

# PENGARUH PERKERETAAPIAN TERHADAP PERKEMBANGAN STRUKTUR TATA RUANG KOTA CIREBON BERDASARKAN TINGGALAN ARKEOLOGIS

## *The Effect of Train Transportation to the Development of Cirebon Spatial Structure Based on Archaeological Heritage*

Iwan Hermawan<sup>1</sup>, Octaviadi Abrianto<sup>2</sup>, dan Revi Mainaki<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Balai Arkeologi Jawa Barat, Jl. Raya Cinunuk Km. 17, Cileunyi, Bandung, Jawa Barat  
iwan1772@gmail.com

<sup>2</sup>Balai Arkeologi Jawa Barat, Jl. Raya Cinunuk Km. 17, Cileunyi, Bandung, Jawa Barat

<sup>3</sup> Universitas Siliwangi, Jl. Siliwangi No. 24 Kota Tasikmalaya, Jawa Barat

Naskah diterima : 24 Februari 2020  
Naskah diperiksa : 10 Maret 2020  
Naskah disetujui : 29 September 2020

**Abstract.** Cirebon is a strategic city in the north of Java which, based on concentric theory, has a dynamic development process. This research used a qualitative approach and the descriptive method followed the pattern of inductive reasoning where data was collected through a) a literature study to documents from Indonesian National Archives (ANRI) and PT KAI Indonesia; b) field survey to observe the remains of the railroads; and c) interviews with the community leaders. Data were then analyzed spatially, using indicators from concentric theory, to see the effect of railroads on the development of the spatial structure of Cirebon. The result of the study reveals that the palace used to be the center of community activities during the kingdom reign, then shifted after the Dutch arrived and built the railroads. The center of the activities shifted to the ports, the stations, along the train stops, the plantation areas, the sugar factories, and the meeting points of the roads. The remains of the railroads today become a contextual proof of the development of the spatial structure of Cirebon which must be preserved as an archaeological value.

**Keywords:** Train Heritage, Spatial Structure, Cirebon

**Abstrak.** Cirebon merupakan kota yang strategis di bagian utara Pulau Jawa. Jika didasarkan pada teori konsentris, kota ini memiliki proses perkembangan dinamis. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, metode deskriptif mengikuti pola penalaran induktif. Data dikumpulkan melalui studi literatur, yakni dokumen dari Arsip Nasional Indonesia dan PT KAI Indonesia; survei untuk melihat sisa tinggalan perkeretaapian dari studi literasi; dan wawancara kepada tokoh masyarakat. Data dianalisis secara spasial dengan indikator dari teori konsentris untuk melihat pengaruh perkeretaapian terhadap perkembangan struktur tata ruang Kota Cirebon. Hasil penelitian tinggalan arkeologis perkeretaapian menunjukkan bahwa pada masa kerajaan, pusat aktivitas masyarakat berada di sekitar keraton, kemudian bergeser setelah Belanda datang dan membangun perkeretaapian. Pusat aktivitas bergeser ke pelabuhan, stasiun, sepanjang perhentian kereta api, kawasan perkebunan, pabrik gula dan titik pertemuan jalan. Kondisi tinggalan tersebut menjadi bukti kontekstual perkembangan struktur tata ruang Kota Cirebon yang harus dilestarikan sebagai peninggalan bernilai arkeologis.

**Kata kunci:** Tinggalan Perkeretaapian, Struktur Tata Ruang, Cirebon

## 1. Pendahuluan

Cirebon merupakan salah satu kota yang terletak di Provinsi Jawa Barat. Letak geografis di bagian utara Pulau Jawa Cirebon sebagai wilayah yang strategis. Kota Cirebon sendiri berada di antara wilayah administratif Kabupaten Cirebon dan pantai utara Jawa di sebelah timur. Kota Cirebon menjadi wilayah penyangga Kabupaten Cirebon, Majalengka, Indramayu, dan Kuningan (Hermawan & Mainaki 2019: 563–564). Kota Cirebon terbentuk dari proses panjang pada masa kerajaan dan masa pendudukan pemerintah kolonial Belanda.

Dilihat dari peninggalan arkeologis, Kota Cirebon terbentuk sejak abad ke-16 atau pada masa kerajaan dengan struktur kota saat itu mengikuti pusat pemerintahan dengan keraton sebagai pusat aktivitas. Terdapat tiga keraton di Kota Cirebon, yakni Keraton Kasepuhan, Keraton Kanoman dan Keraton Kacirebonan. Pada lingkungan keraton terdapat rumah ibadah dan alun-alun sebagai pusat aktivitas masyarakat. Pusat keraton dihuni oleh para pejabat, di sekitarnya terdapat kawasan permukiman dengan klaster tertentu seperti ras, suku, bangsa, agama, dan klasifikasi lain pada masa itu. Semakin jauh dari Keraton, maka status sosial penghuninya semakin rendah (Lasmiyati 2013: 132). Berdasarkan struktur tata kota pada masa kolonial Belanda, struktur kota Cirebon memiliki pola konsentris dengan keraton sebagai titik pusatnya. Jaringan jalan dibangun bersilangan dan memiliki simpul yang berpusat di keraton (Hendro 2014: 18–19). Struktur tata ruang Kota Cirebon pada masa tersebut menunjukkan ciri sebagai *cosmic city* (kota kosmos) atau *holy city*. Dalam konsep kosmis, orientasi ruang menentukan pola keterkaitan antara seluruh kekuatan kosmos. Setiap jalan di kota didesain dengan memberikan kehormatan pada kosmik sehingga harmoni dan keseimbangan antara seluruh kekuatan kosmik dapat terjadi (Rukayah & Juwono 2018: 320). Karakteristik

model kota ini adalah keberadaan aksis yang monumental, adanya tembok keliling dan pintu gerbang, keberadaan *landmark* yang dominan, yang menggunakan pola grid yang teratur dan hierakis dalam organisasi ruang perkotaan.

Pada tahun 1681, melalui VOC, Belanda berhasil mengadakan perjanjian kemitraan dengan Kesultanan Cirebon yang ditandatangani pada tanggal 7 Januari 1681. Isi perjanjian tersebut adalah “Cirebon bukan lagi vasal Mataram, melainkan sekutu dan teman dari Susuhunan Mataram. Cirebon menjadi wilayah protektorat VOC, VOC berhak memonopoli perdagangan, membeli lada, beras, kayu, gula, dan mengimpor opium, candu, serta diizinkan membangun loji atau benteng perlindungan di Cirebon”. Realisasi pembangunan loji atau benteng dilakukan pada tahun 1686 dan diberi nama De Beschermingh Cheribon (*Gedenkbook der Gemeente Cheribon 1906-1931*, 1931: 7-8). Benteng ini tidak hanya berfungsi sebagai pertahanan dan gudang komoditas, tetapi juga merupakan tempat tinggal Residen Cirebon yang merupakan pejabat VOC dengan tugas sebagai perantara niaga yang menghubungkan VOC dan para sultan Cirebon serta para pemimpin pribumi lainnya. Residen juga bertugas mempertahankan keseimbangan jika terjadi perselisihan antara Pangeran atau para sultan.

Isi kesepakatan antara VOC dan Kesultanan Cirebon tersebut menjadikan Keraton Cirebon semakin jauh dari perdagangan samudera karena VOC memonopoli beberapa komoditas perdagangan dan pelabuhan. VOC juga mengembangkan infrastruktur di sekitar pelabuhan sehingga menjadi pusat ekonomi baru dan menjadikan keraton semakin jauh dari aktivitas ekonomi perdagangan (Puguh, 2010). Lambat laun aktivitas masyarakat, terutama aktivitas ekonomi, bergeser ke arah pelabuhan. Hal ini juga ditunjang dengan keberadaan Jalan Raya Pos yang dibangun pada masa Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels (1808-1810) melewati kawasan pelabuhan Cirebon.

