

# IAIN SYEKH NURJATI CIREBON

DALAM ALUR DINAMIKA SEJARAH  
(1965-2021)



Dr. Anwar Sanusi, M.Ag  
Dr. Tendi, S.Pd., M.Hum

## **BAB I**

### **SELAYANG PANDANG PERUBAHAN SUNGAI DI CIREBON**

#### **A. Pengertian dan Perubahan Fungsi Sungai di Cirebon**

Sungai sebagai sumber air memiliki fungsi serba guna bagi kehidupan dan penghidupan manusia. Hal ini karena sungai merupakan bagian dari cikal bakal awal suatu peradaban manusia.<sup>1</sup> Banyak peradaban di dunia ini berawal dari tepian air. Tepian air dapat berwujud tepi telaga, tepi oase, tepi paya-paya,<sup>2</sup> tepi pantai dan tepi sungai. Keberadaan air sangat mutlak dibutuhkan bagi kehidupan dasar manusia, karena faktor inilah kemudian mereka bertemu, berkumpul lalu membentuk komunitas yang pada akhirnya terbangun sebuah kebudayaan dan peradaban di antara mereka.<sup>3</sup>

Negeri-negeri yang sangat tua kebudayaannya mulai tumbuh, berkembang, dan maju tak lepas dari keberadaan air. Sebagai contoh Mesir, Mesopotamia, India, dan Cina. Pemukiman-pemukiman penduduknya dialiri oleh sungai-sungai Nil, Eufkrat, Tigris, Gangga, Indus, Hoangho, dan Yang Tse Kia.<sup>4</sup>

Demikian juga di Indonesia, dua kerajaan tertua di Indonesia terletak di tepian sungai yakni kerajaan Kutai dan Tarumanegara. Kerajaan Kutai yang diperintah oleh Raja Mulawarman terletak di aliran Sungai Mahakam di Kalimantan

---

<sup>1</sup> Nurlidiawati, *Sungai Sebagai Wadah Awal Munculnya Peradaban Umat Manusia*, dimuat dalam Jurnal Rihlah volume 1 nomor 2 tahun 2014, diterbitkan oleh Fakultas Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Alaudin Makassar, hlm. 93, diunduh dari [www.Journal.uin-alauddin.ac.id](http://www.Journal.uin-alauddin.ac.id), tanggal 30 November 2018 pukul 19.10 WIB.

<sup>2</sup> Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Tepi paya-paya adalah daerah di sekitar muara sungai yang cukup luas, merupakan wilayah lumpur dengan kadar air yang relatif tinggi. Lihat KBBI Offline, Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima, Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2018.

<sup>3</sup> Zaenal Masduqi, *Cirebon Dari Kota Tradisional Ke Kota Kolonial*, Cirebon: Nurjati Press, 2011, hlm 9.

<sup>4</sup> Zaenal Masduqi, *Pemerintahan Kota Cirebon (1906-1942)*, (Tesis), Yogyakarta: Program Stidi Ilmu Sejarah Universitas Gadjah Mada, 2010, hlm. 22.

Timur dan Kerajaan Tarumanegara yang diperintah oleh Raja Purnawarman terletak di aliran Sungai Citarum Jawa Barat.<sup>5</sup>

Begitu pula dengan Cirebon, sejak masa Pra-Islam kehidupan di perairan telah melekat pada daerah ini. Pada awal abad ke-5 Masehi, sejalan dengan dicanangkannya program pembangunan sungai-sungai di seluruh Jawa Barat oleh Maharaja Purnawarman.<sup>6</sup> Program pembangunan itu berupa memperkokoh, memperlebar, dan memperdalam sungai yang dilakukan oleh seluruh masyarakat sebagai karya bakti. Pelaksanaannya dimulai dengan memperkokoh pinggiran Sungai Gangga<sup>7</sup> di wilayah Indraprahasta (Cirebon Girang). Upacara ritual ini dilakukan pada 12 *Kresnapaksa Posyamasa* (Desember-Januari) tahun 332 Saka atau 411 Masehi. Adapun Sungai Gangga berfungsi sebagai tempat dilaksanakannya upacara mandi untuk mensucikan diri menurut Sanghyang Agama yang dilaksanakan setahun sekali.<sup>8</sup>

Selain sebagai tempat upacara-upacara ritual, sungai juga mempunyai peranan yang tidak kecil untuk komunikasi dan transportasi antara Kota Cirebon, daerah pedalaman, dan daerah sekitarnya. Dalam beberapa kisah dijelaskan mengenai

---

<sup>5</sup> *Ibid*, hlm. 23.

<sup>6</sup> Menurut penelitian T.D. Sudjana, berdasarkan *Naskah Negara Kertabumi Sargah I, Parwa I* “Raja Purnawarman merupakan Raja yang ke-III dari Kerajaan Tarumanegara yang memerintah tahun 395– 434 Masehi) yang bercorakan Hindu. Di bawah Pemerintahannya Kerajaan Tarumanegara mengalami kejayaan yang cukup pesat.”

<sup>7</sup> Menurut penelitian sejarawan T.D. Sudjana sebagaimana dalam “Rara Yoga”, Kerajaan Indraprahasta merupakan pusat penyelenggaraan upacara mandi suci. Dengan sendirinya banyak pendeta Brahmana dan pemuka agama yang berdiam di ibukota kerajaan ini. Kerajaan ini oleh Raja Purnawarman dijadikan tempat Yamuna dan Benares seperti di India, karena Purnawarman ingin mengingat leluhurnya. Oleh karena itu, Indraprahasta memiliki sebuah sungai yang disucikan disebut Loh Gangga untuk tempat mandi suci umat Hindu. Mandi Suci biasanya dilakukan di tempat yang disebut “Muara Suba”, sekarang adalah Kali Tanjung sampai Pendakian jalan yang disebut Situ Gangga. Sungai Gangganadi ini mengalir dari Sungai Grampak (Sarwadadi) menuju Sungai Suba (Dukuh Semar) dan kemudian berakhir menuju muara Sungai Kesunean (Kriyan). Lihat juga. Didin Nurul Rosyidin, dkk, *Kerajaan Cirebon*, Jakarta: Puslitbang Lektur dan Khazanah Keagamaan Badan Litbang dan Diklat Kementerian Agama RI, Cet. I, 2013, hlm. 27-28.

<sup>8</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Kota Dagang Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1998, hlm. 47.

adanya peranan sebuah sungai, sebagai contoh cerita tentang Kraton Galuh (di pedalaman Cirebon)<sup>9</sup> menggunakan sungai sebagai benteng dan barikade untuk menangkis serangan pasukan gabungan Cirebon, Kuningan, dan Demak pada awal abad XVI. Demikian juga legenda tentang Kali Sukalila yang bermuara di Pelabuhan Cirebon yang bersumber dari cerita Syekh Magelung ketika datang ke Cirebon.<sup>10</sup>

Dilihat dari letak geografisnya, Kota Pelabuhan Cirebon sangat strategis. Hal yang paling menonjol dalam geografis Pelabuhan Cirebon adalah sungai. Sebelum jalur transportasi darat berkembang, peran sungai memiliki peran yang besar dalam menghubungkan daerah pedalaman (*hinterland*) dengan daerah pesisir Cirebon. Dalam *Suma Oriental* pada tahun 1513 Tome Pires menjelaskan bahwa sungai di Cirebon<sup>11</sup> sudah digunakan sebagai hilir mudik perahu atau kapal dari pedalaman (*hinterland*) ke pesisir ataupun sebaliknya.<sup>12</sup> Sungai yang dimaksud oleh Tome Pires adalah Sungai Kesunean atau Sungai Kriyan yang dapat dilayari sampai ke Cirebon Girang. Sungai Cimanuk di sebelah utara dan Sungai Losari di sebelah timur berperan pula dalam menghubungkan daerah pesisir dengan daerah pedalaman.<sup>13</sup>

Ketika Peralihan Kekuatan Politik di Cirebon dari Kesultanan Cirebon kepada VOC, sungai masih mempunyai peran yang sangat penting, contohnya di Muara Kali Baru atau

---

<sup>9</sup> Keraton Ga

<sup>10</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>11</sup> Cirebon pada tahun 1302 Saka/1389 Masehi terbagi atas dua wilayah besar yaitu Cirebon Girang (Cirebon pedalaman) dan Cirebon Larang (Cirebon Pesisir). Lihat. P.S Sulendraningrat, *Sejarah Cirebon*, Cirebon : Lembaga Kebudayaan Wilayah III Cirebon, 1975, hlm. 10.

<sup>12</sup> Tim Peneliti Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Padjadjaran, *Sejarah Cirebon Abad Ketujuh Belas*, Bandung : Pemerintah Daerah Tingkat I Propsinsi Jawa Barat dan Fakultas Sastra Universitas Padjadjaran, 1991, hal. 44.

<sup>13</sup> *Ibid*, hlm. 45.

Kali Sukalila digunakan oleh VOC sebagai Pelabuhan ekspor.<sup>14</sup> Hal ini dapat dilihat bahwa pada masa VOC muara sungai memegang peranan penting sebagai pelabuhan.

Pada masa Hindia-Belanda perdagangan dan industrialisasi mengalami perkembangan. Hal ini berdampak pada penyediaan sarana transportasi untuk menyalurkan barang-barang dan jasa dari daerah pedalaman menuju ke pelabuhan, dan daerah sekitarnya ataupun sebaliknya. Namun di sisi lain sungai yang utamanya sebagai jalur utama sistem transportasi air tidak dapat menjangkau daerah-daerah pedalaman (*hinterland*) yang potensial, hanya beberapa saja yang dapat ditempuh lewat sungai yakni daerah pedalaman (*hinterland*) Cirebon Girang yang memiliki aliran sungai hingga ke sungai Kriyan, dan daerah lainnya tidak dapat dijangkau melalui sungai. Maka dibuatlah jalan darat dari daerah pedalaman (*hinterland*) Cirebon ke Pelabuhan.<sup>15</sup> Selain itu, Gubernur Jenderal Daendels membangun Jalan Pos Anyer (Banten) – Panurukan (Jawa Timur) yang terjadi tahun 1808-1811.<sup>16</sup> Dibangunnya Jalan Pos Anyer-Panurukan tersebut sebagai infrastruktur penting perkembangan kota-kota modern di Jawa salah satunya yakni Cirebon. Dengan berkembangnya sistem transportasi darat maka jarak tidak lagi menjadi masalah untuk pendistribusian barang-barang dan jasa.<sup>17</sup> Hal ini pula

---

<sup>14</sup> Eko Punto Hendro, *Perkembangan Morfologi Kota Cirebon Dari Masa Kerajaan Hingga Masa Kolonial*, dimuat dalam Jurnal Paramita volume 24 nomor 1 tahun 2014, diterbitkan oleh Jurusan Sejarah Universitas Diponegoro Semarang, hlm.22, diunduh dari [www.sholar.google.co.id](http://www.sholar.google.co.id), tanggal 1 November 2018 pukul 13.00 WIB.

<sup>15</sup> *Ibid*, hlm. 22.

<sup>16</sup> Handinoto, *Perkembangan Kota Di Jawa Abad XVIII Sampai Pertengahan Abad XX Dipandang Dari Sudut Bentuk Dan Struktur Kotanya*. Yogyakarta: Ombak, 2015, hlm. 114.

<sup>17</sup> Eko Punto Hendro, *Op,Cit*, hlm. 25.

menjadi penanda bergantinya penggunaan moda transportasi dari transportasi sungai menuju transportasi darat.<sup>18</sup>

Di sisi lain, pada abad ke 18 hingga pertengahan abad ke-20, diberitakan bahwa Kota Cirebon merupakan kota yang kotor, jorok, becek dan berbau. Hal demikian membawa citra Kota Cirebon menjadi tidak sehat. Faktor yang terkait dengan hal tersebut yakni belum adanya sanitasi (drainase) kota, perilaku masyarakat yang sering membuang sampah ke sungai, pembuangan feses (kotoran) manusia dan binatang ke sungai, bahkan pembuangan limbah juga ke sungai. Hal ini yang kemudian menyebabkan terjadinya berbagai wabah penyakit dan banjir di Kota Cirebon.

