

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Jalan raya merupakan prasarana transportasi yang paling penting, sebagai media penghubung antara satu tempat ke tempat yang lainnya. Jalan raya juga, dapat memudahkan manusia dalam memindahkan barang. Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai.<sup>1</sup> Manusia memiliki kebutuhan dasar untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lainnya, baik bersifat sementara maupun menetap, jarak dekat maupun berjarak jauh.

Sebelum adanya jalan raya, aktivitas dagang masyarakat Cirebon menggunakan jalur sungai. Oleh karena itu jalur sungai mempunyai peranan penting dalam perkembangan kota Cirebon. Jalur sungai maupun jalur darat yang memungkinkan terlaksananya hubungan antara daerah pedalaman dengan kota Cirebon. Jalur-jalur tersebut merupakan prasarana penting tidak hanya untuk lalu lintas perdagangan darat, untuk membedakan dengan perdagangan laut, tetapi juga untuk kepentingan urusan pemerintah, gerakan militer maupun untuk mobilitas penduduk. Jalur sungai tentunya memiliki peranan besar

---

<sup>1</sup>Sutiawan Herwana, *Perkembangan Transportasi Darat di Sukabumi Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi dan Perkembangan Kota Tahun 1881-1942*, (Skripsi), ( Bandung: Program Studi Sejarah Universitas Padjajaran, 2012 ), diakses dari [www.portalaruda.org](http://www.portalaruda.org) pada tanggal 17 Febuari 2020 pada pukul 07.33 WIB

dalam komunikasi dan transportasi antara kota Cirebon dan pedalaman. Sebagai bukti kuat yang mengungkap tentang peranan jalur sungai dalam konteks hubungan antara pantai dengan pedalaman adalah apa yang telah dilaporkan oleh Tome Pires yang pernah berkunjung ke kota ini pada tahun 1513 yang menceritakan bahwa kota Cirebon dapat dicapai melalui sungai yang dapat dilayari sampai ke pedalaman.<sup>2</sup> Sementara itu, jalur darat yang menghubungkan kota Cirebon dengan pedalaman dan daerah sekitarnya telah ada sejak zaman kerajaan Hindu terutama sejak masa kerajaan Pajajaran, meskipun masih berupa tentang tanah yang dikeraskan atau berupa jalan yang terbentuk karena biasa dilalui.<sup>3</sup>

Transportasi darat ini mengalami perkembangan sejak awal ide penciptaannya sehingga berkembang seperti sekarang ini. Perkembangan transportasi darat ini disesuaikan dengan kebutuhan manusia yang selalu menginginkan alat transportasi yang lebih baik, nyaman, efisien, dan efektif.<sup>4</sup>

Pembangunan jalan telah dilakukan sejak berabad-abad yang lalu, termasuk di Indonesia, sehingga memiliki sejarah yang sangat panjang. Pada masa penjajahan, jalan dibangun untuk berbagai kepentingan, di antaranya yaitu untuk memperlancar distribusi hasil-hasil pertanian, perdagangan, komunikasi, mobilitas penduduk, bahkan dalam rangka

---

<sup>2</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon Dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930*, (Tesis), (Yogyakarta Universitas Gajah Mada, 1994). hlm. 40.

<sup>3</sup> Ibid, 49

<sup>4</sup> Isriani Hardini, *Ensiklopedia Transportasi Darat*, (Banten: Talenta Pustaka Indonesia, 2009) Hlm. 5

pertahanan dan keamanan. Hal ini berbeda dengan pembangunan jalan trem atau kereta api yang pada umumnya dilaksanakan dengan melibatkan pihak swasta.<sup>5</sup>

Di antara jalan raya yang telah dibangun di Indonesia adalah Jalan Raya Pos atau Jalan Raya Daendels. Jalan raya ini memanjang dari barat ke timur sepanjang pulau Jawa, yang sebagian besar melalui pantai, beberapa bagian lainnya melewati pegunungan dan hutan untuk menghindari daerah rawa dan perairan. Modernisasi Jawa dimulai sejak Daendels membangun jalan raya yang difungsikan sebagai katalisator dalam melakukan perubahan tradisi feodal. Pembangunan jalan itu memungkinkan atau paling tidak telah menstimulasi peningkatan pasar-pasar baru dan industri baru pada abad ke 19. Jalan raya tersebut menjadi jalur transportasi utama dan jalur ekonomi besar yang menghubungkan berbagai kota besar dan menjadi jalan utama di berbagai kota di Pulau Jawa