Sejak awal abad ke-16, Cirebon sudah dikenal sebagai pusat perdagangan, terutama untuk komoditas beras dan hasil bumi yang diekspor ke Malaka (Lubis 2000: 33). Keberadaannya sebagai kota pelabuhan semakin kuat ketika diberlakukannya Politik Tanam Paksa. Berbagai komoditas pertanian, perkebunan, dan kehutanan dikirim melalui Pelabuhan Cirebon ke berbagai wilayah di Nusantara dan ke berbagai belahan dunia lainnya. Produk gula merupakan komoditas yang paling banyak dikirim dari Pelabuhan Cirebon. Hal ini disebabkan wilayah Karesidenan Cirebon merupakan salah satu wilayah di Pulau Jawa yang menjadi pengembangan perkebunan tebu.

Melimpahnya hasil pertanian dari berbagai daerah yang diangkut melalui pelabuhan untuk perdagangan antarnegara maupun untuk dibawa ke Eropa untuk bahan baku industri menjadikan pelabuhan sebagai ujung simpul transportasi dari berbagai daerah (Mainaki & Hermawan 2019: 126). Peningkatan hasil pertanian dan perkebunan tidak diimbangi dengan sarana pengangkutan yang memadai, menjadikan banyak komoditas ekspor yang rusak atau busuk di gudang-gudang penampungan. Hal itu terjadi karena waktu tempuh yang panjang dari daerah penghasil komoditas ke pelabuhan dan jumlah barang yang dapat diangkut oleh gerobak sangat sedikit volumenya. Misalnya, petani kopi di Malang yang umumnya membutuhkan waktu lama untuk mengangkut kopi dari daerah pedalaman ke onderdistrik kota dan selanjutnya dipak untuk dikirim ke Pelabuhan Surabaya (Hudiyanto 2015: 109).

Tingginya kebutuhan moda angkutan massal yang cepat untuk pengangkutan hasil industri perkebunan ke pelabuhan mendorong pemerintah kolonial Belanda memberi izin pembangunan dan pengoperasian kereta api. Selain sebagai moda angkutan hasil industri, kereta api juga dapat dimanfaatkan untuk memperlancar mobilitas pasukan militer.

Hal ini tercermin dalam salah satu syarat pemberian konsesi pembangunan jalur kereta api Semarang--Solo--Yogyakarta kepada pihak swasta. Syarat tersebut adalah pembangunan rel disesuaikan dengan arahan Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda, Fransen van De Putte yang menginginkan jalur kereta api Semarang--Solo--Yogyakarta diperluas dengan lintas cabang di Kedungjati menuju Ambarawa. Permintaan ini didasarkan pada pertimbangan bahwa di Ambarawa terdapat Benteng Willem I yang mempunyai arti penting bagi militer Belanda (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997: 53). Kehadiran kereta api bagi pihak pemerintah kolonial dan pihak pengusaha swasta memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi, terutama dalam pengangkutan komoditas ekspor dari pedalaman ke pelabuhan (Darini dkk 2014: 15–16).

Perkeretaapian di Cirebon dimulai tahun 1897 ketika perusahaan kereta api swasta Belanda, *NV Semarang–Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) membangun dan mengoperasikan jalur kereta api kelas III (Trem) Semarang--Cirebon. Pembangunan dan pengoperasian jalur Semarang--Cirebon oleh SCS terjadi setelah pada tanggal 18 Januari 1892 secara resmi mengambil alih hak konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api dari Semarang sampai Cirebon dari *Java Stoomtram Maatschappij* (JSM), anak perusahaan BOS (*Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij*). Alasan pengalihan hak konsesi tersebut adalah akibat kerugian yang diderita oleh JSM dalam mengoperasikan jalur Tegal--Slawi--Balapulang, yang biaya operasionalnya lebih besar daripada pemasukan yang diperoleh. Sejak saat itu (1892), konsesi jalur pantai utara Jawa antara Semarang dan Cirebon dikuasai oleh SCS. Pada tanggal 16 September 1895, jalur kereta api Tegal--Slawi--Balapulang untuk pertama kalinya dibuka bagi lalu lintas sebagai jalur trem oleh SCS (Marihandono dkk 2016: 45, 62).

SCS membangun jalur trem Semarang-Cirebon melewati dan atau memasuki kawasan pabrik gula yang banyak terdapat di daerah konsesi jalur trem Semarang--Cirebon bertujuan untuk memudahkan pengangkutan gula dari pabrik ke pelabuhan. Karena dibangun melewati, bahkan masuk ke lingkungan pabrik gula, jalur trem SCS dikenal dengan sebutan *suikerlijn* atau Jalur Gula (Raap 2017: 241; Hermawan & Mainaki 2019: 561). Ketika diakuisisi oleh SCS, JSM mempunyai konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api pada jalur Semarang--Cirebon. Agar sesuai dengan izin yang diberikan oleh pemerintah, yaitu pembangunan dan pengoperasian trem, maka SCS melakukan perubahan jenis kereta api yang dibangun menjadi trem. Kondisi ini berakibat pada penggantian rel untuk kereta api yang telah dipasang oleh JSM menjadi rel untuk trem. Salah satu alasan SCS membangun jalur trem, tidak melanjutkan jalur kereta api, adalah pertimbangan ekonomis dan proses perizinan.

Berbeda dengan jalan kereta api yang pembangunannya harus diputuskan oleh pemerintah pusat, baik di Den Haag maupun Batavia, pembukaan jalur trem berdasarkan *Staatsblad van Nederlandsch Indie 1871 no. 113* cukup diputuskan oleh kepala pemerintahan wilayah (kewenangan residen). Hal ini berdampak pada keterbatasan eksploitasi trem yang bersifat lokal (Marihandono dkk 2016: 18).

Berbeda dengan kereta api yang perizinannya harus diputuskan oleh Gubernur Jenderal Kerajaan Belanda di Den Haag melalui Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Batavia, pembukaan jalur trem cukup diputuskan oleh kepala daerah/wilayah, yaitu menjadi kewenangan residen. Kondisi ini berdampak pada keterbatasan dalam operasional trem.

Memasuki abad ke-20, lalu lintas kereta api di Cirebon diramaikan dengan beroperasinya kereta api relasi Batavia--Cirebon. Pengoperasian kereta api tersebut

dilakukan oleh perusahaan kereta api pemerintah, *Staatsspoorwagen* (SS), setelah berhasil menyambungkan jalur kereta api Cikampek--Cirebon pada tahun 1912 dan membangun stasiun utama di Kejaksan, yang berjarak 1 km dari stasiun utama SCS yang dibangun di Prujakan (Wardhani 2014: 145). Jalur ini kemudian diperpanjang sampai Kroya untuk selanjutnya bergabung dengan jalur SS yang melalui selatan Jawa, yaitu Batavia--Bandung--Cilacap. Berbeda dengan SCS yang mengoperasikan kereta api dengan kelas trem, SS mengoperasikan kereta api.

Pembangunan dan operasional kereta api di Cirebon mempengaruhi fungsi ruang di wilayah Cirebon. Pada awalnya Kota Cirebon terpusat di sekitar pelabuhan. Hal ini tampak pada keberadaan kawasan Lapangan Kebumen yang merupakan kawasan pusat pemerintahan Karesidenan Cirebon. Lokasinya strategis karena dekat dengan Pelabuhan Cirebon yang merupakan pintu gerbang dari arah laut dan dilalui oleh Jalan Raya Pos yang menghubungkan Cirebon dengan daerah-daerah lainnya di Pulau Jawa. Selain itu, pusat perekonomian berada di pasar-pasar yang lokasinya tidak jauh dari pelabuhan. Pembangunan Pelabuhan Cirebon secara besar-besaran yang dilakukan seiring dengan dicanangkannya pelabuhan tersebut menjadi pelabuhan ekspor impor pada akhir abad ke-19 mendorong berdirinya banyak perusahaan jasa dan perdagangan di Cirebon. Pada sisi lain pemerintah *Gemeente Cheribon* juga mengelola 10 pasar, yaitu Pasar Kanoman, Pasar Kasepuhan, Pasar Balong, Pasar kejaksan, Pasar Pekiringan, Pasar Pagi, Pasar Talang, Pasar Ikan Kesambi, Pasar Kanggraksan, dan Pasar Lawanggada (Hendro 2014: 27) Pertumbuhan tersebut tidak terlepas dari kemudahan akses transportasi yang menghubungkan Cirebon dengan kota-kota lain di Pulau Jawa maupun dengan luar Jawa, salah satunya moda kereta api. Setelah kereta api beroperasi, pusat perekonomian berkembang ke daerah-daerah yang berdekatan

dengan perhentian kereta api, yaitu sekitar stasiun (Hermawan 2018: 104).