Kenyataan-kenyataan di atas, mendorong Pemerintah Kolonial melakukan upaya penataan kota yang lebih baik dan bersih, yang dimulai pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Upaya yang dilakukan Pemerintah Kolonial tersebut berupa perbaikan saluran air (drainase), pembuatan selokan-selokan, normalisasi Sungai Sukalila, normalisasi Sungai Sipadu dan pengurukan sungai “Kali Bacin”.<sup>19</sup> Apalagi seiring dengan berubahnya status kota Cirebon menjadi Kota Praja (*geemente*) pada tahun 1906, maka perlu dilakukan pembenahan-pembenahan dengan perencanaan kota secara lebih profesional oleh para arsitek perencana kota.<sup>20</sup>

Faktor-faktor yang telah diuraikan di atas merupakan perubahan terhadap eksistensi sungai di Kota Cirebon baik dari sisi fungsi maupun bentuknya, di mana sungai tidak lagi difungsikan sebagai transportasi utama, ekologi sungai telah

---

<sup>18</sup> Mustakim Asteja, *Mengenal Sejarah Cirebon Kali Bacin Aliran Sungai Tua Cirebon Yang Musnah*, dalam *Warta Balaikota Cirebon*, edisi kedua, 2018, hlm. 26.

<sup>19</sup> E.C.Gode Molsbergen, *Uits Cheribon's Geschiedenis, Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931*, terj. Iwan Satibi, Majalengka, 2010, hlm 24.

<sup>20</sup> Eko Punto Hendro, *Op.Cit*, hlm. 26.

tercemar oleh sampah dan limbah yang berujung pada normalisasi sungai, pembuatan saluran air (drainase) dan pengurukan sungai.

## **B. Ruang Lingkup Penulisan**

Dalam penelitian ini ada beberapa hal yang menjadi lingkup penelitian agar penelitian yang dilakukan lebih terfokus, yakni:

*Pertama*, hal yang akan dibahas oleh penulis yakni mengenai perubahan yang terjadi pada sungai di Kota Cirebon baik dari segi fisik maupun fungsinya. Selain itu, penulis juga akan membahas mengenai pengaruh dari eksistensi sungai di Kota Cirebon bagi kehidupan sosial-ekonomi masyarakat Kota Cirebon.

*Kedua*, hal yang akan dibahas oleh penulis di dalamnya mencakup periode tahun. Tahun yang dijadikan batasan penulisan yakni dimulai tahun 1900-1942. Tahun 1900 merupakan tahun awal di mana Cirebon menuju Kota Praja (*Gemeente*). Sedangkan tahun 1942 dijadikan sebagai batas akhir dari kolonialisasi Belanda terhadap Indonesia secara umum, terkhusus Kota Cirebon, karena Belanda saat itu telah menyerah kepada Jepang.

*Ketiga*, hal yang akan dibahas oleh penulis terkait dengan penelitian yang akan penulis bahas mengenai sungai-sungai di Kota Cirebon yang menjadi pembahasan pada skripsi ini. Sungai-sungai tersebut tentunya tidak semua akan penulis bahas. Maka penulis hanya akan membahas beberapa sungai-sungai di Kota Cirebon yakni : Sungai Kalibacin, Sungai Sukalila dan Sungai Sipadu.

*Keempat*, hal yang juga akan dibahas oleh penulis yakni mengenai batasan wilayah yang dijadikan sebagai penelitian. Berdasarkan nama-nama sungai yang telah dijabarkan di atas,

maka yang menjadi wilayah penelitian penulis hanya di Kota Cirebon karena sungai-sungai yang menjadi penelitian penulis letaknya di wilayah Kota Cirebon. penyebutan nama Kota Cirebon mengalami berbagai perubahan seiring dengan berbagai kebijakan yang berlakukan oleh Pemerintahan di zamanya yang dimulai dari nama *Geemente Cirebon* (Kota Praja Cirebon) di masa Hindia-Belanda, *Syuu Cirebon* di masa Jepang, *Kota Madya* pasca Kemerdekaan, dan nama *Kota Cirebon* secara resmi diumumkan pasca reformasi. Meskipun terjadi dinamika perubahan perihal nama Kota Cirebon, namun wilayah sungai-sungai yang menjadi penelitian penulis tidak mengalami perubahan dari sisi wilayah sejak zaman Hindia-Belanda hingga sekarang yakni tetap berada di wilayah Kota Cirebon.

### **C. Landasan Teori**

Teori merupakan sekumpulan konsep, definisi, dan proposisi yang saling kait-mengkait yang menghadirkan suatu tinjauan secara sistematis atas fenomena yang ada dengan menunjukkan secara spesifik hubungan-hubungan di antara variabel-variabel yang terkait dengan fenomena dalam hal ini fenomena sejarah.<sup>21</sup> Bila berbicara mengenai konsep sungai terkait topik penulis, maka ada beberapa teori dan konsep yang berkaitan dengan penelitian penulis yaitu :

#### **1. Perubahan**

Menurut Soejatmoko perubahan besar disebabkan tiga faktor utama, yaitu *pertama*, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, *kedua*, faktor kependudukan,

---

<sup>21</sup> Saefur Rachmat, *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2009, hlm. 102.

dan *ketiga*, faktor ekologi dan lingkungan hidup.<sup>22</sup> Perubahan bisa disebut sebagai sesuatu yang terjadi secara berbeda dari waktu ke waktu atau sebelum dan sesudah adanya aktivitas. Setiap perkembangan zaman tentunya perubahan juga akan terus terjadi, perubahan memiliki efek positif dan negatif. Perubahan yang positif adalah perubahan yang terjadi ke arah kemajuan suatu keadaan namun perubahan yang negatif adalah perubahan ke arah suatu yang merugikan. Perubahan membawa konsekuensi tersendiri bagi masyarakat. Pembangunan sebagai suatu proses perubahan yang direncanakan, seiring berjalannya waktu tentu tidak terlepas dari dampak yang menyertainya.<sup>23</sup>

## **2. Eksistensi**

Eksistensi dalam kamus lengkap bahasa Indonesia, dijelaskan bahwa eksistensi mengandung arti keberadaan. Keadaan, adanya. Selain itu dalam kamus besar bahasa Indonesia dikemukakan bahwa: “Eksistensi, Keberadaan, adanya.”<sup>24</sup> Berdasarkan penjelasan tersebut maka yang dimaksud dengan eksistensi adalah suatu keberadaan atau keadaan kegiatan usahanya masih ada dari dulu hingga sekarang masih diterima oleh lingkungan masyarakat. Dalam hal ini eksistensi yang dimaksud adalah keberadaan sungai-sungai di Kota Cirebon yang telah mengalami perubahan pada masa Hindia-Belanda akibat penataan tata

---

<sup>22</sup> Berliana Kartakusuma, *Pemimpin Adiluhung*, Jakarta: PT. Mizan Republika, 2006, hlm. 2.

<sup>23</sup> Dara Nur Zakiyah, *Perubahan Sosial Di Desa Linggarjati Kecamatan Sukaratu Kabupten Tasikmalaya Pada Tahun 2006-2011*, (Skrripsi), diterbitkan oleh Program Studi Sosiologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2012, hlm.14, diunduh dari [www.repository.uinjkt.ac.id](http://www.repository.uinjkt.ac.id) tanggal 30 Desember 2018 pukul 17.00 WIB.

<sup>24</sup> KBBI Offline, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima*, Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2018.

ruang di Kota Cirebon yang berpengaruh pada kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Cirebon.

### **3. Sungai**

Menurut *Syarifuddin* sungai merupakan sebagai bagian permukaan bumi yang letaknya lebih rendah dari tanah di sekitarnya dan menjadi tempat mengalirnya air tawar menuju laut, danau, rawa atau ke sungai yang lain.<sup>25</sup> Menurut peraturan Pemerintah Nomor 35 tahun 1991, sungai adalah tempat-tempat dan wadah-wadah serta jaringan pengalir air mulai dari mata air sampai muara dengan dibatasi kanan dan kirinya serta sepanjang pengalirannya oleh garis sempadan (garis batas luar pengamanan sungai).<sup>26</sup>

Sungai adalah tempat dan wadah serta jaringan pengaliran air mulai dari mata air sampai muara dengan dibatasi oleh garis sempadan (Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 1991). Sungai mengalir dari hulu dalam kondisi kemiringan lahan yang curam berturut-turut menjadi agak curam, agak landai, dan relatif rata. Arus relatif cepat di daerah hulu dan bergerak menjadi lebih lambat dan makin lambat pada daerah hilir. Sungai merupakan tempat berkumpulnya air di lingkungan sekitarnya yang mengalir menuju tempat yang lebih rendah. Daerah sekitar sungai yang mensuplai air ke sungai dikenal dengan daerah tangkapan air atau daerah penyangga. Kondisi suplai air dari daerah penyangga dipengaruhi aktivitas dan perilaku penghuninya (Wardhana, 2001). Sungai sebagai sumber air

---

<sup>25</sup> Asmaul Husna, *Studi Kualitas Air Sungai Sudimoro Di Mojokerto Berdasarkan Indeks Keanekaragaman Makrozoobentos Sebagai Belajar Biologi*, (skripsi), diterbitkan oleh Universitas Muhammadiyah Malang, 2017, hlm. 18, diunduh dari [www.eprints.umm.ac.id](http://www.eprints.umm.ac.id), tanggal 7 November 2018 pukul 09.00 WIB.

<sup>26</sup> *Ibid*, hlm. 21.

merupakan salah satu sumberdaya alam yang mempunyai fungsi serba guna bagi kehidupan dan penghidupan manusia.

Menurut Masduqi ada dua fungsi utama sungai secara alami yaitu mengalirkan air dan mengangkat sedimen hasil erosi pada Daerah Aliran Sungai dan alurnya (*Self Purification*). Kedua fungsi ini terjadi bersamaan dan saling mempengaruhi.

Sungai adalah aliran terbuka dengan ukuran geometrik yaitu penampang melintang, profil memanjang dan kemiripan lembah yang berubah seiring waktu, tergantung pada debit, material dasar dan tebing. Setiap sungai memiliki karakteristik dan bentuk yang berbeda antara satu dengan yang lainnya, hal ini disebabkan oleh banyak faktor diantaranya topografi, iklim, maupun segala gejala alam dalam proses pembentukannya. Sungai yang menjadi salah satu sumber air, tidak hanya menampung air tapi juga mengalirkannya dari bagian hulu ke bagian hilir.

Sungai merupakan salah satu pusat bagi kehidupan yang memiliki peran penting pada proses perkembangan peradaban manusia. Tidak hanya jadi penghubung antara hulu dan hilir, sungai pula sebagai sarana pertukaran kebutuhan ekonomi untuk masyarakat hulu dan hilir. Sungai merupakan sumber air yang menjadi sumber kehidupan bagi makhluk hidup, dan cikal bakal terjadinya peradaban manusia.

a. Jenis-jenis Sungai

Sungai menurut jumlah airnya dibedakan menjadi empat yaitu:<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Fadillah, *Sungai Dan Jenisnya*, diterbitkan oleh Universitas Muhammadiyah Malang, 2017, hlm. 34, diunduh dari [www.eprints.umm.ac.id](http://www.eprints.umm.ac.id), tanggal 2 Desember 2018 pukul 12.40 WIB.

- 1) Sungai permanen yaitu sungai yang debit airnya sepanjang tahun relatif tetap. Contoh sungai jenis ini adalah Kapuas, Kahyan, Barito dan Mahakam di Kalimantan, Sungai Musi, Batanghari dan Indragiri di Sumatera.
  - 2) Sungai Periodik yaitu sungai yang pada waktu musim hujan airnya banyak, sedangkan pada musim kemarau airnya kecil. Contoh sungai jenis ini banyak terdapat di pulau Jawa misalnya Sungai Bengawan Solo dan Sungai Opak di Jawa Tengah, Sungai Progo dan Sungai Code di Yogyakarta serta Sungai Brantas di Jawa Timur.
  - 3) Sungai Intermitten atau sungai Episodik yaitu sungai yang pada musim kemarau airnya kering dan pada musim hujan airnya banyak. Contoh sungai jenis ini adalah Sungai Kalada di Pulau Sumba.
  - 4) Sungai Ephemeral yaitu sungai yang ada airnya hanya pada saat musim hujan. Pada hakikatnya sungai jenis ini hampir sama dengan jenis episodik, hanya saja pada musim kemarau hujan sungai jenis ini airnya belum tentu banyak.
- b. Bagian-bagian sungai

Bagian-bagian sungai dibagi menjadi tiga daerah yaitu:<sup>28</sup>

- 1) Hulu sungai terletak di dataran yang lebih tinggi. Sungai dibagian hulu dicirikan dengan badan sungai yang dangkal, sempit, tebing yang curam dan tinggi, arus cepat, volume air kecil, kandungan oksigen terlarut yang tinggi sehingga airnya jernih dan tidak terjadi endapan, suhu yang rendah, daya erosi besar,

---

<sup>28</sup>Anggi Unggorowati, *Bagian-bagian Sungai*, diterbitkan oleh Universitas Muhammadiyah Purwokerto, 2017, diunduh dari [www.repository.ump.ac.id](http://www.repository.ump.ac.id), tanggal 2 Desember, pukul 13.00 WIB.

kadang-kadang terdapat terjun atau jeram dan populasi ikan (jenis maupun jumlah) di hulu sungai lebih sedikit dibandingkan dengan hilir dan muara.

