosmopolis*" ini tertinggal dalam berbagai unsur-unsur warisan budaya takbenda atau di dalam nilai-nilai budaya yang masih hidup di masyarakat, seperti di dalam berbagai rangkaian naskah, teks dan literasi yang tersebar di berbagai wilayah di Kepulauan Nusantara, di antaranya seperti *Kitab Shama'il al-Nahi* karya Imam al-Tirmidhi, *Bidayat al-Hidayah* karya Imam al-Ghazali, naskah-naskah yang berisi teks-teks *Qasidah* karya Sheikh Sadaqatullah, serta beragama puisi dan prosa yang berasal Tamil maupun Arabia di antaranya karya dari Imamul 'Arus dan Ahmad al-Marzuqi (Ricci, 2011: 154-158).

Pada abad ke-17, Kesultanan Banten telah cukup aktif dalam lalu lintas jaringan kosmopolitanisme budaya Arab yang berkembang di kawasan Samudra Hindia. Salah satu yang cukup menonjol adalah terbentuknya jaringan Banten dan Mekah pada tahun 1638 (Pigeaud dan De Graaf, 1976: 49; Laffan, 2015: 18-20). Michael Laffan menceritakan bahwa pada awal tahun 1630-an, Raja Banten Abdul Kadir mengirimkan sebuah misi ke Mekah selain untuk menunaikan ibadah haji juga untuk meminta gelar Sultan bagi Raja Banten dan penjelasan mengenai kandungan makna dari tiga risalah mengenai kajian eskatologi (teologi akhir zaman) sufi kepada Syarif Zayd yang merupakan salah seorang pemimpin keagamaan di Jeddah. Misi perjalanan para utusan Banten ke Mekah untuk tujuan politis dan keagamaan

ini serupa dengan perjalanan leluhur dan pendiri Kesultanan Banten yakni Sunan Gunung Jati yang pada sekitar tahun 1520-an mengunjungi Mekah untuk menunaikan ibadah haji, memperdalam ilmu agama, dan meminta gelar Sultan untuk diberikan kepada Sultan Trenggono dari Demak (Lombard, 2005: 55, 135-136; Laffan, 2015: 18).

Michael Laffan mengatakan bahwa para utusan Banten dalam perjalanannya menuju Mekah melintasi beberapa kota pelabuhan seperti Maladewa, Coromandel, Surat, Mocha, dan berlabuh di Jeddah. Selama di Mekah utusan-utusan Banten banyak menjalin relasi dengan para ulama dari berbagai negeri Islam seperti Gujarat, Usmani, Mesir, dan Persia. Laffan mengatakan bahwa mereka juga menjalin komunikasi yang sangat baik dengan Nurrudin ar-Raniri yang ketika itu telah tinggal di Gujarat. Martin van Bruinessen yang mengkaji mengenai sejarah tarekat dan pesantren di Banten mengungkapkan bahwa pada masa ini Banten telah membangun "*Meccan Connection*" atau jaringan Mekah. Jaringan Mekah ini kemudian semakin membentuk corak Islam di Banten yang kosmopolis (Bruinessen, 1995: 167-168; Laffan, 2015: 18)<sup>8</sup>.

Martin van Bruinessen juga mencatat bahwa sebelum meninggalkan Mekkah para utusan Banten juga mendirikan kedutaan Banten di kota tersebut. Kedutaan Banten di Mekah ini memiliki tugas merekrut ulama-ulama di Mekah untuk mengajar agama di Banten, serta menyempurnakan perumusan hukum-hukum Islam di Kesultanan Banten (Bruinessen, 1995: 168). Aktivitas pengajaran agama Islam oleh ulama-ulama

Arab di Banten menurut Bruinessen sebenarnya telah dimulai sejak dekade-dekade awal berdirinya Kesultanan Banten pada medio abad ke-16. Bruinessen menemukan jejak pesantren-pesantren lama yang diperkirakan berasal dari antara periode 1630 hingga 1640-an di sekitar daerah Gunung Karang yang dipimpin oleh seorang ulama keturunan Arab bernama Sèh Ibrahim bin Abu Bakar atau juga dikenal sebagai Ki Ageng Karang (Bruinessen, 1995: 173).