Berdasarkan latar belakang tersebut, permasalahan yang dibahas pada tulisan ini adalah bagaimana keterkaitan antara pembangunan perkeretaapian dengan struktur tata ruang Kota Cirebon pada masa kolonial Belanda? Tujuan dari penyusunan tulisan ini adalah mendeskripsikan pengaruh pembangunan perkeretaapian terhadap struktur tata ruang Kota Cirebon pada masa kolonial Belanda.

## **2. Metode**

Kajian penelitian mencakup tinggalan arkeologis sebelum serta setelah dibangun dan dioperasikannya kereta api di Kota Cirebon. Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif, dengan metode penelitian deskriptif yang mengikuti pola penalaran induktif dan analisis data dilakukan dengan pendekatan keruangan (Sumaatmadja, 1988) guna mengetahui pengaruh yang timbul akibat pembangunan jalur kereta api terhadap tata ruang Kota Cirebon pada masa kolonial Belanda. Analisa data berupa data peta lokasi penelitian dalam kurun waktu berbeda akan memperlihatkan perkembangan wilayah yang terjadi.

Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan studi pustaka, survei, dan wawancara. Studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data awal dan data pendukung penelitian, termasuk data yang berasal dari dokumen di Arsip Nasional Indonesia dan Arsip PT KAI. Selain itu, juga dilakukan kajian peta, termasuk peta lama yang berhubungan dengan jalur kereta api di wilayah Cirebon dan sekitarnya. Pengumpulan data di lapangan dilakukan melalui survei dan wawancara dengan informan yang berkaitan dengan objek penelitian.

Analisis data pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan keruangan yang dalam pelaksanaannya tetap mendasarkan pada prinsip-prinsip penyebaran, interrelasi,

dan deskripsi (Sumaatmadja 1988: 77–78). Pada penelitian ini juga dilakukan analisa data dengan menggunakan pendekatan histori atau kronologi. Hal ini disebabkan tempat dan waktu menyajikan kerangka kerja yang di dalamnya dapat dijelaskan pranata manusia dan proses perubahan kebudayaan yang dapat ditelusuri (Aksa, Utaya, & Bachri 2019: 44).

## **3. Hasil dan Pembahasan**

### **3.1 Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon**

Berkenaan dengan struktur tata ruang kota, maka akan berkaitan dengan zonasi yang didasarkan pada fungsi kewilayahannya. Menurut Burgess (1925) dalam Yunus (2000: 5–12), suatu kota akan terdiri dari zona-zona yang konsentris dan masing-masing zona ini sekaligus mencerminkan tipe penggunaan lahan yang berbeda.

Penggunaan teori konsentris dilakukan untuk melihat perkembangan kota secara alami yang terjadi. Ketika penduduk semakin sejahtera, maka perkotaan akan terus bergeser keluar pusat kota. Burgess membagi struktur tata ruang kota menjadi beberapa bagian (zona), yaitu Zona 1, *Central Bussines District* (CBD); zona 2, *Transition Zone*; zona 3, *Low Class Residential Homes*, Zona 4 *Better Resident*, Zona 5 *Commuter* (Rachmawati 2008: 75).

Zona 1. *Central Bussines District* (CBD). Zona ini merupakan daerah utama pusat kegiatan politik, ekonomi, sosial budaya dan teknologi. Pusat dari semuanya adalah *retail business district* dan daerah luarnya dikenal dengan istilah *wholesale business district* (WBD). Aktivitas ekonomi penyangga daerah lainnya merupakan wilayah paling inti dan bagian luarnya adalah penyangga aktivitas tersebut dalam bentuk gedung dan dalam skala makro seperti pasar dan gudang. Yang menjadi patokan zona ini di Kota Cirebon adalah pusat pemerintahan dan pusat aktivitas ekonomi yang sangat sentral. Aktivitas ekonomi tersebut

pada awalnya berada di sekitar keraton dan pelabuhan.

**Zona 2. *Transition Zone*.** Zona ini merupakan zona peralihan, yakni daerah yang mengalami perubahan lahan, dampak lingkungan hebat yang dirasakan akibat pembangunan dari zona 1. Zona ini, sebagai zona pembauran, lahan asalnya adalah permukiman terdampak dari zona 1 yang lama kelamaan permukiman berubah fungsi seperti zona satu sehingga permukiman berbaur dengan penunjang infrastruktur aktivitas perkotaan yang berkembang menjadi area yang terus menerus terambil alih dan berubah menjadi daerah permukiman kumuh (*slum area*). Kota Cirebon memiliki area ini, yakni perkampungan di sekitar pusat-pusat ekonomi dan pemerintahan yang dibangun oleh pemerintah kolonial (Hermawan 2019: 112).

**Zona 3 *Low Class Residential Homes*.** Zona ini merupakan zona permukiman bagi para pekerja yang beraktivitas pada zona 1 dan 2 untuk berbagai kegiatan (bukan untuk tempat tinggal), di antaranya adalah pekerja pabrik dan industri. Selain itu, zona ini juga merupakan zona yang dihuni oleh para pendatang baru dari zona 2 atau dari luar daerah. Sekalipun merupakan zona *low status*, zona ini dipilih para pekerja karena lokasinya yang berdekatan dengan zona 1 dan zona 2. Permukiman di zona ini masih lebih baik dibandingkan dengan zona 2 karena selain dihuni oleh penduduk pribumi, juga dihuni oleh kaum migran dari daerah lain.

**Zona 4: *Better Resident*.** Zona ini merupakan zona permukiman yang lebih baik dari zona sebelumnya. Zona ini dihuni oleh penduduk kelas ekonomi tinggi dan menengah. Kondisi ekonomi penduduk di wilayah ini umumnya relatif stabil; hal ini terlihat dari permukiman yang menunjukkan keteraturan yang sangat tinggi. Fasilitas permukiman sangat teratur dan terencana dengan baik sehingga tingkat kenyamanan sangat dirasakan penduduk zona ini.

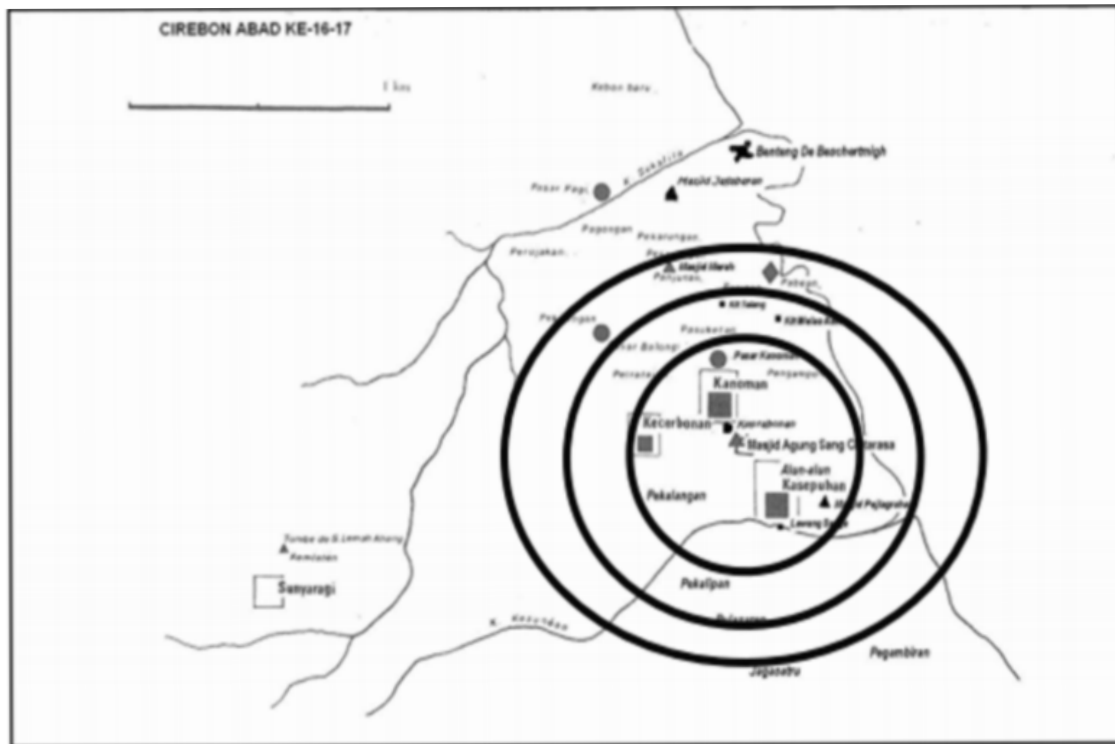
**Zona 5: *Commuter*.** Zona ini merupakan zona pelaju sebagai dampak lain dari perkembangan teknologi transportasi dan komunikasi. Zona ini merupakan pinggiran kota yang berkembang menjadi permukiman baru dengan kualitas yang tinggi sampai dengan mewah. Hal ini didorong oleh keinginan mendapatkan permukiman yang lebih layak karena pada zona sebelumnya kurang memberikan kenyamanan dari segi lingkungan. Zona ini relatif lebih bebas dari berbagai jenis polusi. Namun, zona ini memiliki konsekuensi lebih jauh ke tempat bekerja dari zona sebelumnya.