- 2) Hilir sungai terletak di dataran yang rendah. Sungai dibagian hilir dicirikan dengan sungai yang lebih lebar, tebing landai, badan air dalam, arus yang tidak begitu kuat, terdapat bahan organik, lebih keruh dibandingkan dengan hulu dan aliran air lambat.
- 3) Muara sungai adalah bagian sungai yang merupakan pertemuan ujung aliran sungai dengan perairan lainnya. Baik berupa sungai yang lebih besar, danau maupun laut. Bagian muara memiliki ciri tebing yang landai dan dangkal, daya erosi kecil, arus sangat lambat dengan volume air yang lebih besar. Bahan air dalam dan perairan muara sungai ada umumnya merupakan daerah yang subur karena banyak zat-zat hara yang terbawa oleh aliran sungai dari hulu atau hilir ke muara. Oleh karena itu, muara sungai kaya jenis dan variasi akan ikan, udang, kepiting, biota-biota lainnya. Lumpur dari hilir membentuk delta dan warna air yang sangat keruh.

c. Manfaat sungai

Manfaat terbesar sungai adalah sebagai bahan baku air minum, sebagai saluran pembuangan air hujan dan air limbah, sebagai sarana irigasi pertanian, bahkan mungkin dijadikan sebagai objek wisata. Adapun menurut peraturan pemerintah Nomor 38 tahun 2011 manfaat sungai yaitu sebagai berikut<sup>29</sup> :

- 1) Rumah Tangga;

---

<sup>29</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011 tentang sungai, [www.P2t.jatimprov.go.id](http://www.P2t.jatimprov.go.id), (diunduh pada tanggal 1 Desember 2018 pada pukul 20.25 WIB)

- 2) Pertanian (irigasi);
  - 3) Sanitasi lingkungan (drainase);
  - 4) Industri;
  - 5) Pariwisata;
  - 6) Olahraga;
  - 7) Perikanan;
  - 8) Pembangkit tenaga listrik; dan
  - 9) Transportasi
- d. Drainase sungai

Drainase (*drainage*) yang berasal dari kata kerja 'to drain' yang berarti mengeringkan atau mengalirkan air, adalah terminologi yang digunakan untuk menyatakan sistem-sistem yang berkaitan dengan penanganan masalah kelebihan air, baik di atas maupun di bawah permukaan tanah. Pengertian drainase perkotaan tidak terbatas pada teknik pembuangan air yang berlebihan namun lebih luas lagi menyangkut keterkaitannya dengan aspek kehidupan yang berada di dalam kawasan perkotaan.<sup>30</sup>

Semua hal yang menyangkut kelebihan air yang berada di kawasan kota sudah pasti dapat menimbulkan permasalahan drainase yang cukup kompleks. Dengan semakin kompleksnya permasalahan drainase di perkotaan, maka di dalam perencanaan dan pembangunan bangunan air untuk drainase perkotaan, keberhasilannya tergantung pada kemampuan masing-masing perencana.

Drainase perkotaan bermula tumbuh dari kemampuan manusia mengenali lembah-lembah sungai yang mampu mendukung kebutuhan hidupnya. Adapun

---

<sup>30</sup> Nuryanto, *Drainase Perkotaan*, Depok: Gunadarma, 1997, hal 1-2.

kebutuhan pokok tersebut berupa penyediaan air bagi keperluan rumah tangga, pertanian, peternakan, perikanan, transportasi dan kebutuhan sosial budaya.

Dari siklus keberadaan air di suatu lokasi di mana manusia bermukim, pada masa tertentu selalu terjadi keberadaan air secara berlebih, sehingga mengganggu kehidupan manusia itu tersendiri. Selain itu, kegiatan manusia semakin bervariasi sehingga menghasilkan limbah kegiatan berupa air buangan yang dapat mengganggu kualitas lingkungan hidupnya. Berangkat dari kesadaran akan arti kenyamanan hidup sangat tergantung pada kondisi lingkungan, maka orang mulai berusaha mengaturnya dengan cara melindungi daerah pemukimannya dari kemungkinan adanya gangguan air berlebih atau kotor.

Penduduk di kawasan tropika basah seperti di Indonesia awalnya selalu tumbuh dari daerah yang berdekatan dengan sungai, dengan demikian secara otomatis mereka pasti akan berinteraksi dengan masalah gangguan air pada saat musim hujan secara periodik. Pada kenyataannya mereka tetap dapat menetap di sana, dikarenakan mereka telah mampu mengatur dengan membuat drainase.<sup>31</sup>

#### **4. Pengaruh**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengaruh adalah daya yang ada timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang.<sup>32</sup> Dalam kajian ini pengaruh yang ditimbulkan dari perubahan sungai yakni sosial-ekonomi. Penetapan

---

<sup>31</sup> *Ibid*, hlm. 2.

<sup>32</sup> KBBI Offline, *Op.Cit*.

komponen sosial-ekonomi relatif lebih sulit karena sifat manusia yang sangat dinamis dan setiap komponen mempunyai hubungan yang erat dan interaktif. Sosial adalah menyangkut aspek-aspek relasi dan interaksi sosial baik sebagai individu maupun kelompok, serta baik yang berlaku pada tataran struktural maupun kultural dengan elemen-elemen sosial lainnya. Ekonomi adalah menyangkut aspek-aspek penyerapan tenaga kerja, perkembangan struktur ekonomi, pendapatan masyarakat dan perubahan ekonomi. Jadi dapat disimpulkan, Sosial-ekonomi adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan masyarakat antara lain sandang, pangan, perumahan, pendidikan, kesehatan dan lain-lain.<sup>33</sup>

#### **D. Langkah-langkah dan Metode Penulisan**

Tujuan dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk menghasilkan tulisan sejarah, lebih khusus lagi adalah untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang *Perubahan Eksistensi Sungai dan Pengaruhnya Bagi Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon tahun 1900-1942* sehingga untuk merealisasikannya harus melalui pendekatan metode sejarah. Dalam pendekatan sejarah ada empat Langkah, yakni sebagai berikut:

##### **1. Heuristik**

Heuristik merupakan langkah pertama bagi seorang sejarawan yang akan melakukan penelitian. Heuristik berasal dari bahasa Yunani *heuriskein*, yang diarahkan pada penjajakan, pencarian, dan pengumpulan sumber-sumber yang

---

<sup>33</sup> Anisa Indah Marsitha, *Dampak Sosial Ekonomi Revitalisasi Pasar Tradisional Terhadap Pedagang*, dalam Jurnal Sosek Pekerjaan Umum volume 2 tahun 2010, diterbitkan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi dan Lingkungan Jakarta, hlm. 31, diunduh dari [www.jurnalsosekpu.pu.go.id](http://www.jurnalsosekpu.pu.go.id), tanggal 31 Desember 2018 pukul 08.30 WIB.

akan diteliti.<sup>34</sup> Heuristik sering kali merupakan suatu keterampilan dalam menemukan, menangani, dan memperinci bibliografi, atau mengklasifikasi dan merawat catatan-catatan.<sup>35</sup> Sumber atau catatan yang dimaksud adalah sumber yang berkaitan dengan topik yang sedang dikaji baik itu sumber lisan, tulisan maupun benda. Tanpa dilakukannya pencarian terhadap sumber sejarah, maka seorang sejarawan tidak akan mendapatkan penjelasan mengenai peristiwa yang telah terjadi di masa lampau.

Dalam hal ini penulis melakukan langkah-langkah heuristik dengan cara mencari sumber-sumber yang berkaitan dengan topik kajian di antaranya studi pustaka dan studi lapangan. Studi pustaka yang penulis tempuh dengan cara mencari sumber primer dan sekunder yang berkaitan dengan sungai-sungai di Kota Cirebon di tahun 1900-1942 yaitu :

Sumber primer yang penulis cari seperti Peta Kota Cirebon Awal Abad ke-20 yang menggambarkan kondisi Cirebon pada waktu itu terutama tentang sungai di Kota Cirebon, seperti arsip "*Uits Cheribon's Geschiedenis Gedengboek der Gemeente Cheribon 1906-1931*" yang menggambarkan tentang *gemeente* Cirebon termasuk juga menguraikan tentang sungai-sungai yang ditutup seperti sungai "Kali Bacin", Sungai Sukalila dan Sungai Sipadu. Arsip foto sungai pada awal abad ke-20 yang menggambarkan aktivitas sungai-sungai seperti aktivitas "Sungai Baru". Sumber-sumber primer tersebut terdapat di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), dan Arsip Daerah Kota Cirebon.

---

<sup>34</sup> Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah (Teori, Metode, Contoh Aplikasi)*, Bandung: Pustaka Setia, 2014, hlm. 93.

<sup>35</sup> Dudung Abdurrahman, *Metodologi Penelitian Sejarah Islam*, Yogyakarta: Ombak, 2019, hlm. 104.

Selain itu, penulis juga melakukan pencarian sumber sekunder yang diambil dari beberapa buku yang membahas mengenai sungai-sungai di Kota Cirebon seperti Buku "*Buku Hasil Terjemahan Arsip Bahasa Belanda Kota Praja Cheribon (De Gemeente 1906-1930)*" yang menggambarkan Kota Cirebon terutama terkait sungai pada masa *gemeente* dan buku "*Cirebon dari Kota Tradisional ke Kota Kolonial*" yang juga menggambarkan keadaan sungai di Cirebon pada masa *gemeente*. Selain itu, didukung buku, jurnal, skripsi dan tesis lainnya terkait dengan pembahasan penelitian penulis.

Studi lapangan yang penulis lakukan yakni dengan menelusuri (observasi) sungai-sungai di Kota Cirebon yang menjadi objek penelitian penulis seperti meliputi Sungai Kriyan yang berada di Kelurahan Gambir Laya, Sungai Sukalila di Kelurahan Panjunan, Sungai Sipadu di Depan Keraton Kasepuhan, dan aliran sungai "Kali Bacin" di jalan merdeka. Penelusuran sungai-sungai ini dengan cara menelusuri aliran-aliran sungai dari hilir ke hulu.

## **2. Kritik Sumber**

Tahapan selanjutnya dilakukannya pencarian sumber sejarah yakni kritik sumber. Kritik sumber sejarah adalah upaya untuk mendapatkan otentisitas dan kredibilitas sumber.<sup>36</sup> Kritik sumber meliputi dua macam, yaitu kritik eksternal dan kritik internal.<sup>37</sup>

Maka penulis melakukan kritik sumber dengan menggunakan cara di atas yaitu kritik eksternal dan internal. Kritik eksternal yakni usaha untuk menguji keaslian (otentisitas) sumber dengan melakukan penelitian fisik terhadap

---

<sup>36</sup> Suhartono W. Pranoto, *Teori & Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010, hlm. 35

<sup>37</sup> Anwar Sanusi, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Cirebon; Syekh Nurjati Press; 2013), hlm. 138.

suatu sumber yang ditemukan.<sup>38</sup> Dengan kritik eksternal ini, penulis lakukan dengan cara menyeleksi sisi-sisi fisik dari sumber yang didapat. Seperti, sumber yang didapat berupa dokumen arsip maka harus diteliti kertasnya, kata-katanya, bahasanya, kalimatnya, tinta yang digunakan, gaya tulisannya, juga bentuk luar dari sumber tersebut. Sumber berbentuk benda, penulis menelitinya dari segi benda tersebut ada dan segi bentuk fisik bangunannya. Seperti, sungai. Maka harus diteliti, dengan melihat sejak kapan sungai tersebut ada dan perubahan-perubahan dari sisi fisik bentuk sungainya.

Selanjutnya, penulis melakukan kritik internal yakni kritik yang mengacu pada keabsahan tentang kesahihan sumber (kredibilitas).<sup>39</sup> Artinya apakah isi dokumen ini terpercaya, tidak terjadi manipulasi, mengandung bias, dikecohkan dan lain-lain.<sup>40</sup> Penulis melakukan pengecekan terhadap isi dari sumber yang didapat, sesuai atau tidaknya dengan bukti dan fakta yang ada.

Sedangkan sumber yang didapat dari internet, penulis mengecek situs webnya yang didapat merupakan situs resmi atau dapat dipercaya. Setelah dilakukan pengaksesan file dari internet, penulis melakukan kritik internal terhadap data yang didapat dari situs website tersebut.