Daendels memimpin Hindia Belanda (1808-1811). Dalam kurun waktu tiga tahun ia membangun Jalan Raya dari Anter-Panarukan. Tujuan dibangunnya jalan tersebut adalah untuk mengamankan Pulau Jawa dari serangan Inggris, dan kelancaran dalam menyampaikan informasi melalui dinas pos.<sup>6</sup>

Pembangunan jalan raya pos Daendels memanfaatkan kerja wajib. Hal ini berkaitan dengan sistem eksploitasi pemerintah kolonial yang

---

<sup>5</sup> Departemen Penerangan R.I., *20 Tahun Indonesia Merdeka, Buku V* (Jakarta: Departemen Penerangan R.I., 1965), hlm. 711

<sup>6</sup> A Sobana Hardjasaputra dkk, *Cirebon dalam Lima Zaman abad ke-15 hingga pertengahan abad ke-20*, (Bandung: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat, 2011), hlm. 132 - 134

melihat peluang bahwa sistem kerja wajib yang sudah berlangsung lama dalam pemerintahan tradisional Jawa dapat dimanfaatkan untuk kepentingan-kepentingan pemerintah kolonial.<sup>7</sup>

Jalan raya merupakan sarana transportasi yang penting. Karena dapat menghubungkan masyarakat yang ada di pedalaman. Didalam sejarah Nusantara, jalan raya merupakan kebutuhan pokok masyarakat, terutama masyarakat agraris.<sup>8</sup>

Berdasarkan uraian diatas tersebut, penulis penulis tertarik dengan Jalan Raya yang dibangun oleh Daendels dan dampak dari adanya jalan tersebut untuk kepentingan sosial ekonomi masyarakat. Untuk itu penulis mengambil judul “ **Kebijakan Daendels Dalam pembangunan Jalan Raya Pos Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Cirebon 1808 - 1815**“

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Melihat latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penulis merumuskan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan Daendels dalam membangun jalan raya pos di Cirebon?
2. Bagaimana Dampak dari adanya jalan raya pos Daendels terhadap perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Cirebon Tahun 1808 - 1815?

---

<sup>7</sup> A. M. Djulianti Suroy, *Eksplorasi Kolonial Abad XIX, Kerja Wajib di Karesidenan Kedu 1800-1890*, (Yogyakarta: Tarawang Press,2000), hlm. 7-8

<sup>8</sup>Endah Sri Hartatik, *Dua Abad Jalan Raya Pantura sejak era kerajaan mataram islam hingga orde baru*, ( Yogyakarta: Nurmahera, 2018), hal.5

### **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

1. Untuk mengetahui kebijakan Daendels dalam membangun jalan raya pos di Cirebon.
2. Untuk mengetahui dampak dari adanya jalan raya pos Daendels terhadap pertumbuhan sosial ekonomi masyarakat kota Cirebon pada tahun 1808 - 1815.

Penelitian ini akan bermanfaat bagi berbagai pihak yang ingin mengetahui dan mempelajari tentang Jalan Raya Daendels. Tulisan ini diharapkan dapat memberi pengetahuan dan wawasan bagi pembaca tentang satu sejarah transportasi darat di Cirebon.

1. Tulisan ini diharapkan dapat memberi pengetahuan bagi pembaca tentang perkembangan kehidupan social ekonomi pada masa hindia belanda
2. Tulisan ini diharapkan dapat menambah referensi untuk penulisan selanjutnya.

### **D. RUANG LINGKUP**

Penelitian ini akan membatasi pembahasan dan lebih terfokus pada masalah inti agar penelitian ini tidak keluar dari pokok pembahasan yang sudah ditentukan, selain itu penelitian mengerucut pada permasalahan yang akan dibahas.