### **3.2 Zonasi Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon Masa Kerajaan**

Kota Cirebon tidak tumbuh dan berkembang seperti Jakarta, Surabaya, atau Bandung yang pembangunannya penuh andil dari pemerintah kolonial Belanda. Keberadaan kota ini sudah muncul sejak sebelum Belanda datang ke Indonesia sebagai pusat Kerajaan Cirebon dengan adanya Keraton Kasepuhan, Keraton Kanoman dan Keraton Kacirebonan (Lasmiyati 2013: 132). Oleh karena itu, pengembangan kota pada wilayah tersebut harus dapat mengakomodasi nilai tradisional lokal keraton tersebut. Gambar 1 menunjukkan bahwa keraton sebagai pusat kota.

Sejak berdirinya keraton di Cirebon, yaitu Keraton Pakungwati yang didirikan oleh Sunan Gunung Jati, Cirebon berangsur-angsur berkembang menjadi kota (praindustri). Kondisi ini, menurut Sjoberg, didorong oleh teknologi yang cukup maju, struktur kekuasaan yang berkembang, dan lingkungan yang menunjang. Kekuatan politik yang ditunjang oleh agama dan hierarki kekuasaan yang sangat lebar pada kota pra-industri. Hal ini sangat berpengaruh terhadap perkembangan kota, yang kemudian kota juga menjadi berbentuk hierarkis-konsentris (Hendro 2014: 18).

Keberadaan keraton yang dilengkapi dengan alun-alun merupakan pusat kota yang



**Gambar 1.** Struktur tata ruang hierarkis Kota Cirebon abad ke-16 dan 17 menurut Lombard (2005)  
(Sumber: Hendro 2014: 21)

dikelilingi oleh permukiman penduduk yang cenderung hierarkis. Pejabat-pejabat kerajaan menempati kawasan pusat kota (dekat istana), pejabat yang kedudukannya lebih rendah dan rakyat yang tidak punya kedudukan/jabatan menghuni pinggiran kota. Menurut Koztof, bentuk kota yang demikian dikategorikan sebagai *cosmic city*, yakni kota yang bersifat hierarkis konsentris dan termasuk pula *planned settlement* atau kota yang direncanakan walaupun tidak berbentuk total simetris geometri (Kusumastuti 2017: 33).

Pada masa awal pertumbuhannya, kota-kota biasanya direncanakan dengan baik. Pemilihan lokasi Keraton Kasepuhan di antara dua sungai merupakan langkah yang baik karena lokasi tersebut sangat strategis, baik secara ekonomis maupun secara politis. Sungai bermanfaat sebagai aspek untuk memenuhi kebutuhan air, sarana pertahanan, dan sarana transportasi. Pada aspek kosmomagis, sungai juga digambarkan sebagai lautan (Kusliansjah & Ramadhan 2013: 29).

Cirebon memiliki permukiman penduduk yang cenderung mengelompok secara konsentris dalam klaster-klaster toponimik atas dasar jabatan, etnik, agama dan profesi. Tatanan atau pola tersebut terdiri atas 1) klaster jabatan seperti *kasepuhan*, *kadewan*, *kejaksan*; 2) klaster atas dasar etnik seperti *kejawan*, *pacinan*, *bugisan*; 3) klaster atas agama seperti *kauman*, *pekalipan*; 4) klaster atas dasar profesi seperti *panjunan* (gerabah), *pesayangan* (emas), *pekalangan* (tukang bangunan) dan 5) klaster berdasarkan pengelompokan tertentu lainnya seperti *pegajahan*, *prujakan*, *pasuketan* (Hendro, 2014, hal. 20).

### 3.3 Pengaruh Keberadaan Kereta Api terhadap Struktur Tata Ruang Kota Cirebon pada Masa Kolonial Belanda

Kawasan kota kuna Cirebon diduga dahulunya dibatasi oleh pagar (*kutha benteng*) keliling kerajaan yang dilengkapi dengan pintu gerbang. Hal tersebut berfungsi sebagai benteng



**Gambar 2.** Cirebon tahun 1877

(Sumber: <http://maps.library.leiden.edu>, ditambah keterangan oleh penulis)

untuk mencegah gangguan keamanan dari luar kota atau mancanegara. Meskipun benteng keliling tersebut sudah tidak ada, penamaan beberapa tempat menjadi petunjuk sebagai pintu gerbang kota kuna Cirebon tersebut, di antaranya Pabean, Jagabaya, Lawang Sanga, Lawanggada, dan Jagasatru. Kondisi ini sesuai dengan Arsip Kadaster Keraton Kasepuhan yang berupa Kartografi situasi 1854--1935 Kawasan Kasultanan Cirebon (Astedja 2016).

Perkembangan dan perubahan struktur tata ruang Kota Cirebon terkait dengan kondisi geografis. Sampai tahun 1855, struktur tata ruang Kota Cirebon belum terlihat jelas dan hanya berupa denah sederhana dengan tutupan lahan terbagi dalam 3 kategori, yakni 1) perairan yang terlihat adalah sungai, irigasi dan laut; 2) tutupan lahan dalam hal ini pemakaman dan pertanian dan 3) infrastruktur berupa bangunan beserta jaringan jalan dengan keterangan berupa nama daerah. Hal ini menunjukkan bahwa struktur tata ruang di Kota Cirebon belum terlalu kompleks. Hal itu terlihat dari struktur jaringan jalan yang masih sangat sederhana, penggunaan lahan yang belum

beragam, yang menunjukkan sentral dari Kota Cirebon berada di area sekitaran pelabuhan. Hal itu juga menunjukkan bahwa Kota Cirebon merupakan salah satu kota yang berkembang sebagai kota pelabuhan (Hermawan 2019: 113).

Pada peta tahun 1877 (Gambar 2) sudah mulai terlihat jalur transportasi yang menghubungkan kota-kota di jalur utara Pulau Jawa. Jalan tersebut adalah Jalan Raya Pos yang membentang dari Anyer sampai Panarukan. Sekarang jalan raya tersebut menjadi Jalan Raya Bandung--Cirebon dan Jalan Raya Cirebon--Semarang.