### **3. Interpretasi**

Tahap selanjutnya setelah melakukan kritik sumber, hal yang harus dilakukan oleh seorang sejarawan ketika ingin melakukan penulisan terhadap sejarah yaitu interpretasi. Interpretasi mengandung makna penafsiran.<sup>41</sup> Maka interpretasi

---

<sup>38</sup> Dudung Abdurrahman, *Op.Cit*, hlm. 108

<sup>39</sup> *Ibid.* hlm. 109.

<sup>40</sup> Suhartono W. Pranoto, *Op.Cit*, hlm. 37.

<sup>41</sup> M. Dien Madjid, dkk, *Ilmu Sejarah: Sebuah Pengantar*, Jakarta: Prenada Media Group, 2014, hlm. 29.

bertujuan menguraikan fakta-fakta sejarah dan kepentingan topik sejarah, serta menjelaskan masalah yang akan dibahas. Maka pada tahapan ini penulis berusaha menguraikan beberapa fakta yang telah terkumpul sebelumnya dan telah diseleksi pada tahap verifikasi sumber atau kritik sumber. Bukan sekedar menguraikan fakta-fakta sejarah yang didapat. Penulis juga mengkorelasikan fakta-fakta yang telah diperoleh dari hasil kritik sumber yang kemudian disusun secara kronologis sehingga menjadi sebuah penjelasan yang mudah dipahami.

#### **4. Historiografi**

Tahap terakhir yang harus dilakukan oleh seorang sejarawan yakni historiografi. Historiografi merupakan cara merangkaikan fakta-fakta berikut maknanya secara kronologis dan sistematis menjadi tulisan sejarah.<sup>42</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. Pada tahap terakhir ini pula, penulis menuangkan dan mengeksplor segala ide-ide yang berdasarkan fakta yang ada yang sesuai dan masuk akal dan dapat diterima oleh pembaca. Sehubungan dengan penelitian tersebut, maka penyampaian secara garis besar terdiri atas bagian yakni: pendahuluan, hasil penelitian dan kesimpulan. Yang terdiri atas lima bab yang penjabarannya akan saling berhubungan anatar satu bab dengan bab lainnya.

---

<sup>42</sup> Sulasman, *Op.Cit*, hal. 148.

## **BAB II**

### **EKSISTENSI SUNGAI DI KOTA CIREBON SEBELUM TAHUN 1900**

#### **A. Morfologi Kota Cirebon**

Berbicara sungai tidak terlepas dari keadaan morfologi Kota Cirebon, dimulai dari awal mula peradaban, masa kejayaan Islam hingga akhir masa kolonial. Kota Cirebon merupakan kota pantai yang terletak di ujung timur pantai utara Jawa Barat. Letak geografis Cirebon di pesisir utara Jawa memiliki muara-muara sungai<sup>43</sup> yang berperan penting bagi pelabuhan, yaitu sebagai tempat untuk menjalankan kegiatan pelayaran dan perdagangan yang bersifat regional maupun internasional. Kondisi alam yang demikian berpotensi untuk menjalankan pusat berkembangnya peradaban.<sup>44</sup>

Keberadaannya yang strategis itu seharusnya didukung oleh kekuatan negara yang mumpuni. Namun hal tersebut tidak terjadi pada Cirebon, karena masih dalam pengaruh kekuasaan Kerajaan Hindu. Pada masa itu Cirebon belum menampilkan daerah atau kota yang berarti, keberadaannya hanya sebagai daerah bawahan kekuasaan Hindu yang berpusat di Kawali Galuh. Sebelum masuknya Islam, wilayah Cirebon telah dihuni oleh sejumlah penduduk dan telah ada bentuk-bentuk pemerintahan meskipun dalam pola yang masih terbatas. Menurut catatan lama di wilayah ini telah berdiri beberapa

---

<sup>43</sup> Cirebon secara teritorial geografis terletak di tepian pantai utara Jawa (Pantura) yang dilengkapi sungai-sungai yang sangat penting peranannya sebagai jalur transportasi ke pedalanaan yang letaknya di sekitar pelabuhan Cirebon yaitu : Sungai Cimanuk, Pekik, Kesunean, dan Losari. Lihat. Zaenal Masduki, *Cirebon Dari Kota Tradisional Ke Kota Kolonial*, Cirebon: Nurjati Press, 2011, hlm. 9.

<sup>44</sup> Uka Tjandrasasmita, *Arkeologi Islam Nusantara*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia (KPG), 2009, hlm. 159.

kerajaan kecil di antaranya Kerajaan Indraprahasta, Singapura, dan Japura.<sup>45</sup>

Dalam *Babad Cirebon* dan *Carita Purwaka Caruban Nagari*, diceritakan bahwa dahulu Cirebon merupakan dukuh yang diperintah oleh seorang juru labuhan (syahbandar) dan kemudian menjadi desa yang diperintah oleh seorang kuwu. Pelabuhan awal ialah Muara Amparan Jati yang berada di Dukuh Pasambangan<sup>46</sup>, lebih kurang 5 km di sebelah utara Kota Cirebon. Dukuh Pasambangan, dengan pelabuhan Muara Amparan Jati, sudah mulai disinggahi oleh kapal-kapal dagang dari berbagai negara antara lain Cina, Arab, Parsi, Baghdad, India, Malaka Tumasik (Negara Singapura), Pasai, Jawa Timur, Madura dan Palembang.<sup>47</sup> Hilir mudiknya kapal-kapal dagang dari berbagai negara dan wilayah ini menyebabkan dukuh Pasambangan menjadi lebih ramai dan keadaan masyarakatnya makmur dan sejahtera.<sup>48</sup>

Jalur pelayaran laut telah mendorong manusia yang berasal dari beragam peradaban untuk saling berinteraksi dan saling mempengaruhi.<sup>49</sup> Hal ini juga yang terjadi di Cirebon, ramainya aktivitas pelabuhan Muara Amparan Jati sebagai jalur perniagaan, mendorong masyarakat melakukan aktivitas perekonomian berupa tukar menukar barang dagangan antara penduduk asli (pribumi) dengan pendatang. Selain aktivitas

---

<sup>45</sup> Unang Sunardjo, *Meninjau Sepintas Panggung Sejarah Pemerintahan Kerajaan Cirebon 1479-1809*, Bandung: Tarsito, 1983, hlm. 21.

<sup>46</sup> Kata Pasambangan berasal dari kata Sambang yang berarti datang atau berkunjung. Pasambangan merupakan bentukan dari Pa+Sambang+an yang berarti tempat yang dikunjungi. Lihat. Zaenal Masduqi, *Cirebon Dari Kota Tradisional Ke Kota Kolonial*, Cirebon: Nurjati Press, 2011, hlm. 11.

<sup>47</sup> Uka Tjandrasasmita, *Op,Cit*, hlm. 160.

<sup>48</sup> Zaenal Masduqi, *Pemerintahan Kota Cirebon (1906-1942)*, *Op.Cit*, hlm. 12.

<sup>49</sup> Didin Nurul Rosyidin, *Syekh Nurjati Sang Peletak Dasar Islam Awal Di Cirebon*, Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2018, hlm. 11.

perekonomian, terjadi pula kegiatan pertukaran budaya dan agama, salah satunya agama Islam.

### 1. Masa Islam

Masuknya agama dan kebudayaan Islam yang dibawa oleh para pedagang, membawa pengaruh terhadap satu susunan pusat kota pelabuhan yang bercorak Islam. Pada umumnya pusat kota kerajaan bercorak Islam di Indonesia terletak di pesisir-pesisir dan muara-muara sungai besar, sehingga dengan letaknya itu dapat dikatakan sebagai Kerajaan maritim seperti Samudera Pasai, Pidie, Aceh, Demak, Cirebon, Banten, Ternate, Goa Makasar dan Banjarmasin.<sup>50</sup>

Pada mulanya Cirebon hanya sebuah pemukiman yang ditinggali oleh beberapa kepala keluarga yang dikenal dengan wilayah Tegal Alang-Alang (Lemahwungkuk).<sup>51</sup> Berkat usaha di Ki Danusela sebagai kuwu pertama di Lemahwungkuk bersama dengan Pangeran Walangsungsang, daerah ini lama kelamaan menjadi ramai didatangi oleh berbagai suku bangsa baik Sunda, Jawa, Arab dan Cina, hingga disebutlah *Caruban* artinya bercampurnya berbagai bangsa menjadi satu.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> Adeng, Wiwi Kuswiah, et.al, *Op.Cit*, 1998, hlm. 72.

<sup>51</sup> Menurut Catatan Sejarawan T.D. Sudjana, Pangeran Walangsungsang yang berjudul Ki Somadullah mendapat perintah dari gurunya yaitu Syekh Datukh Kahfi atau Syekh Nurjati atau Syekh Idhofi untuk pergi ke Dukuh Kebon Pesisir, membangun sebuah pedukuhan yang diperkirakan terjadi pada 1 Sura 1367 Saka bertepatan dengan 1 Muharam 1445 Masehi. Pedukuhan tersebut semula dinamakan Tegal Alang-Alang (Lemahwungkuk). Kemudian lambat laun disebut dengan “Dukuh Sarumban” yang berarti pusat percampuran penduduk, selanjutnya disebut dengan “Caruban”, orang menyebut dengan “Carbon, Carbon” yang kemudian menjadi “Cirebon” oleh penduduknya disebut “Negara Gede” yang kemudian beralih ucapan menjadi “Garage” kemudian “Grage”. Penduduknya telah berjumlah 52 orang yang dipimpin oleh Ki Danusela atau Ki Gedeng Alang-Alang sebagai Kuwu pertama sedangkan Pangeran Cakrabuwana diangkat menjadi wakilnya bergelar Pangeran Cakrabumi. Lihat. T.D. Sudjana, *Rara Yoga*, Cirebon : tanpa penerbit, 1979, hlm. 2.

<sup>52</sup> Berdasarkan Naskah Negara Kertabhumi, diperkirakan pada tahun 1367 Saka bertepatan dengan tahun 1447/1448 Masehi, jumlah masyarakat yang telah menjadi pribumi di Cirebon sebanyak 346 orang. Dengan perician 182 laki-laki dan 164 perempuan. Adapun pembagian sukunya, 196 orang sunda, 16 Swarnabhumi, (sumatra), 4 orang dari Semenanjung Maya, 11 orang

Meninggalnya Ki Danusela (Ki Gedeng Alang-Alang) membuat Haji Abdullah Iman menjadi penggantinya sebagai Kuwu Cirebon kedua<sup>53</sup>. Di bawah kepemimpinannya keadaan Cirebon semakin ramai sehingga Haji Somadullah Iman meningkatkan statusnya menjadi Kerajaan dengan nama Keraton Pakungwati. Haji Abdullah Iman mengangkat dirinya sebagai penguasa pertama Negeri Cirebon Larang, dan mengganti nama serta bergelar Pangeran Cakrabuwana. Dengan dibangunnya Keraton Pakungwati pada tahun 1452 Masehi ini, menandakan bahwa Cirebon sudah berfungsi sebagai pusat pemerintahan lokal.

Dibangunnya Keraton Pakungwati sebagai pusat pemerintahan Islam, menandakan bahwa keraton berfungsi sebagai bangunan tempat tinggal raja dan para keluarganya. Raja sebagai kepala pemerintahan negara selalu tinggal di dalam keraton, dan biasanya dijadikan pusat dari segala kegiatan politik, ekonomi, sosial dan budaya. Demikian pula para pejabat tinggi kerajaan, bangsawan, dan keluarga raja juga bertempat tinggal di sekitar istana. Karena hampir semua kegiatan terpusat di sekitar keraton, maka kediaman raja berkembang menjadi kota.<sup>54</sup>

Sekitar tahun 1483, Sunan Gunung Jati memperluas komplek keraton Pakungwati, sehingga memiliki luas kurang lebih 20 hektar. Pada area seluas itu didirikan bangunan-bangunan pelengkapan keraton seperti pagar tembok yang mengelilingi keraton dengan tinggi dua setengah

---

dari Arabia, 6 orang dari China dan 3 orang dari Siam. Lihat. *Naskah Negara Kertabumi*, terj. T.D. Sudjana, Jilid II, 1987, hlm 10 dan Jilid III, hlm. 5.

<sup>53</sup> Meskipun yang menjadi Kuwu pertama adalah Ki Danusela, namun dalam tradisi lisan masyarakat Islam lokal, gelar Mbah Kuwu justru lebih dilekatkan kepada pangeran Cakrabuwana atau Haji Somadullah Iman, mungkin karena Ki Danusela statusnya beragama Hindu. Lihat. Didin Nurul Rosyidin, *Syekh Nurjati Sang Peletak Dasar Islam Awal Di Cirebon*, Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2018, hlm. 85.