Gambar 3. Masjid Agung Banten sekitar tahun 1830.

Sumber: Martin van Bruinessen, 1995: 181.

Berdasarkan keterangan-keterangan dari *Sajarah Banten* yang diolah oleh Martin van Bruinessen didapat keterangan bahwa Maulana Hasanuddin pada masa awal pemerintahannya juga mendirikan sebuah pesantren yang bernama Pesantren Kasunyatan. Pesantren ini merupakan pusat pendidikan agama Islam yang berada dalam pengawasan dan pengelolaan Pemerintahan Banten. Pesantren ini terletak di bagian tenggara Kraton Surosowan yang terletak di wilayah Kasunyatan. Pesantren ini dipimpin oleh seorang guru yang bernama Kiai Dukuh dan kemudian oleh Maulana Hasanuddin diberikan gelar sebagai Pangeran Kasunyatan. Pesantren Kasunyatan selain berfungsi sebagai lembaga pendidikan dan turut berperan dalam menyebarkan agama Islam juga memiliki peran dalam menyalin ulang teks-teks dan naskah-naskah keagamaan seperti Al-Qur'an, Hadis,

<sup>8</sup> Di Banten pada periode abad ke-16 hingga abad ke-18 berkembang beberapa tarekat seperti *Naqshbandiyya*, *Kubrawiyya*, *Shadhiliyya*, *Shattariyya*, *Sammaniyya*, *Rifa'iyya*, dan *Qadiriyya* yang banyak terpengaruh dengan perkembangan Islam di Timur Tengah maupun Asia Tengah (Bruinessen, 1995: 179-180, 184, 185, 189).

tafsir, hingga kitab-kitab pengetahuan (Bruinessen, 1995: 173-174).

Proses penyalinan dan pengayaan naskah-naskah keagamaan maupun kitab-kitab pengetahuan berbahasa Arab menurut Rinot Ricci merupakan salah satu karakteristik yang khas dari *Arabic Cosmpolitan* yang berkembang pada masa tersebut. Menurutnya hal ini memberikan suatu bentuk identitas yang unik dari komunitas-komunitas Islam, terutama di Asia Selatan dan Asia Tenggara. Menurut Ronit Ricci terdapat penyesuaian yang sangat terperinci dari teks-teks asli yang berasal dari Arab untuk disalin dan disusun kembali ke dalam naskah dan teks yang kemudian berkembang di Asia Selatan maupun Asia Tenggara. Kekhasan teks-teks berbahasa Arab terutama di dalam Al-Qur'an terletak pada kekayaan metafora dan keunikan lafal yang khas yang mewakili masyarakat dan budaya Arab. Kondisi ini menurut Ricci menimbulkan kesulitan-kesulitan bagi budaya dan bangsa Non-Arab untuk secara lebih dalam memahami maksud dari naskah maupun teks berbahasa Arab. Hal ini pada akhirnya menuntut adanya penyalinan naskah dari naskah asli di wilayah-wilayah yang telah terpengaruh kebudayaan Islam dan hendak memperdalam Islam sebagai sebuah keyakinan (Ricci, 2011: 153-154).

Bahasa dan literasi Arab meskipun memiliki keunikan-keunikan yang mungkin sulit untuk dipahami, namun nyatanya bahasa dan literasi ini segera berkembang menjadi *lingua franca* di wilayah-wilayah pantai Samudra Hindia. Penerimaan bahasa dan literasi Arab oleh kebudayaan dan bangsa di wilayah-wilayah pantai di Samudra Hindia inilah yang menjadi awal dari berkembangnya Islam sebagai agama dan kebudayaan di wilayah Asia Selatan dan Asia Tenggara. Ricci lebih jauh juga mengatakan bahwa eksotika aroma rempah dari Asia Tenggara tidak saja membawa keuntungan ekonomi, namun juga bahasa, kosakata, dan literasi Arab ke wilayah Asia Tenggara. Kondisi ini tidak saja berpengaruh penting bagi

proses Islamisasi nilai-nilai keagamaan di wilayah ini, namun lebih jauh turut memperkaya pengetahuan dalam bidang pendidikan, kebudayaan, politik, dan sastra, serta turut membawa masyarakat Asia Tenggara sebagai bagian dalam ruang semesta kebudayaan Timur Tengah yang sangat kaya ketika itu (Ricci, 2011: 155).