Pada 1901 struktur Kota Cirebon menjadi semakin kompleks. Hal ini terlihat pada perkembangan jalur transportasi dalam dan luar kota; salah satunya adalah jalur kereta api yang menghubungkan Cirebon dengan Semarang. Keberadaan jalur kereta api, jalan raya, dan pelabuhan berpengaruh pada eksploitasi hasil bumi dan perkembangan permukiman non-pribumi untuk berbagai keperluan di bagian timur Kota Cirebon. Perkembangan struktur kota tersebut terlihat dengan semakin

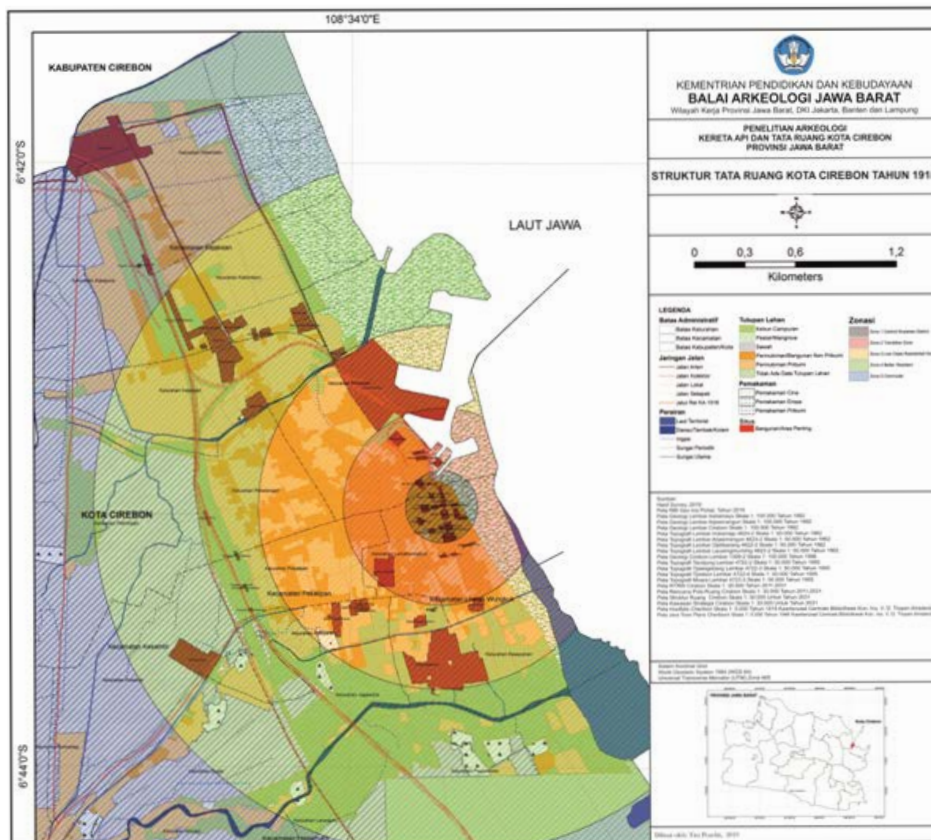


kompleksnya penggunaan lahan untuk sawah, perkebunan, dan permukiman.

Antara tahun 1857 sampai dengan tahun 1901, selain pelabuhan, pusat perkembangan Kota Cirebon berada di dua keraton, yakni Keraton Kanoman dan Keraton Kasepuhan yang merupakan salah satu pusat pemerintahan. Permukiman kemudian berkembang ke arah timur terutama di sepanjang jalur kereta api dan Jalan Raya Pantai Utara Jawa. Ke arah barat kota merupakan kawasan dengan peruntukan lahan untuk pertanian dan perkebunan. Perkembangan permukiman ke arah timur kota Cirebon disebabkan pada akhir abad ke-19 sudah dilalui oleh jaringan kereta api dan Jalan Raya Pantai Utara Jawa, serta menjadi pusat sebagian besar pabrik-pabrik gula yang dibangun dan beroperasi di Cirebon. Daerah pesisir tidak memiliki hambatan yang terlalu berarti dalam sisi morfologi untuk melakukan pembangunan jalur transportasi. Daerah pesisir cenderung memiliki morfologi datar dengan

jenis tanah tertentu. Selain itu, daerah pesisir juga masih dipengaruhi oleh kondisi laut dan jarak dengan laut relatif dekat. Juga sangat identik dengan pelabuhan, dimana transportasi laut lebih efisien mengangkut barang (Leksono, Atmodjo, & Maslukah 2013: 208–212).

Memasuki abad ke-20, perkembangan struktur Kota Cirebon semakin pesat seiring dengan politik desentralisasi yang dikembangkan oleh pemerintahan kolonial Belanda. Pada tahun 1903 K.R.A. Salmon Salam Surdjadiningrat, bupati Cirebon (*regent Tjirebon*) 1902-1918, merintis kawasan pusat pemerintahan Kabupaten Cirebon yang terdiri atas Pendopo Kabupaten, Alun-alun, dan Tajug Agung Kabupaten. Tahun 1905, bangunan pendopo sudah dapat digunakan dengan nama Regentswoning (Pikiran-Rakyat.com 2018). Tidak jauh dari pendopo telah berdiri dan beroperasi Stasiun Cirebon Prujakan milik SCS yang melayani perjalanan Cirebon—Semarang dan Cirebon--Kadipaten.



Gambar 3. Peta struktur tata ruang Kota Cirebon tahun 1918 (Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat 2019)

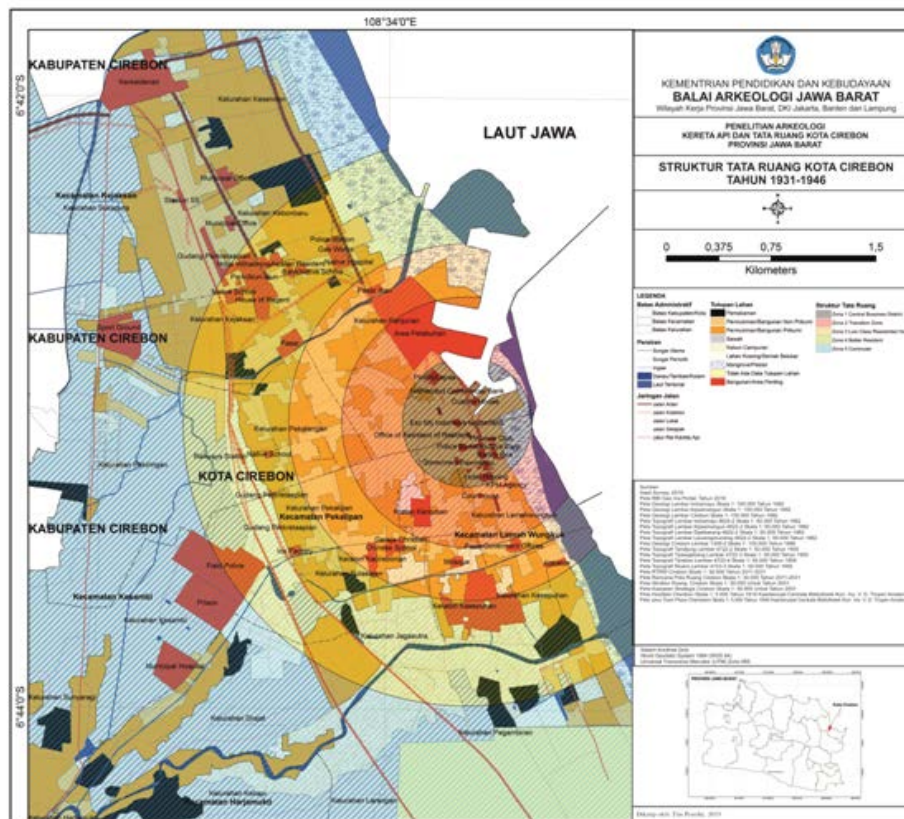
Pengangkatan pejabat bupati di Cirebon oleh pemerintah kolonial Belanda menggeser fungsi keraton sebagai pusat pemerintahan. Sultan tidak lagi memiliki kekuasaan secara politik di daerah kekuasaannya karena urusan pemerintahan formal diatur oleh pejabat yang diangkat pemerintah kolonial Belanda.