<sup>54</sup> *Ibid*, hlm 74.

meter dan tebal 80 sentimeter.<sup>55</sup> Sejalan dengan perluasan keraton, dibangun juga alun-alun di depan kompleks Keraton. Alun-alun itu disebut “Sangka Buana”, dan di tengahnya ditanam pohon beringin.

Dalam perkembangannya sekitar abad ke-17 sampai abad ke-19, Cirebon memiliki tiga buah keraton yaitu Keraton Kasepuhan, Keraton Kanoman dan Keraton Kacirebonan. Secara umum kompleks bangunan keraton di Cirebon dipisahkan dengan bangunan lainnya. Pemisahan tersebut biasanya ditandai dengan tembok keliling, parit, atau sungai buatan, dan sungai alamiah. Secara fisik tembok kompleks keraton, parit buatan dan sungai alam merupakan pemisahan antara tempat tinggal keluarga raja dengan masyarakat luar. Keadaan tersebut, menunjukkan adanya suatu pemisahan yang jelas antara golongan masyarakat penghuni keraton dengan masyarakat luar lainnya. Selain itu, pembuatan tembok atau pagar kelilingi dimaksudkan sebagai benteng pertahanan untuk mengantisipasi serangan dari luar.<sup>56</sup>

Selain istana atau keraton ciri lain dari kota kerajaan bercorak Islam adalah masjid. Masjid tersebut terletak di sebelah barat alun-alun, selain berfungsi sebagai tempat ibadah bagi umat Islam juga sebagai penyiaran dakwah agama Islam. Pembuatan masjid sebagai ciri kota bercorak Islam, sudah dimulai sejak awal berdirinya kota Cirebon. Ki gedeng Alang-alang, membangun sebuah masjid kecil (*tajug*) yang pertama dan diberi nama Jalagrahan atas prakarsa

---

<sup>55</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 44-45.

<sup>56</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Op.Cit*, hlm. 76.

menantunya yaitu Pangeran Cakrabuwana atau Haji Abdullah Iman.<sup>57</sup>

Pada sekitar tahun 1480, Sunan Gunung Jati membangun masjid yang baru. Dibangunnya masjid tersebut dilatarbelakangi oleh *tajug* Jalagrahan yang tidak lagi dapat menampung umat Islam dalam menjalankan berbagai kegiatan keagamaan di Cirebon. Hal ini disebabkan karena meningkatnya jumlah penduduk Cirebon serta semakin banyaknya kaum muslim dari luar Cirebon yang ingin memperdalam agama Islam. Oleh sebab itu, didirikanlah masjid baru dengan ukuran yang lebih besar di dekat Keraton yang kemudian diberi nama Masjid Agung Sang Cipta Rasa.<sup>58</sup>

Ciri lain dari kota kerajaan ialah pasar. Walaupun yang disebut dengan pasar tidak mutlak menjadi ciri kota kerajaan dan tidak hanya terdapat di kota-kota, namun pasar dianggap sebagai ciri dari kota kerajaan Cirebon yang berada di sekitar alun-alun yang berfungsi sebagai pusat perekonomian. Adanya sebuah pasar berdampak pada perkembangan kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat Cirebon.<sup>59</sup>

Dari ciri-ciri yang telah diuraikan tersebut, menggambarkan bahwa susunan pusat kota kerajaan Cirebon yang bercorak Islam terdiri atas alun-alun yang

---

<sup>57</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon: Pasang Surut Perkembangan Kota Cirebon Sampai Awal Abad XX", dalam *Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra: Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah*, Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997, hlm. 58.

<sup>58</sup> Untuk kepentingan peribadatan umum dan syiar Islam, dibangun masjid agung yang setelah berdiri diberi nama "Sang Cipta Rasa". Masjid ini berlokasi di arah kiri keraton, sebelah barat alun-alun, menghadap ke arah timur. Dalam *Babad Cirebon* disebutkan bahwa masjid agung itu dibangun tahun 1489. Arsitek utamanya adalah Raden Sepat, Dalam sumber tradisional juga disebutkan pembangunan masjid tersebut melibatkan para wali tanah Jawa, dipimpin oleh Sunan Kalijaga. Lihat. A. Sobana Hardjasaputra dkk, *Op.Cit*, hlm. 45.

<sup>59</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Op.Cit*, hlm. 76.

terletak di tengah-tengah kota. Alun-alun ini dikelilingi oleh bangunan-bangunan seperti bangunan keraton dan tempat tinggal para pejabat atau bangsawan yang terletak di sebelah selatan alun-alun dan menghadap ke utara. Di sebelah barat alun-alun terdapat bangunan masjid dan pasar yang terletak di sebelah timur laut alun-alun.

Dilihat dari struktur kotanya, keraton atau istana raja Cirebon dilengkapi dengan alun-alun, bangunan suci (masjid) dan pasar dikelilingi oleh pemukiman penduduk cenderung disusun secara hirarkis. Pejabat-pejabat tinggi kerajaan menempati posisi utama yakni dekat dengan pusat pemerintahan bahkan tinggal di dalam keraton. Sedangkan semakin di pinggiran kota ditempati oleh pemukim yang jabatan atau kedudukannya rendah. Susunan kota seperti ini memang tampak bermuatan politis, dan di masa lampau aspek politis ini sangat kuat pengaruhnya di berbagai bidang termasuk bidang tata kota.

Menurut Eko Punto Hendro, jika dikaitkan dengan pemikiran Kostof, kota ini termasuk dalam kategori *cosmic city (magis religius)* yakni di mana struktur kerajaan dipandang sebagai (*mikrokosmos*) dan alam semesta yang dipandang sebagai (*makrokosmos*). *Cosmic City* ini bersifat hirarkis-konsentris,<sup>60</sup> dan termasuk kota yang direncanakan (*planned settlement*).

Dalam sejarah perkotaan, kota-kota di masa awal pertumbuhannya biasanya direncanakan dengan baik, yaitu sebagai suatu upaya manusia untuk menata lingkungan

---

<sup>60</sup> Hirarki Adalah susunan hal (objek, nama, nilai, kategori dan sebagainya), setiap tatanan pemerintahan mempunyai hirarki. Demikian juga dengan kehidupan masyarakat kerajaan masa lalu di Jawa dan Bali. Ada bermacam-macam hirarki dalam kehidupan kerajaan yakni hirarki para abdi, hirarki golongan Arya (kaum intelektual dan pujangga), hirarki pemuka agama dan sebagainya. Sedangkan "Konsentris" mengandung arti pusat yang sama. Lihat. Handinoto, *Perkembangan Kota Di Jawa Abad XVIII Sampai Pertengahan Abad XX Dipandang Dari Sudut Bentuk Dan Struktur Kotanya*. Yogyakarta : Ombak, 2015, hlm. 24-26.

tempat tinggalnya menjadi lebih baik. Pada masa perkembangan Islam di Indonesia sekitar abad ke-15 hingga abad ke-18, citra pikiran kosmis ini masih berkembang untuk melegitimasi kondisi sosial budaya masyarakat.<sup>61</sup> Di Demak misalnya, masih dijumpai gambaran *cosmis city*, yaitu pada masjid Agung Demak yang arsitekturnya beratapkan tumpang dan dikelilingi parit (sekarang sudah tidak ada), serta di bagian belakang situs bekas keraton Demak yang masih dijumpai toponimi *Balekambang*.<sup>62</sup> Di keraton Yogyakarta dijumpai benteng Baluwarti yang berdenah segi empat dalam keraton sebagai pusatnya terdapat Gedong Indrakila dan Ngendrasana yang melukiskan bahwa keraton merupakan istana Dewa Indra, raja para dewa yang dikelilingi oleh sungai seperti Sungai Progo, Sungai Bedog, Sungai Opak, Sungai Elo dan di sebelah selatan ada laut selatan.<sup>63</sup>

Maka jelaslah bahwa adanya Balekambang dan Bukit Indrakila di dalam Keraton Cirebon juga melukiskan keraton sebagai pusat dari *cosmis city* Kota Cirebon. Di mana keraton Kasepuhan dibangun di antara dua sungai yaitu sungai sipadu di depan keraton dan Sungai Kesunean di belakang keraton. Berbagai perhitungan tentunya dilakukan baik yang bersifat rasional maupun spiritual untuk memilih lokasi keraton.

---

<sup>61</sup> Eko Punto Hendro, *Op.Cit* hlm. 19.

<sup>62</sup> Balekambang adalah bangunan di dalam keraton yang berbentuk kolam dengan bangunan pendopo di tengah-tengahnya, guna melegitimasi keraton dan raja secara kosmis. *Ibid*, hlm. 21.

<sup>63</sup> Yuwono Sri Suwito, *Pelestarian Warisan Budaya Jawa Dan Lingkungan Hidup Untuk Mendukung Industri Pariwisata Di Daerah Istimewa Yogyakarta*, Disampaikan dalam Simposium “Lingkungan Hidup dan Pariwisata kerja sama Propinsi DIY Dengan Kyoto- Perfecture, Jepang”, Yogyakarta: 2006, hlm. 3.

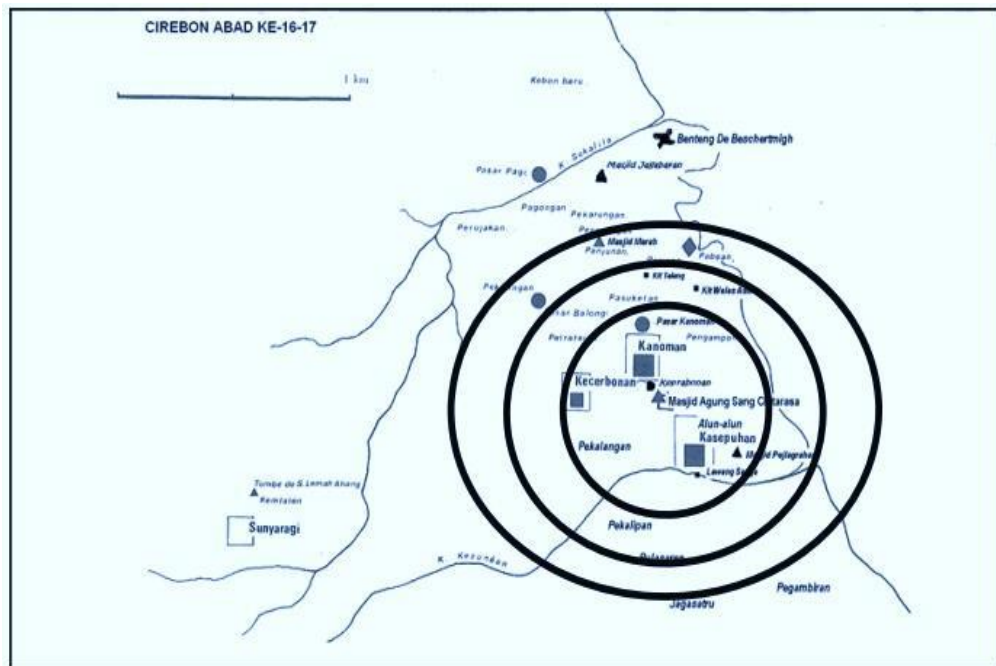
Pemilihan lokasi keraton di antara dua sungai merupakan pilihan yang cukup strategis baik secara ekonomis maupun politik. Sungai ini dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan air di keraton, sarana transportasi air, dan politik pertahanan. Namun demikian sungai ini juga dapat dilihat dari spiritual transendental, yang dihubungkan dengan unsur-unsur kosmologis, sebagai gambaran lautan yang mengelilingi Bukit Indrakila dan Gunung Ciremai.<sup>64</sup>

Dalam *cosmis city* kota Cirebon, pemukiman penduduk cenderung mengelompok secara konsentris dalam klaster-klaster toponimik<sup>65</sup> di Kota Cirebon tradisional atas jabatan, etnik, profesi dan agama, yang terwujud dalam pola perkampungan. Pola perkampungan tersebut terlihat dalam peta nomor 1 yang menggambarkan pengelompokan pemukiman di Kota Cirebon berdasarkan kedudukannya dan pekerjaannya di antaranya seperti, *Pertama*, Klaster atas dasar jabatan di antaranya seperti Kaprabonan, Kademangan, Kejaksan, Pulasaren, Jagabaya, Ketandan, Kriyan, Kemangunan dan Jagasatru. *Kedua*, Klaster atas dasar etnik di antaranya seperti Kejawanan (orang Mataram), Pecinaan, Bugisan. *Ketiga*, Klaster atas dasar profesi di antaranya seperti Panjunan (gerabah), Pesayangan (kuningan, emas), Pekalangan (tukang bangunan), Pagongan, dan Pekawatan. *Keempat*, Klaster berkenaan dengan sesuatu di antaranya seperti Pegajahan, Parujakan, Pasuketan, Kebumen, Lemahwungkuk, Peklutukan, Pegambiran, Lawanggada, Kemlatenan, Kedrunan, Pasindangan, Pamitran dan Pekiringan.