#### **D. PENUTUP**

Kota pelabuhan Banten telah menjadi kota perdagangan terbuka yang disinggahi oleh berbagai pedagang dari berbagai negeri di Nusantara dan Asia. Banten dalam pandangan Emily Erikson ketika itu merupakan kota yang memang dibangun dan dikelola untuk menjadi sebuah kota dagang yang terbuka bagi berbagai bangsa. Lebih jauh dari itu Kesultanan Banten juga menjadi pusat pendidikan dan pengajaran agama Islam yang cukup berpengaruh di wilayah barat Nusantara, serta merupakan tempat bagi bersemayamnya berbagai ajaran dan falsafah Islam yang berkembang dari Timur Tengah, Asia Tengah, hingga Asia Selatan.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada Direktorat Pengembangan dan Pemanfaatan Kebudayaan, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan atas pendanaan yang diperoleh penulis dalam proses penyusunan artikel ini. Penulis juga mengucapkan rasa terima kasih kepada Dr. Wiwin Djuwita S. Ramelan atas pendampingannya dalam penyusunan naskah awal artikel ini.

Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Prof. Dr. Susanto Zuhdi, Dr. Didik Pradjoko, dan Dr. Sri Margana atas masukan dan diskusinya dalam rangkaian proses penyempurnaan naskah artikel ini dalam Seminar Hasil BPNB se-Indonesia 2020 di BPNB Provinsi Kepulauan Riau.

**DAFTAR SUMBER**

- Andaya, B. W. dan Andaya, L. Y. (2015). *A History of Early Modern Southeast Asia, 1400-1830*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Beaujard, P. (2019). *The Worlds of the Indian Ocean: A Global History, Volume II: From the Seventh Century to the Fifteenth Century CE*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Berg, M., Gottmann, F., Hodacs, H., dan Nierstrasz, C. (2015). *Goods from the East, 1600-1800: Trading Eurasia*. London: Palgrave MacMillan.
- Bertrand, R. (2015). Spirited Transactions. The Morals and Materialities of Trade Contacts between The Dutch, the British and The Malays (1596-1619). Dalam Berg, Maxine, Felicia Gottmann, Hanna Hodacs, dan Chris Nierstrasz. (Ed.), *Goods from the East, 1600-1800: Trading Eurasia*. London: Palgrave MacMillan.
- Braudel, F. (1981). *Civilization and Capitalism. Vol. I: The Structures of Everyday Life*. London: William Collins Sons & Co Ltd.
- Bruinessen, M. v. (1995). "Shari'a Court, Tarekat and Pesantren: Religious Institutions in the Sultanate of Banten", *Archipel* 50 (1995), hlm. 165-200.
- Chaudhuri, K.N. (1985). *Trade and Civilisation in Indian Ocean: an Economic History from Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Colombijn, F. (1989). "Foreign Influence on the State of Banten 1596-1682". *Indonesia Circle. School of Oriental & African Studies. Newsletter*, 18: 50, hlm. 19-30.
- Cortesao, A. (1944). *The Suma Oriental of Tome Pires and the Book of Fransisco Rodrigues (Vol. I and II)*. London: Hakluyt Society.
- Direktorat Pengembangan dan Pemanfaatan Kebudayaan. (2020). *Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kegiatan Jalur Rempah oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Tahun 2020*. Jakarta: Direktorat Pengembangan dan Pemanfaatan Kebudayaan.
- Guillot, C. (2008). *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X – XVII*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Gungwu, W. (1958). "The Nanhai Trade: A Study of the Early History of Chinese Trade in the South China Sea". *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 31, No. 2 (182), hlm. 1, 3-135.
- Hall, K. R. (2011). *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development, 100-1500*. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Hall, K. R. (2014). "European Southeast Asia Encounters with Islamic Expansionism, circa 1500-1700: Comparative Case Studies of Banten, Ayutthaya, and Banjarmasin in the Wider Indian Ocean Context". *Journal of World History, Volume 25, Numbers 2-3, June/September 2014*, hlm. 229-262.
- Henley, D. (2014). "Ages of Commerce in Southeast Asian History" dalam Henley, David. dan Henk Schulte Nordholt (eds.). (2015). *Environment, Trade and Society in Southeast Asia: A Longue Durée Perspective*. Leiden: Brill, hlm. 120-132.
- Ijzerman, J. W. (1923). *Cornelis Buijsero te Bantam 1616-1618 Zijn Brieven en Journaal*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Laffan, M. (2015). *Sejarah Islam di Nusantara*. Yogyakarta: Bentang Pustaka.
- Mills, J.V. (1979). "Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500". *Archipel*, volume 18, 1979. *Commerces et navires dans les mers du Sud*, hlm. 69-93.
- Mills, J.V.G dan Feng Chen Chun. (1979). *Ma Huan: Ying-Yai Sheng-Lan 'The Overall Survey of the Ocean's Shores'*. Cambridge: Cambridge University Press/The Hakluyt Society.