Ketika membangun jaringan trem Semarang--Cirebon, SCS memerlukan tempat pemeliharaan dan perbaikan kereta api mereka, lokomotif trem, selain stasiun besar di ujung jaringan trem mereka. Setelah melalui orientasi lapangan selama 3 tahun, tahun 1896 yang direkomendasikan sebagai lokasi emplasemen Stasiun Cirebon adalah sebidang lahan di dekat aliran *Kali* Sasunean. Hal ini didasarkan pertimbangan bahwa tempat tersebut dekat dengan pelabuhan dan sumber air. Guna merealisasikan pembangunan emplasemen stasiun tersebut, dilakukan pembebasan lahan yang dimulai pada Mei 1896. Lahan tersebut seluas 4.685 m<sup>2</sup> dan 3.200 m<sup>2</sup> yang dibeli dari penduduk setempat ditambah tanah milik pemerintah yang berada di sekitarnya. Karena perusahaan masih memerlukan lahan di sekitarnya, dan lahan yang berada di Desa Kasunean merupakan lahan *wewengkon* dari Sultan Sepuh, Cirebon, maka Direksi SCS mengirimkan Surat kepada Sultan Sepuh tertanggal 11 Juli 1896 dengan nomor surat 121/A. Dalam surat tersebut disebutkan bahwa NV SCS bermaksud meminjam lahan yang diperlukan untuk komplek stasiun di Desa Kasunean dan pemasangan jaringan rel di lahan Desa Kajawanan, yang berada di tepi kanan aliran *Kali* Kasunean. Peminjaman tersebut akan berlangsung selama masa konsesi, yaitu 99 tahun. Setelah hampir 10 tahun tidak terpakai, akibat batalnya pembangunan stasiun sebagai dampak krisis ekonomi global dan akibat Perang Dunia I, SCS bermaksud menjual aset lahan bakal emplasemen stasiun tersebut dan mengembalikan lahan yang dipinjam dari Sultan Sepuh. Aktivitas transportasi dan administrasi dipindahkan ke Stasiun Cirebon

Prujukan yang sudah ditetapkan sebagai stasiun sejak tahun 1911. Pengembalian lahan milik Sultan Sepuh tersebut tercatat pada Surat Kepala Eksploitasi NV SCS di Tegal kepada Komisaris Perusahaan di Belanda tertanggal 28 Juni 1918 Nomor B 71 A 30. Proses pengembalian terjadi pada bulan Mei 1919 dan Emplasemen Cangkol sudah ada fisiknya sejak tahun 1932 (Marihandono dkk 2016: 108–111).

Hasil pengamatan lapangan menunjukkan di lokasi rencana emplasemen Stasiun Cangkol tidak ditemukan tinggalan arkeologis berkaitan dengan fasilitas perkeretaapian yang biasanya terdapat di kawasan emplasemen stasiun utama. Namun, sisa emplasemen stasiun masih dapat dikenali dari jalan lingkungan di kawasan tersebut. Kelokan jalan di lingkungan tersebut mirip dengan kelokan rel simpang kereta api di emplasemen stasiun. Kawasan tersebut saat ini merupakan daerah permukiman yang bercampur dengan kawasan pergudangan, terutama gudang-gudang kebutuhan rumah tangga.

Pada tahun 1918, berdasarkan *Topography in Batavia* (1921; lihat gambar 3), perkembangan struktur tata ruang Kota Cirebon lebih kompleks seiring dengan berkembangnya pembangunan berbagai infrastruktur oleh pemerintah kolonial yang saat itu menduduki Indonesia sebagai wilayah jajahan. Infrastruktur sangat terencana dengan penggunaan lahan bangunan, sawah, perkebunan, dan jaringan jalan yang lebih kompleks. Untuk perkebunan terbagi menjadi beberapa jenis lainnya, di antaranya kelapa, sawah, bambu, dan tanah subur untuk pertanian lainnya. Selain itu, infrastruktur untuk bangunan juga terbagi menjadi beberapa jenis yang terdiri atas kayu, bambu, besi dan batu bata. Pembangunan pada peta juga memisahkan antara bangunan pribumi dan bangunan yang dibuat oleh pemerintah kolonial itu sendiri (non pribumi). Berdasarkan peta 1918 tersebut, pusat kota berada dekat dengan pelabuhan. Kondisi ini ditunjukkan oleh peta



**Gambar 4.** Struktur tata ruang Kota Cirebon tahun 1931-1946  
(Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat 2019)

bahwa bangunan penting pemerintah kolonial berada dekat dengan pelabuhan, seperti kantor pemerintahan, kantor pos, kantor kontrol, bank dan hotel, serta diperkuat dengan keberadaan jalur kereta api yang menghubungkan Stasiun Cirebon Prujakan (Stasiun Cirebon SCS) dan Stasiun Cirebon Kejaksan (Stasiun Cirebon SS) dengan Pelabuhan Cirebon. Titik simpang ke pelabuhan dari Stasiun Cirebon Kejaksan berada tepat setelah perlintasan sebidang Jalan R.A. Kartini. Jalur kereta api (*railbed*) tersebut sekarang menjadi jalan (gang) buntu yang menghubungkan Jalan R.A. Kartini dengan Jalan K.S. Tubun.

*Railbed* dari Stasiun Cirebon Prujakan dan Stasiun Cirebon Kejaksan ke pelabuhan saat ini menjadi bagian dari kawasan permukiman padat penduduk. Jalan rel kereta api yang masih terpasang sebagian besar sudah tidak tampak di permukaan karena sudah ditutup semen dan menjadi jalan atau menjadi bagian dari fondasi rumah warga.

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan dari titik Stasiun Cirebon Prujakan dan Stasiun Cirebon Kejaksan sampai Kawasan Pelabuhan Cirebon, diketahui beberapa tinggalan perkeretaapian masih berada di tempatnya dan dikenali oleh penduduk setempat. Tinggalan-tinggalan tersebut adalah tiang sinyal mekanik yang berada di Jalan (Gang) Buntu. Pada saat jalur ini masih aktif, sinyal mekanik tersebut berfungsi sebagai pengatur lalu lintas masuk ke Stasiun Cirebon Kejaksan dari arah pelabuhan. Tinggalan perkeretaapian lainnya adalah struktur Jembatan Kali Sukalila, patok batas berterakan SCS, struktur pintu lintasan sebidang Jalan Siliwangi, singkapan rel yang masih terpasang lengkap dengan baut dan plat pengait rel berterakan SCS di Gang Sudarma, singkapan rel di *railbed* jalan Syech Magelung, serta struktur jembatan kereta api di Kali Baru.

Pada peta tahun 1931 (lihat gambar 4), perubahan tutupan atau penggunaan lahan

tidak terlalu signifikan. Perubahan yang terjadi hanya perkembangan infrastruktur di sekitar area penting, seperti area pelabuhan dengan penambahan bangunan untuk fungsi pergudangan, bangunan atau perkampungan di sekitar keraton kasepuhan, perairan di keraton kasepuhan yang lebih ditata dan luasnya relatif menjadi lebih kecil. Ke arah barat dari Keraton Kasepuhan di antara dua jalur rel kereta mulai juga berkembang perkampungan atau permukiman pribumi.

Perubahan lain terjadi pada perkembangan permukiman yang areanya semakin meluas ke seluruh wilayah di Kota Cirebon. Hal ini berkorelasi dengan pertumbuhan penduduk dan mobilitas penduduk dari luar daerah yang terpengaruh oleh mudahnya jalur transportasi memasuki Kota Cirebon. Tingginya aktivitas perdagangan dan industri di Cirebon mendorong mobilitas penduduk dari luar daerah dan pinggiran Cirebon ke Cirebon. Hal ini mendorong terbentuknya masyarakat yang multietnik di Cirebon dan perubahan fungsi lahan menjadi kawasan permukiman. Perubahan tutupan lahan terjadi di sebelah barat, yakni yang asalnya kawasan persawahan berubah menjadi kawasan permukiman. Perubahan fungsi lahan juga terjadi di daerah pesisir yang relatif dekat dengan pantai, yang berubah menjadi permukiman. Kondisi lainnya adalah semakin minimnya kawasan terbuka, termasuk kawasan semak belukar karena dimanfaatkan untuk pertanian dan permukiman (Hermawan 2019: 119).

Pada peta tahun 1946 (Centrale 1942) struktur ruang Kota Cirebon juga tidak terlalu banyak mengalami perubahan dan secara struktur sama dengan kondisi pada tahun 1931. Hal ini tampak pada peta penggunaan lahan yang perubahannya tidak terlalu mencolok dibanding sebelumnya, terutama ketika kereta api baru mulai beroperasi di Cirebon di akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20. Pada peta tahun 1946 terlihat adanya perubahan jalur rel kereta api di lingkungan Pelabuhan Cirebon,

yakni jalur yang berada di dekat lembaga permasyarakatan (lapas). Jalur ini awalnya melengkung dari arah timur ke barat dan dari arah pesisir ke arah lapas. Pada peta tahun 1931 dan 1946, jalur rel kereta api langsung memanjang dari jalur utama rel ke depan Lapas, dan berakhir di kompleks pergudangan di sekitar Jalan Benteng.