---

<sup>64</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>65</sup> Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Toponimik adalah pembebasan mengenai nama dari tempat, wilayah, atau bagian lain dari permukaan bumi seperti sungai dan kota.



**Peta 1.** Peta yang menggambarkan pengelompokan pemukiman di Kota Cirebon Abad ke 16-17 Masehi (Sumber : Eko Punto Hendro, 2014)

Pengelompokan atas klaster-klaster tersebut terlihat jelas bahwa raja dan istananya akan cenderung menjadi pusat pada struktur kota, dikelilingi oleh pemukiman pejabat dibawahnya dan penduduk lainnya semakin jauh lokasinya akan semakin rendah kedudukannya dalam hirarki sosial tersebut. Adanya pengelompokan sosial dalam institusi perkampungan di Kota Cirebon ini khususnya para pengrajin, kelompok etnik ataupun pemegang profesi bertujuan agar mereka lebih intens dalam berinteraksi dan berkomunikasi antara anggota kelompok untuk memproduksi dan memenuhi kebutuhan barang dan jasa.<sup>66</sup>

<sup>66</sup> Eko Punto Hendro, *Op,Cit*, hlm. 21.

## 2. Masa VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*)

Pada tanggal 7 Januari 1681 terjadi perjanjian politik antara VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*)<sup>67</sup> dengan Cirebon. Perjanjian tersebut sangat mempengaruhi Cirebon baik secara ekonomi maupun politik. Secara ekonomi perjanjian tersebut mempengaruhi perjalanan Cirebon sebagai kota dagang. Hal ini dikarenakan VOC mendapatkan hak monopoli impor dan ekspor perdagangan melalui pelabuhan Cirebon. Perjanjian tersebut juga mengatur mengenai pelayaran pribumi yang harus mendapat lisensi dari VOC dan sangat dibatasi. Tidak semua kapal boleh masuk kecuali atas izin dari VOC.<sup>68</sup>

Dengan adanya perjanjian tersebut pula, maka secara politis maupun militer Cirebon telah berada di bawah perlindungan langsung dari Kompeni. Kontrol terhadap kota Cirebon dipegang langsung oleh Kompeni. Dalam situasi seperti ini kedudukan para penguasa Cirebon tidak lebih sebagai perantara antara kompeni dengan masyarakat pedesaan di pedalaman. Sebagai konsekuensi selanjutnya Keraton semakin berorientasi ke dalam (*inward orientation*) dengan mengembangkan kehidupan kesenian, kerohanian, gaya hidup dan upacara-upacara kraton. Dengan demikian, semakin jelas terlihat adanya semacam dikotomi dalam

---

<sup>67</sup> *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) adalah sebuah perseroan-perseroan dagang yang semula berdiri sendiri-sendiri, pada tahun 1602 mereka yaitu perusahaan Holland (Belanda) dan Perusahaan Zeelanda sepakat untuk bergabung dan disahkan oleh *Staten-General* (Dewan Perwakilan pengurus perusahaan dagang) dengan satu piagam yang memberi hak khusus kepada perseroan gabungan untuk berdagang, berlayar dan memegang kekuasaan di kawasan Tanjung harapan, Kepulauan Solomon dan Nusantara (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Ternate, Tidore, Banda, dan ambon). VOC bangkrut pada tahun 1779 dan diambil alih oleh Belanda tahun 1800. Lihat. Novia Nurhidayah, *Sistem Tanam Paksa Dan Dampaknya Terhadap Rakyat Cirebon Tahun 1830-1870*, (skripsi), Cirebon : Jurusan Sejarah Kebudayaan Islam, Fakultas Ushuludin, Adab Dakwah, Institut Agama Islam (IAIN) Syekh Nurjati Cirebon, 2017, hlm. 1-3. Lihat juga. Godee Molsbergen, *terj. Iwan Satibi, Uits Cheribon's Geschiedenis, Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931*, Jilid I, Majalengka, 2010, hlm 3.

<sup>68</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahgunguk Hingga Cheribon...", *Op.Cit.*, hlm, 85.

kehidupan kota Cirebon yaitu *ceremonial town* (kota pusat seremonial) yaitu kota Cirebon lama yang berpusat pada istana-istana Cirebon dan *commercial town* (kota pusat bisnis) yang merupakan daerah bisnis di sekitar pelabuhan.<sup>69</sup>

Sebagai kota pusat bisnis yang diatur oleh VOC, maka perlu dibangun sebuah kawasan baru. Pada akhir ke-17 VOC membangun benteng di kawasan pelabuhan Cirebon yang diberi nama *de Fortresse de Beshermingh*. Dibangunnya benteng tersebut bertujuan sebagai pusat aktivitas sekaligus tempat tinggal orang-orang Belanda di Cirebon seperti residen Cirebon, sekretaris, dan para pegawai dan prajurit Belanda. Di dekat benteng dikelilingi parit dan dilengkapi dengan didirikan gudang dan penjara.<sup>70</sup> Dengan munculnya pusat bisnis baru di sekitar Pelabuhan Cirebon, maka Kota Cirebon yang lama yang berpusat di Keraton semakin jauh dari aktivitas ekonomi perdagangan.<sup>71</sup>

Dengan adanya perubahan pusat orientasi kota dari kawasan-kawasan keraton ke kawasan benteng VOC sebagai pusat kegiatan ekonomi, politik dan militer. Di sisi lain, sungai juga masih memegang peran sebagai sarana transportasi kota serta jalan-jalan darat memegang peranan penting pula sebagai prasarana kota. VOC juga sudah membuat blok-blok segi empat dari berbagai fungsi kawasan, yang tentu saja merubah pola *cosmic city* di mana sebelumnya Keraton menjadi pusat kota dan pada masa VOC pusat kota berpindah ke Benteng *De Beshermingh*.

---

<sup>69</sup> *Ibid*, hlm. 81.

<sup>70</sup> Godee Molsbergen, *Op.Cit.*, Jilid I, hlm 7.

<sup>71</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon...", *Op,Cit*, hlm. 86.

### 3. Masa Kolonial Belanda sebelum tahun 1900

Modernisasi khususnya terhadap kota-kota di Indonesia sangat dipengaruhi oleh kedatangan orang-orang asing Eropa ke Indonesia di masa lampau, diawali dengan kedatangan VOC yang membawa kebudayaan modern hingga jaman pemerintah kolonial Belanda. Secara konseptual, modernisasi berkaitan dengan revolusi industri di Eropa, yaitu terjadinya industrialisasi terhadap perekonomian di Eropa Barat. Dampak dari revolusi industri adalah kelimpahan barang dan jasa yang kemudian mendorong munculnya kegiatan perdagangan dan pasar bebas Eropa. Kegiatan perdagangan antar negara dan antar benua juga menjadi semakin intensif, dan dampak berikutnya adalah eksploitasi lingkungan dan tenaga kerja. Kegiatan tanam paksa yang muncul pada awal abad ke-19 di kawasan *hinterland* (pedalaman) Cirebon adalah sebuah model dari eksploitasi lingkungan dan tenaga kerja di Cirebon.<sup>72</sup>

Dampak dari melimpahnya barang dan jasa di era industrialisasi ini adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi baik darat maupun laut, untuk menyalurkan barang dan jasa tersebut. Berkembangnya sarana dan prasarana transportasi di Cirebon sejak awal abad ke-19 untuk menunjang kegiatan perdagangan dan industrialisasi, telah mendorong Cirebon sebagai kota yang modern.<sup>73</sup> Maka untuk mendukung ekspansi ekonominya yang berorientasi pada ekspor perdagangan, sejak pertengahan abad ke-19, pemerintah kolonial berupaya meningkatkan kualitas

---

<sup>72</sup> Eko Punto Hendro, *Op,Cit*, hlm. 24.

<sup>73</sup> *Ibid*, hlm. 24.

sarana dan prasarana transportasi seperti fasilitas jalan dan jembatan yang menghubungkan Cirebon dengan daerah lain di pedalaman.<sup>74</sup>

Sejak Daendels berkuasa sebagai Gubernur Jenderal pada awal abad ke-19, kota-kota Jawa mulai dibangun jaringan transportasi darat untuk kepentingan militer dan ekonomi. Dibangunnya jalan raya tahun 1808-1811 oleh Daendels yang dikenal sebagai *Grote Posweg* (jalan pos raya) dari Anyer ke Panarukan sepanjang tidak kurang dari 1000 kilometer, merupakan salah satu infrastruktur penting perkembangan kota-kota modern di Jawa. Jalan raya pos tersebut dibangun dengan menyusur pantai utara Jawa, maka kota-kota di pesisir utara Jawa termasuk Cirebon terhubung semakin intensif, dan tentunya sangat penting pengaruhnya terhadap perkembangan kota-kota. Dengan adanya jalan raya pos, maka perkembangan kota juga didorong oleh jaringan dengan kota-kota lainnya. Selain jalan raya, dibangun pula beberapa rel kereta api pada akhir abad ke-20. Berkembangnya sistem transportasi massal, maka jarak tidak lagi menjadi masalah untuk pendistribusian barang, baik dari pedalaman (*hinterland*) ke Pelabuhan Cirebon, dari luar kota Cirebon ke Pelabuhan Cirebon, ataupun sebaliknya.<sup>75</sup>

Pada tahun 1835 Belanda mulai memelopori pembangunan perumahan yang terletak di Desa Tangkil pinggiran kota Cirebon. Namun di sisi lain telah terjadi bencana di Benteng VOC yang saat itu menjadi kantor

---

<sup>74</sup> Sejak tahun 1840-an pemerintah kolonial Belanda memperkeras jalan antara Cirebon-Karangsembung, Cirebon-Talaga-Ciamis, Cirebon-Kuningan-Ciamis, serta hubungan ke kawasan Priangan dan daeran pedalaman lainnya. Lihat. Abdul Wahid, *Bertahan Di Tengah Krisis: Komunitas Tionghoa Dan Ekonomi Kota Cirebon Pada Masa Depresi Ekonomi 1930-1940* Yogyakarta: Ombak, 2009, hlm. 41.

<sup>75</sup> Eko Punto Hendro, *Op,Cit*, hlm. 25.

residen, dan benteng tersebut meledak dan menghancurkan seluruh bangunan. Akibat kejadian tersebut, dibangunlah kantor residen yang baru di Lemahwungkuk (depan Kantor Pos besar) tahun 1841 dan dibangun juga rumah dinas residen (Gedung Karasidenan) di dekat desa Tangkil tahun 1865.<sup>76</sup>

## **B. Peran Sungai Di Cirebon Sebelum Tahun 1900**

Dilihat dari letak geografisnya, kota dan sekaligus pelabuhan Cirebon sangat strategis. Kota pelabuhan ini terletak pada teluk yang terlindungi oleh Semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai dari terjangan ombak dari arah utara. Jalan masuk untuk berlabuh berada di sebelah utara muara sungai Losari. Kondisi yang demikian ini telah memungkinkan pelabuhan Cirebon berfungsi sebagai *shelter for ship* (berlindungnya kapal). Apalagi pelabuhan Cirebon terletak di tengah-tengah rute pelayaran “Jalan Sutra” di sepanjang pantai Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai tempat untuk pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan bekal perjalanan dan barang dagangan. Hal yang paling menonjol dalam geografis pelabuhan Cirebon adalah sungai.<sup>77</sup> Sebelum jalan darat berkembang, peranan sungai sangat penting sebagai jalur transportasi dari pelabuhan ke pedalaman, kekuasaan politik, benteng bertahan, upacara keagamaan, penyebaran agama dan juga pengairan.

### **1. Sungai dan Agama Hindu**

Sejak lama Cirebon berstatus sebagai kota pelabuhan yang melekat dengan kehidupan perairan. Hal ini tidak lepas dari kebijakan yang dicanangkan oleh Maharaja Purnawarman (395-434). Untuk meningkatkan akses

---

<sup>76</sup> Singgih Tri Sulistiyono, “Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon...”, *Op,Cit*, hlm. 88.