- Moreland, W. H. (1934).  
*Peter Floris: His Voyage to the East Indies in The Globe 1611-1615*. London: Hakluyt Society.
- Lombard, D. & Salmon, C. (1985).  
“Islam and Chineseness. Archipel (volume 30, 1985), hlm. 73-94.
- Perret, D. (2011).  
“From Slave to King: The Role of South Asians in Maritime Southeast Asia (From the Late 13th to the Late 17th Century)”. Archipel (volume 82, 2011), hlm. 159-199.
- Pigeaud, T. G. Th., dan H. J. De Graaf. (1976).  
*Islamic States in Java 1500-1700*. Amsterdam: Springer Netherlands.
- Prakash, O. (1998).  
“The Trading World of India and Southeast Asia in the Early Modern Period”. Archipel (volume 56, 1998), hlm. 31-42.
- Reid, A. (1999).  
*Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680: Jaringan Perdagangan Global (Jil. 2)*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor.
- Ricci, R. (2011).  
*Islam Translated: Literature, Conversion, and the Arabic Cosmopolis of South and Southeast Asia*. Chicago: University of Chicago.
- Rouffaer, G., dan Ijzerman, J.W. (1915).  
*De Eerste Schipvaart der Nedelanders Naar Osst Indie onder Cornelis de Houtman 1595-1597 (De Eerste Boek van Willem Lodewycksz)*. S’Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Sen, T. (2014).  
“Maritime Southeast Asia between South Asia and China to The Sixteenth Century”. TRaNS: Trans -Regional and -National Studies of Southeast Asia / Volume 2 / Issue 01 / January 2014, hlm. 31 – 59.
- Sen, T. (2018).  
Yijing and the Buddhist Cosmopolis of the Seventh Century. Dalam Saussy, Haun (Ed.), *In Texts and Transformations: Essays in Honor of the 75th Birthday of Victor H. Mair*. Amherst: Cambria.
- Shaffer, M. (2013).  
*Pepper: A History of World Most Influential Spice*. New York: St. Martin Press.
- Subrahmanyam, S. (1996).  
Introduction. Dalam Subrahmanyam, Sanjay (Ed.), *Merchant Network in Early Modern World*. London and New York: Routledge.
- Ueda, K. (2015).  
“An Archaeological Investigation of Hybridization in Bantenese and Dutch Colonial Encounters: Food and Foodways in the Sultanate Of Banten, Java, 17<sup>th</sup> - Early 19<sup>th</sup> Century”. Dissertation. Boston University Graduate School of Arts and Sciences.
- Yeoh, B. & Lin, W. (2012). Cosmopolitanism in Cities and Beyond. Dalam Delanty, G. (Ed.), *Routledge Hand Book of Cosmopolitanism Studies*. London dan New York: Routledge Taylor and Francis Book.