Uraian tersebut menunjukkan bahwa pembangunan dan pengoperasian kereta api di Cirebon berpengaruh pada tata ruang kota. Tingkat mobilitas penduduk yang meningkat seiring dengan terus berkembangnya angkutan kereta api mendorong berdirinya pusat-pusat aktivitas masyarakat, terutama di bidang ekonomi, di sepanjang jalur kereta api, terutama di sekitar stasiun dan di sekitar pelabuhan yang merupakan titik akhir perjalanan kereta api di Cirebon. Gudang-gudang komoditas banyak dibangun di kawasan pelabuhan dan mempunyai akses langsung dengan kereta api sehingga bongkar muat barang dilakukan di gudang.

#### 4. Penutup

Pembangunan perkeretaapian di Cirebon berpengaruh pada perkembangan tata ruang Kota Cirebon pada masa kolonial Belanda. Tata ruang Kota Cirebon memusat dengan perkembangan dari pusat kota ke pinggiran, terutama ke arah barat dan selatan. Pusat aktivitas masyarakat sebelum kedatangan bangsa Belanda adalah keraton dan lingkungannya. Keberadaan keraton sebagai pusat pertumbuhan mulai tergeser ketika aktivitas pelabuhan semakin ramai dan menjadi pusat perekonomian. Secara politik, peran keraton juga mengalami pengerdilan ketika pemerintah membentuk kabupaten yang bertugas mengatur masyarakat pribumi.

Sampai akhir abad ke-19, pelabuhan merupakan titik pusat perkembangannya. Tidak jauh dari pelabuhan terdapat pusat pemerintahan kolonial Belanda di Lapangan Kebumen dan Keraton. Pusat pemerintahan

Kabupaten dibangun di kawasan Kejaksan yang lokasinya lebih jauh dari pelabuhan, tetapi berada di poros Jalan Raya Pos. Ketika SCS mulai mengoperasikan jalur kereta api Semarang--Cirebon, pusat perhentian atau stasiun akhir dibangun tidak jauh dari pelabuhan, yaitu di kawasan Cangkol, dekat aliran *Kali Kasunean*. Penyediaan lahan untuk emplasemen stasiun Cirebon dilakukan dengan cara membeli dari masyarakat dan meminjam lahan milik Sultan Sepuh di Desa Kasunean. Akibat resesi ekonomi, NV SCS membatalkan pembangunan emplasemen stasiun di Cangkol dan menetapkan Stasiun Cirebon Prujakan sebagai pusat administrasi dan transportasi.

Perkembangan berikutnya, ketika perusahaan kereta api negara, SS, membangun stasiun akhirnya tidak di lingkungan pelabuhan, tetapi di Kejaksan, dekat pusat pemerintahan Kabupaten Cirebon. Ketika Cirebon resmi menjadi Gementee, pusat pemerintahan dibangun di kawasan Kejaksan dan lokasinya berdekatan dengan pusat pemerintahan Kabupaten Cirebon. Rumah dinas Asisten Residen juga dibangun di Kejaksan di sebelah timur Alun-alun Kejaksan. Kondisi ini mendorong kawasan Kejaksan sebagai pusat pertumbuhan baru, yaitu sebagai pusat pemerintahan Kotapraja dan Kabupaten dan aktivitas masyarakat juga berkembang di kawasan ini. Kondisi ini berdampak pada aktivitas pemerintahan formal yang berkaitan dengan pemerintahan berlangsung di kawasan Kejaksan walau pemerintahan yang lebih tinggi, yaitu Residen, tetap berada di kawasan Cangkol, dekat pelabuhan.

Pada akhir abad ke-19 dan memasuki abad ke-20, di Cirebon terdapat dua pusat pertumbuhan utama, yaitu kawasan pelabuhan dan kawasan dua stasiun kereta api (Stasiun Cirebon Kejaksan dan Stasiun Cirebon Prujakan). Kedua kawasan ini merupakan pusat pertumbuhan ekonomi Cirebon. Pusat-pusat pertumbuhan baru muncul di wilayah pinggiran Kota Cirebon tersebar di sepanjang

jalur kereta api, yaitu di sekitar perhentian (stasiun) kereta api, kawasan pusat aktifitas kebun (tempat pengepul) tebu, kawasan pabrik gula, dan titik-titik lainnya yang terhubung dengan jalan raya atau lalu lintas sungai.

### **Rekomendasi**

Gudang-gudang pelabuhan yang dibangun pada masa kolonial merupakan bukti kejayaan Pelabuhan Cirebon di masa kolonial Belanda. Kondisi bangunan gudang saat ini sebagian besar tidak difungsikan dan tidak terawat. PT. Pelabuhan Indonesia 3 selaku pengelola kawasan bersama dengan Pemerintah Kota Cirebon secara bersama perlu memelihara dan memanfaatkan kawasan pergudangan sebagai kawasan yang bermanfaat bagi masyarakat. Kekhasan arsitektur bangunan pergudangan masa kolonial di Pelabuhan Cirebon dapat menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk berkunjung dan mengenal lebih jauh tentang Pelabuhan Cirebon.

Keberadaan patok batas berterakan SCS di kampung Pamitran merupakan salah satu bukti eksistensi perjalanan kereta api antara Stasiun Cirebon dan pelabuhan. PT Kereta Api Indonesia selaku pemilik lahan diharapkan dapat melestarikan dan memelihara tinggalan tersebut, bahkan menjadikannya sebagai *historical spot*, yang dapat digunakan sebagai salah satu upaya memperkenalkan sejarah perkeretaapian di Cirebon kepada masyarakat luas.

### **Ucapan Terima Kasih**

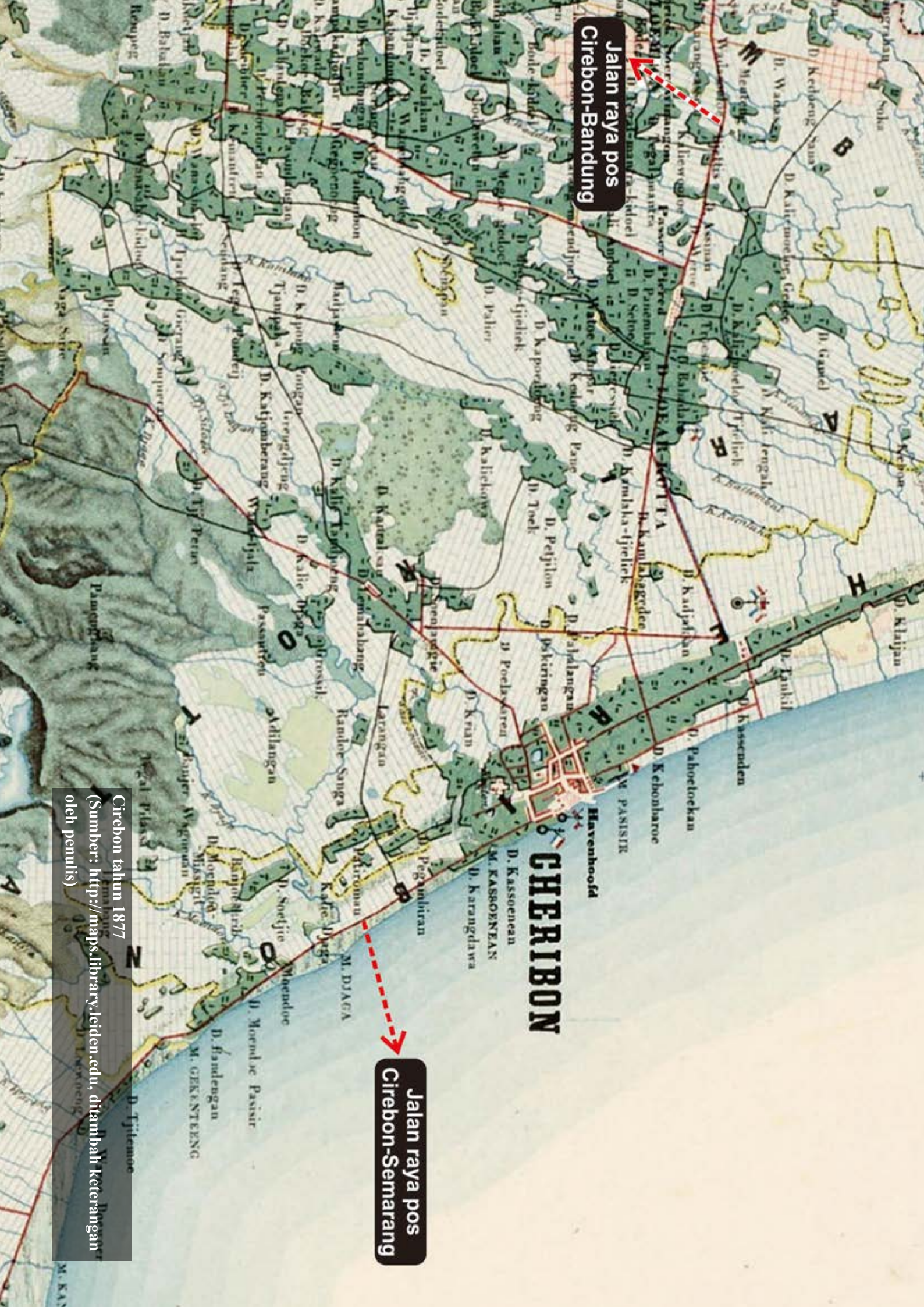
Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada EVP PT KAI Daop 3 Cirebon, melalui Manajer Penjagaan Asset; Kepala Dinas Kepala Dinas Kepemudaan Olah Raga Kebudayaan dan Pariwisata Kota Cirebon; dan Direktur Pelindo II Cabang Cirebon yang telah memberi izin untuk melakukan penelitian di wilayah kerjanya masing-masing. Tidak lupa kami juga menyampaikan terima kasih kepada Bapak Sumadi (staf Penjagaan Asset PT KAI