<sup>77</sup> *Ibid.*, hlm. 78.

mobilitas rakyatnya serta memperkuat basis jalur maritim untuk militernya, maharaja Purnawarman melaksanakan program pembangunan dan renovasi sungai-sungai di seluruh Jawa Barat abad ke-5.<sup>78</sup> Program pembangunan itu berupa memperkokoh, memperlebar dan memperdalam pinggir sungai, bahkan membuat sungai baru.<sup>79</sup> Melalui pembangunan sungai tersebut, penduduk Jawa bagian Barat yang berada dalam kekuasaan Tarumanegara dapat berinteraksi dengan masyarakat lain yang lewat, singgah atau menetap di wilayah pesisir Jawa Barat. Faktor lainnya yang terkait adalah keputusan yang diambil oleh Maharaja Purnawarman yang merupakan raja ketiga Kerajaan Tarumanegara untuk memindahkan ibukota Kerajaan Tarumanegara ke wilayah sekitar sungai Citarum.<sup>80</sup> Dengan proyek pembangunan sungai ini, ibukota yang baru dibangun ini bisa terhubung baik dengan daerah pedalaman yang menjadi hulu sungai itu atau wilayah pesisir di mana wilayah ini menjadi hilir sekaligus muara dari sungai tersebut.

Beberapa sungai yang menjadi proyek sungai pembangunan jalur air ini seperti sungai Gangga di wilayah Indraprahasta (Cirebon pedalaman), Sungai Cupu di wilayah Cupunagara, Sungai Gomati, Sungai Candrabhaga dan

---

<sup>78</sup> Didin Nurul Rosyidin, *Syekh Nurjati...*, *Op,Cit.*, hlm. 76.

<sup>79</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Op,Cit*, hlm. 4.

<sup>80</sup> Kemungkinan besar, orang-orang Tarumanegaralah yang pertama kali memberi nama Citarum pada sungai yang mengagumkan itu. Ketika leluhur mereka mendarat di muara Sungai Citarum, kemudian mereka membangun pemukiman di situ, dan menemukan tumbuhan Nilu atau Tarum yang saat itu memiliki nilai ekonomis tinggi. Karena itu mereka membudidayakannya, dan memberi nama sungai itu dengan nama Sungai Citarum. *Ci* atau dalam bahasa Sunda *Cai*, artinya air. Sedangkan *Tarum*, merupakan sejenis tanaman yang mengasilkan warna ungu atau nila. Sungai Citarum identik dengan Kerajaan Tarumanegara menilik nama kerajaanya berasal dari nama sungai tersebut dan ibukota Kerajaan Tarumanegara juga berada di tepi sungai ini. Dari dahulu hingga sekarang sungai ini memainkan peranan yang sangat penting bagi kehidupan manusia. Pada abad ke-7 kedikdayaan Kerajaan Tarumanegara berakhir, sehingga sungai ini menjadi batas wilayah kedua kerajaan selanjutnya yakni kerajaan Galuh dan Sunda.

Sungai Citarum yang menjadi benteng pertahanan kerajaan. Pembangunan jalur air ini pada akhirnya tentunya berujung pada dibukanya atau diperkuatnya bandar-bandar pelabuhan yang berada di wilayah Jawa bagian barat. Selain itu, aliran sungai ini juga menjadi jalur transportasi utama bagi angkatan laut yang dibangun oleh Maharaja Purnawarman. Dalam kerangka program pembangunan inilah, pelabuhan Muara Jati menjadi penting sebagai salah satu pintu masuk daerah Jawa Barat melalui jalur laut.<sup>81</sup>

Menurut catatan T.D. Sudjana yang berdasarkan naskah *Negara Kertbhumi Sargah I*, menjelaskan bahwa Tarumanegara memerintahkan kerajaan di bawahnya yakni Kerajaan Indraprahasta (Cirebon Girang) untuk melakukan upacara mandi suci (*tirtameda*) kerajaan di sepanjang aliran Sungai Gangganadi.<sup>82</sup> Upacara mandi suci (*tirtameda*) yang

---

<sup>81</sup> Proyek pembangunan sungai oleh Purnawarman dijumpai dalam Prasasti yang ditemukan di desa Tugu Kecamatan Tarumajaya, Bekasi, yang berbunyi:

*pura rajadhirajena guruna pinabahuna khaya khayata puri prapya// cadrabhamnava yayau/papavarddamana dvavica dvatarecrigunaujasa narendradhvajabutena/crimata purnavarmmana/prarabhya phalgunemase khata krsna tsami tithau caitchau caitracukla trayodacya dinai siddaika vincakai/ayata shatsahasrena dhanusha (m) sa catena ca dvavincena nadi ramya gomati nirmalodaka/ pitamahasya rajasher vvidarya cibiravani/brhmanair ggosahasrena pyanti krtadakshhino/*

Yang Artinya : “Dahulu (kali yang bernama) Candrabaga telah digali oleh Maharaja yang mulia dan mempunyai berlegan kencang dan kuat (besar kekuasaanya), setelah mencapai kota yang mashur, mengalir ke laut. Di dalam tahun ke-22-nya dari tahta yang mulia raja Purnawarman yang berkilauan karena kepandaian dan kebiasaan jaksanya serta menjadi panji-panji segala raja-raja, (maka sekarang) beliau memerintahkan pula menggali kali (sungai) yang permai dan berair jernih, Gomati namanya, setelah sungai itu mengalir di tengah-tengah tanah kediaman yang mulia Sang Pendeta nenek-da (Sang Purnawarman). Pekerjaan ini dimulai pada hari yang baik, tanggal 8 *paro petang Phalguna* dan disudahi pada hari tanggal 13 *paro-terang* bulan *Caitra*, jadi hanya 21 hari saja, sedang galian itu panjangnya 6122 tumbak. Selamatan baginya dilakukan oleh para Brahmana disertai 1000 ekor sapi yang dihadiahkan.” Lihat. *Kosoh, Suwarno, et.al, Sejarah Daerah Jawa Barat*, Jakarta: Proyek Penelitian Dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Pusat Penelitian Sejarah Dan Budaya Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, 1997/1978, hlm. 76. Didin Nurul Rosyidin, *Syekh Nurjati...*, *Op.Cit*, hlm. 76.

<sup>82</sup> Menurut penelitian Rafan Syafari Hasyim, berdasarkan *Pustaka Pararatwan I bhumi Nusantara*, letak Sungai Gangga disekitar Desa Sampiran sebelah utara, berbatasan dengan Grenjeng atau Kalitanjung, sampai ke wilayah Dukuh Semar hingga Kelurahan Drajat, kalau lokasi yang di Sampiran Selatan Sungai Gangga terpecah menjadi Sungai Suba, Sungai Grampak, dan Sungai Cirebon Girang. Terutama yang tinggal di pinggiran Kota Cirebon. Upacara berlangsung di

dilakukan di Sungai Gangga ini bertujuan untuk memberi penghormatan kepada leluhurnya yang juga melakukan upacara mandi suci di Sungai Gangga India Selatan. Pemilihan Sungai Gangganadi untuk upacara mandi suci (*tirtameda*), karena kemungkinan kemiripan bentuknya yang dinilai sama sehingga sungai ini dipilih sebagai reduplikasi dari Sungai Gangga yang berada di India Selatan.<sup>83</sup>

Sebagai maharaja yang memerintah Tarumanagara yang merupakan kerajaan pelindung Kerajaan Indraprahasta, Maharaja Purnawarman menganggap penting keberadaan Sungai Gangga tersebut. Sehingga pada *hari dua belas paro peteng bulan margasirah* sampai dengan *hari kelima belas bulan posya* tahun 332 tahun saka (410 M), keberadaan sungai Gangga diperkokoh dan diperindah.<sup>84</sup>

Sungai juga berguna sebagai benteng pertahanan militer. Telah dikemukakan sebelumnya bahwa selain sebagai pusat ibukota kerajaan, sungai Citarum juga digunakan sebagai benteng pertahanan kerajaan Tarumanegara. Setelah Kerajaan Tarumanegara ini berakhir, dua kerajaan penerusnya yaitu Galuh dan Sunda menjadikan sungai Citarum sebagai batas wilayah dan juga benteng pertahanan yang memisahkan wilayah dua kerajaan tersebut. Berpindah ke Barat, pada awal abad ke XVI, Kraton Rajagaluh (Majalengka) juga menggunakan sungai sebagai benteng dan

---

3 lokasi yaitu; disekitar Kelurahan Drajat, Dukuh Semar dan Kalitanjung. Masyarakat Cirebon menyebutnya dengan Upacara *Ngirab* atau *Adus Gede* (Mandi Besar). Di India upacara tersebut disebut *Maha Kumba* (Mandi besar). Rafan Syafari Hasyim, *Sungai-Sungai bersejarah Di Cirebon*, Di sampaikan dalam "Talk Show Sedekah ilmu Cimanuk" di Chanel TV Cimanuk oleh Dwi Agus Kuncoro, Cirebon : Balai Besar Wilayah Cimanuk-Cisanggarung, 2010, hlm. 2. Lihat juga T.D. Sudjana, *Rara Yoga*, Cirebon: (tanpa penerbit), 1968, hlm. 1.

<sup>83</sup> T.D. Sudjana, *Rara Yoga*, *Op.Cit*, hlm. 2.

<sup>84</sup> Rafan Safari Hasyim, *Op.Cit*, hlm. 3.

barikade untuk menangkis serangan pasukan gabungan Cirebon, Kuningan dan Demak.<sup>85</sup>

## 2. Sungai dan Penyebaran Islam

Muara sungai dan alirannya tidak hanya memegang peran penting bagi pertumbuhan dan perkembangan agama Hindu, tetapi juga pertumbuhan dan perkembangan agama Islam. Perkembangan agama Islam semakin terasa ketika Pangeran Cakrabuwana mendirikan institusi politik yakni Keraton Pakungwati di pinggir Sungai Sipadu dan Sungai Kriyan. Pemilihan keraton yang berada di antara dua tepi sungai tersebut merupakan bagian dari representasi politik Cirebon masa itu, di mana Sungai Sipadu yang berada di depan keraton dan Sungai Kriyan yang berada di belakang keraton adalah simbol barikade pertahanan kerajaan.

Pada masa Sunan Gunung Jati di sebelah tenggara Keraton tepi sungai Kriyan dibangun *Lawang Sanga*. Bangunan *Lawang Sanga* ini dilengkapi dengan gapura, Pintu yang berjumlah sembilan, bengkel perahu, istal kuda kerajaan, dan pos-pos penjagaan. Pada abad ke-17 bangunan *Lawang Sanga* ini diperbaiki dalam rangka persiapan infrastruktur *Gotrasawala*, yang dipelopori oleh Pangeran Wangsakerta sekitar tahun 1677.<sup>86</sup> *Lawang Sanga* ini difungsikan sebagai tempat berlabuhnya perahu dan pintu masuk bagi para utusan dari kerajaan-kerajaan di Nusantara yang pada waktu itu memang jalur lautlah yang aman bagi perjalanan mereka.<sup>87</sup>

---

<sup>85</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon..., Op.Cit.*, hlm. 46.

<sup>86</sup> Menurut catatan T.D. Sudjana, gotra sawala merupakan konferensi pertama yang diadakan di Nusantara dipelopori oleh Pangeran Wangsakerta pada tahun 1677. Musyawarah ini dihadiri para utusan dari berbagai kerajaan di Nusantara seperti Banten, Makassar, Goa, Aceh, dan masih banyak yang lainnya guna membahas penulisan sejarah Nusantara. Lihat. T.D. Sudjana, *Fakta Penyelenggaraan Musyawarah*, Cirebon : Tanpa Penerbit, 1986, hlm. 17.

<sup>87</sup> A. Sobana Hardjasaputra dkk, *Op.Cit.*, hlm. 71.

Penyebaran Islam yang semakin meningkat, yang dipelopori oleh Sunan Gunung Jati menjadikan wilayah kerajaan Cirebon semakin luas hampir ke seluruh wilayah di Jawa Barat.<sup>88</sup> Namun pada masa Pangeran Cakrabuwana, berdasarkan letak geografisnya, wilayah kekuasaan Cirebon dibatasi oleh sungai-sungai seperti batas-batas wilayah Cirebon bagian utara Junti (Indramayu), sebelah timur Sungai Cipamali (Brebes), sebelah selatan Cigugur Kuningan, dan sebelah barat yakni pegunungan. Hal ini menandakan pada masa kerajaan Islam di Cirebon, sungai juga berguna sebagai pembatas wilayah.<sup>89</sup>

Pada masa Sunan Gunung Jati kekuasaan Cirebon begitu luas hampir seluruh Jawa Barat. Namun sayangnya, ketika wafatnya Sunan Gunung Jati, kekuasaan Cirebon tidak bisa dipertahankan oleh generasi setelahnya yakni di masa Panembahan Ratu I. Pada masa ini telah terjadi kesepakatan antara Maulana Yusuf (sultan Banten)<sup>90</sup> dan Panembahan Ratu I (Raja Cirebon)<sup>91</sup> abad ke-16. Kesepakatan itu berupa pembagian wilayah Jawa Barat

---

<sup>88</sup> Sunan Gunung Jati berhasil meluaskan wilayah kekuasaan Kerajaan Cirebon ke daerah pedalaman. Ke arah barat dan barat daya, dikuasai Dermayu, Karawang, Banten, Sunda Kalapa, Sagarehang, Ciblagung, Sindangkasih (Majalengka), Sumedanglarang, dan Tatar Ukur (Bandung dan sekitarnya), Talaga dan Galuh menjadi wilayah kekuasaan Kerajaan Cirebon masing-masing mulai tahun 1528 dan 1530. Lihat. 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 85.