Sebagaimana sebuah tulisan sejarah, maka pembatasan waktu jelas perlu dilakukan. Penelitian ini dimulai dari tahun 1808 sampai tahun 1815. Pada tahun 1808 merupakan awal Daendels datang ke Indonesia, selang beberapa bulan membangun jalan raya yang menjadi awal adanya modernisasi di Jawa. Sementara pada tahun 1815 merupakan dibuatnya peraturan tentang dinas pos pada masa Raffles, jalan raya ini

diperbesar dan dibuat cabang-cabang hingga sampai ke pedalaman. Jalan raya tersebut pada masa-masa selanjutnya menjadi jalur transportasi ekonomi utama dalam pendistribusian pertanian secara cepat dibandingkan sebelum dibangunnya. Oleh karena itu, penulis juga akan membahas tentang dampak dari dibangunnya jalan raya Daendels terhadap perkembangan sosial ekonominya.

## **E. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam penelitian ini, penulis mempelajari dan menganalisa dari karya ilmiah yang berkaitan dengan judul “Kebijakan Daendels dalam Pembangunan Jalan Raya Pos Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Cirebon 1808-1815” di antaranya :

- 1. Perkembangan Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintahan Daendels**, ditulis oleh Endah Sri Hartatik dimuat dalam *Paramita: Historical Studies Journal* volume 26 nomor 2 tahun 2016. Artikel ini membahas tentang jalan raya pos Daendels di pantai utara Jawa Tengah. Para penguasa semakin mudah dalam mengontrol administrasi dan majunya perkembangan ekonomi di wilayah-wilayah yang dilalui oleh jalan tersebut.

Persamaan penulis dengan artikel ini adalah sama-sama membahas Jalan Raya Daendels. Adapun perbedaan penulis dengan artikel ini adalah penulis membahas tentang jalan raya Daendels di wilayah Cirebon, sedangkan di dalam artikel ini membahas tentang jalan raya Daendels di wilayah timur.

- 2. Pengaruh Kolonial Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Cirebon Tahun 1752-1830**, artikel ini ditulis oleh Lisa Susanti pada *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah* Volume 3 Nomor 3 Tahun 2018. Artikel ini

membahas tentang kota Cirebon pada abad ke 18 dan perkembangan kehidupan sosial ekonomi dan dampak masyarakat yang ditimbulkan atas keterlibatan kolonial di Cirebon. Persamaan penulis dengan artikel tersebut adalah sama sama membahas tentang sosial ekonomi masyarakat Cirebon. Akan tetapi perbedaanya adalah penulis membahas sosial ekonomi Cirebon pada tahun 1808 – 1816.

**3. Tesis Jalan Raya Daendels dari Buttenzorg sampai Karangsambung Sebagai Media Integrasi Ekonomi Di karesidenan Priangan dan Sekitarnya 1808 – 1850.** Tesis ini karya Imam Gunarto Program Pasca Sarjana Program Magister Ilmu Sejarah Universitas Diponegoro Semarang. Dalam tesis ini membahas jalan raya Daendels dari Bogor sampai Karangsambung pada tahun 1808 – 1850. Persamaan dengan penulis yaitu sama sama meneliti tentang jalan raya Daendels sedangkan perbedaanya penulis dengan tesis ini yaitu di dalam tesis ini membahas tentang jalan Daendels dari Bogor sampai Karangsambung sedangkan penulis membahas tentang jalan Daendels di Cirebon.

## **F. LANDASAN TEORI**

### **1. Kebijakan**

Kebijakan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan dan cara bertindak

(tentang pemerintahan, organisasi dan lain-lain ); pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip dan garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran.<sup>9</sup>

Budi Winarno mengatakan bahwa kebijakan adalah suatu kegiatan beserta konsekuensinya yang banyak berhubungan dengan mereka yang bersangkutan untuk mencapai suatu keputusan sendiri.<sup>10</sup> Berdasarkan pendapat tersebut, kebijakan adalah kegiatan yang ditetapkan oleh pemerintah yang dapat dilakukan sendiri yang mana tujuannya adalah untuk mempengaruhi kehidupan masyarakat. Kata kebijakan dapat disimpulkan sebagai perintah dari penguasa dalam mengatur masyarakat

Pada masa pemerintahan Jendral William Daendels berkuasa di Indonesia, ia melaksanakan sejumlah kebijakan. Salah satu kebijakan dari Daendels adalah membangun jalan raya dari Anyer-Panurukan sepanjang 1000 kilometer.