Daop 3 Cirebon); Mustakim Astedja (ketua Perkumpulan Kendi Pertula Cirebon); Aditya Dwi Laksana (Kereta Anak Bangsa); Semua anggota Tim Penelitian Arkeologi di Cirebon; dan pihak-pihak lainnya yang telah membantu pengumpulan data selama penelitian.

#### Daftar Pustaka

- Aksa, F. I., Utaya, S., & Bachri, S. (2019). Geografi dalam Perspektif Filsafat Ilmu. *Majalah Geografi Indonesia*, 33(1), 43–47. <https://doi.org/10.22146/mgi.35682>
- Astedja, M. (2016). *Perkembangan Morfologi Keraton Cirebon*. Cirebon: Kuliah Umum Bangunan dan Kawasan Cagar Budaya Cirebon.
- Centrale, B. (1942). Kaartezal Centrale Bibliotheek Kon. Inst. v. d. Tropen. *Amsterdam: Survey Directorate* H. Q ALFSEA.
- Darini, R., Hartono, M., Miftahuddin, Ashari, E., & Sulisty, Y. B. (2014). *Laporan Penelitian: Kereta Api di Jawa tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930*. Yogyakarta.
- Gedenkboek der Gemeente Cheribon 1906-1931*. (1931). Bandoeng - Cheribon: NV. A. C. Nix & Co.
- Hendro, E. P. (2014). Perkembangan Morfologi Kota Cirebon dari Masa kerajaan Hingga Akhir Masa Kolonial. *Paramita: Historical Studies Journal*, 24(1), 17–30. <https://doi.org/10.15294/paramita.v24i1.2861>
- Hermawan, I. (2018). *Laporan Penelitian Arkeologi: Keterkaitan antara Transportasi Kereta Api dengan Perkembangan Wilayah Pada Masa Kolonial Di Kabupaten Cirebon dan Indramayu, Jawa Barat*. Bandung.
- Hermawan, I. (2019). *Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api dan Tata Ruang Kota Cirebon, Jawa Barat*. Bandung.
- Hermawan, I., & Mainaki, R. (2019). Pemetaan Jalur dan Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda di Wilayah Cirebon Timur. *Sosioteknologi*, 18(3), 560–577. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.5614%2Fsostek.itbj.2019.18.3.21>
- Hudiyanto, R. (2015). Kopi dan Gula: Perkebunan di Kawasan Regentschap Malang 1832-1942. *SEJARAH DAN BUDAYA: Jurnal Sejarah, Budaya, dan pengajarannya*, 9(1), 96–115. Diambil dari <http://journal2.um.ac.id/index.php/sejarah-dan-budaya/article/view/1565/853>
- Kusliansjah, K., & Ramadhan, A. (2013). Struktur pesisir (Waterfront) Kota Cirebon - Jawa Barat, Studi Kasus: Telaah Morfologi kawasan Pesisir Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon. In *Research Report - Engineering Science* (Vol. 1). Diambil dari <http://journal.unpar.ac.id/index.php/rekayasa/article/view/184>
- Kusumastuti, K. (2017). Kajian Perencanaan Kota Pada Gedung Bekas RSJ Mangunjayan Sriwedari, Surakarta. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, 7(1), 11. <https://doi.org/10.20961/region.v7i1.5776>
- Lasmiyati. (2013). Keraton Kanoman di Cirebon (Sejarah dan Perkembangannya). *Patanjala: Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, 5(1), 131–146.
- Leksono, A., Atmodjo, W., & Maslukah, L. (2013). Studi Arus Laut pada Musim Barat di Perairan Pantai Kota Cirebon. *Journal of Oceanography*, 2(3), 206–213. Diambil dari <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jose.50275Telp/Fax>
- Lubis, N. H. (2000). Cirebon. In N. H. Lubis (Ed.), *Sejarah Kota-Kota Lama di Jawa Barat* (hal. 21–48). Bandung: Alqaprint.

- Mainaki, R., & Hermawan, I. (2019). Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda di Wilayah Indramayu: Pemetaan Jalur dan Bukti Tinggalan Arkeologis. *JURNAL WALENNAE*, 17(2), 125–142. <https://doi.org/10.24832/wln.v17i2.388>
- Marihandono, D., Juwono, H., Budi, L. S., & Iswari, D. (2016). *Sejarah Kereta Api Cirebon - Semarang, Dari Konsesi ke Nasionalisasi* (E. Yulianto, Ed.). Bandung: Aset Non Railway, Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Pendopo Cirebon Dirintis Sejak 1903 - Pikiran-Rakyat.com. (2018). Diambil 19 Agustus 2020, dari 27 Februari website: <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01294033/pendopo-cirebon-dirintis-sejak-1903-420246>
- Puguh, D. R. (2010). *Dari “Per Aspera ad Astra” Ke “Cirebon Baru”*: Perubahan Citra Kota Cirebon 1930-1950-an. 1–10. Diambil dari [http://eprints.undip.ac.id/3266/2/21\\_Per\\_Aspera\\_ad\\_Astra\\_\(Dhanang\\_R.\).pdf](http://eprints.undip.ac.id/3266/2/21_Per_Aspera_ad_Astra_(Dhanang_R.).pdf)
- Raap, O. J. (2017). *Sepoer Oeap Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Rachmawati, R. (2008). Pengembangan Pusat Pelayanan Ekonomi di Pinggiran Kota sebagai Alternatif Penanganan Problematik Ruang di Kota Yogyakarta. *Majalah Geografi Indonesia*, 22(1), 73–90. <https://doi.org/10.22146/mgi.15459>
- Rukayah, S., & Juwono, S. (2018). Arsitektur dan Desain Kota Hibrida pada Kantor Pos dan Alun-Alun di Medan. *TATALOKA*, 20(3), 317. <https://doi.org/10.14710/tataloka.20.3.317-330>
- Sumaatmadja, N. (1988). *Studi Geografi: Suatu pendekatan dan Analisa Keruangan* (II). Bandung: Alumni.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- Wardhani, F. L. (2014). Kajian Kelas Sosial Pada Rumah Pegawai Stasiun kereta Api Kedjaksan Cirebon 1911-1942. *PURBAWIDYA: Jurnal penelitian dan Pengembangan Arkeologi*, 3(2), 141–156. <https://doi.org/10.24164/pw.v3i2.42>
- Yunus, H. S. (2000). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.



Jalan raya pos Cirebon-Bandung

Jalan raya pos Cirebon-Semarang

**CHERIBON**

Cirebon tahun 1877  
(Sumber: <http://maps.library.leiden.edu>, ditambah keterangan oleh penulis)