## 2. Dampak

Dampak adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat, baik akibat positif maupun akibat negatif.<sup>11</sup> Berdasarkan pengertian di atas,

---

<sup>9</sup> KBBI Offline, Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima, Badan Pengembangan Bahasa dan Perbukuan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2018.

<sup>10</sup> Romaully Febriana Salitonga, *Implementasi Kebijakan Pemerintah Kabupaten Bekasi Dalam Pengentasan Kemiskinan Masyarakat*, (Skripsi), diterbitkan oleh Jurusan Politik dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang (UNNES), 2017, Hlm. 24, Diunduh dari [www.lib.unnes.ac.id](http://www.lib.unnes.ac.id) pada tanggal 18 Juni 2020 pukul 14.48 WIB.

<sup>11</sup> KBBI Offline, Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima, Badan Pengembangan Bahasa dan Perbukuan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2018.

dampak bisa diartikan sebagai akibat. Sedangkan akibat adalah hasil yang telah dari suatu peristiwa yang telah terjadi.<sup>12</sup>

Jadi, definisi dampak menurut pengertian di atas mengenai dampak sosial ekonomi dengan adanya transportasi darat di Cirebon terhadap masyarakat yaitu adanya perubahan terhadap sosial ekonomi. Perubahan terhadap ekonomi adalah semakin maju dan pesatnya perekonomian pada masa itu karena jalur transportasi yang semakin cepat dalam pengiriman barang. Sedangkan pada sosialnya semakin eratnya interaksi antara masyarakat.

### 3. Sosial Ekonomi

Arti sosial dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah berkaitan dengan masyarakat tentang tumbuh dan berkembangnya suatu masyarakat.<sup>13</sup> Sedangkan arti ekonomi dalam Kamus Besar bahasa Indonesia adalah ilmu tentang asas-asas produksi, distribusi dan pemakaian barang-barang serta kekayaan (seperti hal keuangan, perindustrian, dan perdagangan), pemanfaatan uang, tenaga, waktu dan sebagainya. Tata kehidupan perekonomian, urusan keuangan rumah tangga. Penjelasan tentang sosial ekonomi adalah dalam kehidupan bermasyarakat kata sosial dan ekonomi saling berkaitan, karena ketika

---

<sup>12</sup> Azhar Firdaus, *Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Sekitar Situ Akibat Musibah Situ Gintung*, (Skripsi), ( Jakarta: Program Studi Pengembangan Masyarakat Islam Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, 2011), Hlm. 17, diunduh dari [www.repository.uinjkt.ac.id](http://www.repository.uinjkt.ac.id) pada tanggal 15 Maret 2020 pada pukul 01.13 WIB.

<sup>13</sup> KBBI Offline, Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima, Badan Pengembangan Bahasa dan Perbukuan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2018.

masyarakat berinteraksi pasti didalamnya terdapat kegiatan ekonomi seperti jual beli, perindustrian, dan lain sebagainya.

Perkembangan sistem transportasi melahirkan perubahan sistem tata ruang di suatu wilayah dan mengembangkan aktifitas ekonomi. Secara umum, dapat dikatakan bahwa modernisasi Jawa dimulai ketika Daendels membangun jalan raya. Pembangunan jalan raya tersebut memungkinkan atau paling tidak telah menstimulasi peningkatan pasar-pasar baru dan industri baru pada abad ke 19. Jalan raya tersebut menjadi jalur transportasi utama dan jalur ekonomi besar yang menghubungkan berbagai kota besar selain itu juga menjadi jalan utama di berbagai kota di Pulau Jawa.

## **G. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang akan dipakai adalah metode sejarah, yang menggunakan prosedur atau aturan dalam penelitian sejarah. Louis Gottschalk di dalam buku *Metode Penelitian Sejarah* memaknai metode sejarah sebagai proses menguji dan menganalisis data secara kritis, dokumen-dokumen, dan peninggalan masa lampau yang dapat dipercaya, serta membuat interpretasi dan sintesis atas fakta-fakta tersebut menjadi kisah sejarah yang dapat dipercaya.<sup>14</sup>

Penelitian sejarah menurut Jack. R. Fraenkel & Norman E yang dikutip oleh Yatim Rianto, adalah penelitian yang secara langsung

---

<sup>14</sup> A. Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2018), hlm.

memfokuskan kepada masa lalu. Penelitian ini menggambarkan peristiwa yang telah terjadi pada masa lampau.<sup>15</sup>

Dalam mencari data dilakukan secara sistematis agar mampu menggambarkan, menjelaskan, dan memahami peristiwa yang terjadi pada masa lalu. Metode penelitian sejarah menurut Nugroho Notosusanto meliputi empat langkah yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi.<sup>16</sup>

#### 1. Heuristik

Heuristik adalah mengumpulkan berbagai sumber data yang terkait dengan masalah yang sedang diteliti. Contohnya dokumen sejarah (arsip atau naskah), mengunjungi situs sejarah, mewawancarai para saksi sejarah.<sup>17</sup>

Sumber sejarah adalah semua yang menjadi pokok sejarah, sumber sejarah juga dapat dimaknai sebagai benda untuk membuktikan sejarah. sumber sejarah dapat dibagi menjadi tiga yaitu sumber primer, sumber sekunder dan sumber tersier.<sup>18</sup>

##### a. Sumber Primer

Sumber primer adalah sumber sejarah yang direkam dan dilaporkan oleh para saksi mata. Sebagai sumber sejarah, sumber premier lah yang harus dikejar karena sumber premier ini lah yang paling valid dan dapat

---

<sup>15</sup>Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Penelitian dan Penulisan Sejarah*. (Jakarta: Dep. HANKAM Pusat ABRI, 1978), hlm. 18-19

<sup>16</sup> A. Daliman, *Op.Cit*, Hlm. 46

<sup>17</sup>Anwar Sanusi, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Cirebon: Syekh Nurjati Press, 2013), hlm 138

<sup>18</sup> Anton Dwi Laksono, *Apa Itu Sejarah: Ruang Lingkup, Metode dan Penelitian*, (Kalimantan Barat: Derwati Press, 2018), Hlm. 94

dipercaya.<sup>19</sup> Bukti – bukti tulis tangan pertama mengenai sejarah yang dibuat pada waktu peristiwa yang terjadi oleh orang yang hadir pada peristiwa tersebut. Selain itu juga, sumber primer tertulis seperti arsip, dokumen, naskah, catatan harian, surat kabar, piagam, dan benda-benda lain yang tertulis ketika peristiwa itu terjadi.<sup>20</sup>

Pada penelitian ini sumber primer yang akan digunakan oleh penulis adalah berupa arsip-arsip yang tersimpan di kota Cirebon maupun di Kantor Arsip Nasional, dokumen dan naskah yang ada di keraton atau budayawan Cirebon.

#### b. Sumber Sekunder

Sumber sekunder Contohnya adalah pada buku – buku sejarah, skripsi, tesis, disertasi atau tulisan dan karya ilmiah yang lainnya yang ditulis berdasarkan dokumen, catatan, arsip atau surat kabar sezaman yang dapat dimasukkan di dalam kategori sumber primer.

#### 2. Kritik

Kritik merupakan tahapan menguji otentisitas sumber atau semua data yang berkaitan dengan pembahasan tersebut antara data yang berkaitan dengan penelitian tersebut atau tidak. Sumber-sumber tersebut harus dilakukan penyeleksian atau penyaringan data terlebih dahulu untuk diketahui kebenaran dan kredibilitasnya dari data-data yang diperoleh sebagai upaya untuk memperoleh keabsahan sumber dengan mengacu kepada prosedur yang telah ditetapkan.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> A. Daliman, *Op.Cit*, Hal. 50

<sup>20</sup> *Ibid*, hlm. 97

<sup>21</sup> Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, ( Bandung: CV Pustaka, 2014 ) hlm. 101

Setelah selesai dilaksanakannya langkah pengumpulan sumber-sumber sejarah dalam bentuk dokumen-dokumen, maka tahapan yang harus dilakukan setelahnya adalah kritik (verifikasi) sumber. Uji validasi yang telah ditemukan.<sup>22</sup>

Verifikasi terhadap sumber-sumber sejarah terdiri dari kritik eksternal dan kritik internal.

a. Kritik eksternal

Didalam kritik eksternal adalah mempermasalahkan apakah sumber itu asli atau palsu sehingga para sejarawan harus mampu menguji tentang keakuratan dokumen sejarah tersebut. Misalnya adalah waktu pembuatan dokumen, bahan atau materi dokumen.

b. Kritik internal

Kritik internal dilakukan sebagai pembuktian bahwa data tersebut dapat dipercaya dengan membandingkan para saksi sebagai sumber.

3. Interpretasi

Interpretasi adalah menganalisa data sehingga menjadi sesuatu yang bisa diterima dan masuk akal. Sumber data tersebut dikumpulkan dan dianalisis untuk memperoleh fakta. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan informasi yang relevan. Tujuannya adalah agar cerita sejarah tersebut sesuai dengan urutan apa yang telah terjadi.

4. Historiografi

Historiografi adalah proses akhir dari metode sejarah yaitu penyusunan data sejarah dan berbagai sumber yang telah diseleksi dalam sebuah bentuk penulisan sejarah, setelah melakukan penafsiran terhadap data-data yang ada. Selain itu juga, historiografi merupakan

---

<sup>22</sup> A. Daliman, *Op.Cit*, hlm. 58

tahapan akhir dari metode penulisan sejarah. Dalam penyusunan historiografi ini selalu menggabungkan peristiwa satu dengan peristiwa yang lainnya sehingga menjadi rangkaian fase sejarah yang utuh.<sup>23</sup>

Setelah melewati tahapan-tahapan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penulis melakukan pelaporan hasil penelitian yang ditulis dalam skripsi sebagai hasil karya dalam sebuah penelitian sejarah. Sehubungan dengan penelitian tersebut, maka penyampaiannya secara garis besar terdiri atas beberapa bagian yaitu, pendahuluan, hasil penelitian, dan kesimpulan yang terdiri atas lima bab yang penjabarannya akan saling berhubungan antara satu bab dengan bab yang lainnya.

## **H. SISTEMATIKA PENULISAN**

Untuk mempermudah dalam pembahasan ini, maka penulis akan membagi bagian bab-bab agar sejalan dengan alurnya. Secara keseluruhan penelitian ini terbagi kedalam lima bab, dengan sistematika penulisan sebagai berikut.

Pada Bab I, bab ini membahas tentang pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, metode penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, landasan teori dan sistematika penulisan.

Pada bab II, bab ini menguraikan Cirebon pada masa kolonial. Dalam bab ini penulis akan memaparkan tentang Cirebon pada abad ke 19, situasi pemerintahan dan transportasi Cirebon.

---

<sup>23</sup> Anwar Sanusi, *op.cit*, hlm. 139

Pada bab III, bab ini membahas tentang biografi Daendels. Dalam bab ini penulis memaparkan tentang keluarga Daendels, awal kedatangan Daendels ke Jawa dan kebijakan Daendels.

Bab IV membahas tentang dampak dampak jalan raya pos Daendels terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Cirebon. Pada bab ini penulis akan menguraikannya tentang pembangunan Jalan Raya Pos dan dampaknya terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Cirebon.

Bab V, bab ini tentang penutup. Dalam bab ini penulis akan memberikan kesimpulan yang merupakan jawaban dari masalah yang telah disebutkan terdahulu serta saran yang akan menjadi acuan bagi perbaikan untuk peneliti selanjutnya.