<sup>89</sup> *Ibid*, hlm. 72.

<sup>90</sup> Maulana Yusuf merupakan putra dari Maulana Hasanudin cucu dari Sunan Gunung Jati dari Nyi Mas Kawunganten. Ia melanjutkan kekuasaan bapaknya di Banten dalam rentang waktu 1570-1585. Seorang Sultan Banten yang berani ekspansi ke pedalaman Pakuan Padjadjaran tahun 1579. Lihat. Unang Sunardjo, *Meninjau Sepintas Panggung Sejarah Pemerintahan Kerajaan Cirebon 1479-1809*, Bandung: Tarsito, 1983, hlm. 129

<sup>91</sup> Pangeran Emas merupakan putra Pangeran Swarga Dipati Cerbon I atau disebut juga Dipati Ratu. Pangeran Emas menjadi kepala negara menggantikan ayahnya yang meninggal dari Mataram, sehingga Pangeran Emas diangkat menjadi pemimpin yang bergelar Panembahan Ratu I tahun 1570-1649. Dalam kepemimpinannya berhasil membawa Cirebon dalam ketertiban, kedamaian dan keseimbangan hubungan dengan 2 kerajaan Islam besar di Jawa saat itu yaitu Mataram dan Banten. Lihat. Unang Sunardjo, *Meninjau Sepintas Panggung Sejarah Pemerintahan Kerajaan Cirebon 1479-1809*, Bandung: Tarsito, 1983, hlm. 130.

dengan batas Sungai Citarum. Kesultanan Banten menguasai daerah sebelah barat Citarum dan daerah Timur sungai itu menjadi kekuasaan kerajaan Cirebon. Hal itu berarti “sejarah berulang”, karena pada awal zaman kerajaan Sunda dan Galuh, sungai tersebut pernah menjadi batas wilayah kedua kerajaan tersebut.

Terjadinya kesepakatan antara Sultan Banten dan Raja Cirebon menjadikan Sungai Citarum sebagai batas wilayah kekuasaan masing-masing, berarti sebagian besar daerah Jawa Barat, bekas wilayah kekuasaan Kerajaan Sunda dan Galuh menjadi wilayah kekuasaan kerajaan Cirebon. Kesepakatan antara Sultan Banten dan Sultan Cirebon itu, kiranya terjadi karena dua hal. *Pertama*, penguasa Banten dan Cirebon sama-sama keturunan Sunan Gunung Jati. *Kedua*, Panembahan Ratu pernah membantu Maulana Yusuf dalam mengalahkan raja Sunda, sehingga kerajaan Sunda runtuh tahun 1579.<sup>92</sup>

### **3. Hubungan Sungai, Pelabuhan, dan Pedalaman**

Cirebon merupakan kota pelabuhan yang berperan sebagai pusat perekonomian di wilayahnya. Dengan fungsinya sebagai jalur impor dan ekspor ke daerah pedalaman terpencil, dihubungkan dengan jalan darat dan sungai. Namun perlu diketahui bahwa wilayah Cirebon terbagi dua yakni Cirebon Larang (pesisir) dan Cirebon Girang (pedalaman).

---

<sup>92</sup> Kiranya dapat lebih jelas lagi bahwa problema setelah hancurnya Padjajaran, tidak hanya yang berkaitan dengan kepastian tentang batas-batas wilayah kedua negara saja, tetapi terbukti lebih jauh dari itu, yaitu masalah terwujudnya hubungan yang harmonis antara Banten dan Cirebon, kiranya cukup jelas bahwa ketenaran Cirebon sebagai negara baru paling kuat dan berwibawa setara dengan Padjajaran di Jawa Barat yang telah mengalami kemerosotan yang cukup berarti. Sehingga dengan kondisi Padjajaran tersebut, akhirnya Banten mampu menghancurkan Padjajaran. Lihat. Unang Sunarjo, *Meninjau Sepintas Panggung Sejarah Pemerintahan Kerajaan Cirebon 1479-1809*, hlm. 106.

Pesisir Cirebon merupakan pantai yang landai, tidak curam, sehingga mudah didatangi kapal-kapal apalagi perahu. Sebagian masyarakatnya bermata pencaharian sebagai nelayan dengan mengandalkan hasil laut seperti ikan, terasi, garam dan hasil laut lainnya. Kondisi alamiah seperti itu memungkinkan kemudahan dalam pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan di muaramuara sungai. Banyak pelabuhan yang memiliki konstelasi geografis seperti ini yang berada di teluk, di pinggir atau di muara sungai, berkembang bukan hanya sebagai pusat ekonomi, tetapi sering juga menjadi pusat pemerintahan seperti Palembang, Banten, Sunda Kalapa, Surabaya, Banjarmasin dan termasuk Cirebon.<sup>93</sup>

Sementara itu, daerah *hinterland* (pedalaman) yang mengelilingi kota Cirebon merupakan wilayah yang tanahnya subur yang terdiri dari daratan rendah (lembah), dataran tinggi, dan bahkan daerah pegunungan dengan beberapa gunung berapi seperti Gunung Ciremai, Gunung Sawal, dan Gunung Cakrabuana. Dari dataran rendah dihasilkan beras yang berlimpah sehingga menjadi komoditi ekspor bahkan sampai keluar negeri. Demikian juga kawasan ini menghasilkan indigo atau *tarum* yang cukup besar. Dataran tinggi dan lereng-lereng gunung pedalaman Cirebon menghasilkan tanaman kopi berlimpah (Cibeureum Kuningan) terutamanya sejak abad awal ke-17 sampai akhir abad ke-19. Kawasan ini juga menghasilkan buah-buahan, sayur-sayuran, berbagai macam daging dan sebagainya. Ditambah lagi letak kota Cirebon yang berseberangan dengan celah gunung (lembah) yang dapat dilewati untuk menuju ke daerah Priangan yang amat subur dan penghasil

---

<sup>93</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon...", *Op, Cit*, hlm. 79.

komoditi ekspor yaitu yang tak tertandingi dalam sejarah Jawa.<sup>94</sup>

Kawasan pedalaman Cirebon juga menghasilkan kayu yang mutunya sangat bagus seperti kayu jati yang banyak dijumpai, untuk pembuatan jung sebagaimana yang diungkapkan oleh Tome Pires:

*“This Cherimon has a good port.... It has a great deal of rice and abundant foodstuffs. This place has better wood for making jungks than anywhere else in Java. Although there is not much wood in the whole of Java”.*<sup>95</sup>

Meskipun telah di singgung sebelumnya, bahwa adanya hubungan timbal balik di antara wilayah tersebut, untuk menghubungkannya perlu prasarana jalan seperti rute darat dan sungai. Sebelum datangnya kompeni dan kolonial rute jalan darat merupakan rute yang sulit. Banyak rintangan yang menghadang seperti banyaknya hutan belantara, banyaknya hewan buas di pedalaman yang sering mengancam masyarakat, waktu yang ditempuh lama dan belum dibangunnya jalan darat yang baik. Melihat kenyataan demikian, para pedagang dan masyarakat perlu mencari jalan alternatif yang mudah dan aman. Akhirnya transportasi laut menjadi salah satu cara dan membantu menghubungkan kedua wilayah tersebut, dan sungai menjadi jalur penghubungnya untuk pendistribusian barang dan aktivitas masyarakat sehari-hari, meskipun jalur sungai tidak menjangkau semua pedalaman Cirebon.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> *Ibid*, hlm. 79.

<sup>95</sup> *Ibid*, hlm. 80.

<sup>96</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Op.Cit*, hlm. 49.

Kenyataan-kenyataan di atas menjadikan sungai sebagai jalur transportasi dari pelabuhan ke daerah pedalaman, sebagaimana Gusti Asnan juga menjelaskan bahwa muara-muara sungai berlokasi di kawasan timur kota. Sungai-sungai itu adalah “jalan raya” utama untuk memasuki daerah pedalaman. Kawasan perairan ini merupakan jalur pusat niaga yang penting, sehingga kapal-kapal asing dari berbagai mancanegara seperti Arab, Tiongkok, India, dan Eropa dapat singgah dan berdagang di wilayah muara-muara sungai di dekat teluk pelabuhan.<sup>97</sup>

Wilayah Cirebon Utara (sekarang masuk ke dalam Kecamatan Gunung Jati dan Kapetakan) yang dahulu merupakan bagian dari kerajaan Singapura, memiliki tiga aliran sungai besar yang dilalui oleh perahu-perahu sampai wilayah pedalaman. Sungai-sungai tersebut adalah Kali Bondet, *Bengawan* Celancang, dan Kali Kapetakan.<sup>98</sup> Dari Kali Bondet, perahu dapat masuk hingga ke daerah Jamblang. Adapun *Bengawan* Celancang hingga ke daerah Bakung dan juga Jamblang. Namun sungai yang bermuara di Desa Muara tersebut mengalami pedangkalan yang hebat, maka sungai ini salurannya dialihkan dari Sungai Jamblang ke Sungai Bondet dan tidak lagi ke *Bengawan* Celancang. Sekarang lebarnya hanya kurang lebih dua meter saja. Di bagian paling utara dari wilayah kerajaan Singapura ini mengalir sungai Kapetakan yang dapat dilayari perahu hingga daerah Ciwaringin. Hal ini menunjukkan bahwa

---

<sup>97</sup> Gusti Asnan, *Sungai Sejarah Sumatra*, Yogyakarta: Penerbitan Ombak, 2016, hlm. 101.

<sup>98</sup> *Bengawan* merupakan sungai besar yang mengalir dari hulu sampai muara. *Bengawan* dapat dilalui oleh perahu sampai ke pedalaman. Sedangkan Kali sungai sedang yang mengalir dari hulu sampai ke muara. Kali juga dapat dilalui oleh perahu, namun tidak sampai ke pedalaman. Dalam bahasa Cirebon, kanal (terusan) juga disebut “kali”. Lihat. Rafan Syafari Hasyim, *Sungai-Sungai Bersejarah Di Cirebon*, disampaikan dalam “Talk Show Sedekah Ilmu Cimanuk” di Chanel TV Cimanuk oleh Dwi Agus Kuncoro, Cirebon: Laporan Penelitian, Balai Besar Wilayah Cimanuk-Cisanggarung, 2010.

kerajaan Singapura yang letaknya berda di bibir pantai utara laut Cirebon berperan sebagai pintu gerbang keluar masuknya komoditi perdagangan laut dari luar negeri ke wilayah Cirebon hingga ke daerah pedalaman.<sup>99</sup>

Selain sungai-sungai tersebut, ada beberapa sungai yang sangat penting peranannya sebagai jalur transportasi dengan pedalaman yang letaknya di sekitar pelabuhan Cirebon yaitu sungai Cimanuk, Kesunean dan Losari. Hal ini juga dibuktikan dengan catatan Tomi Pires yang mengunjungi Cirebon pada tahun 1513, yang menggambarkan bahwa sungai-sungai di Cirebon berperan sebagai jalan lalu lintas yang dapat dilayari dengan *jung* ke arah pedalaman Cirebon.<sup>100</sup> Ia menggambarkan sebagai berikut:<sup>101</sup>

*“The Land of Cherimon is next to Sunda....This Cherimon has a good port and There must be three or four junks there. This place Cherimon is about there leagues up the rivers; junks can go in there”*

Bisa dipastikan bahwa yang dimaksud dengan Tome Pires adalah sungai Kesunean atau Kriyan, yang dapat dilayari dengan *jung* (sejenis perahu) sampai Cirebon Girang.<sup>102</sup> Sungai Cimanuk di sebelah utara dan Sungai

---

<sup>99</sup> Didin Nurul Rosyidin, dkk, *Kerajaan Cirebon*, Jakarta: Puslitbang Lektur dan Khazanah Keagamaan badan Litbang dan Diklat Kementerian Agama RI, Cet. I, 2013. *Op.Cit.*, hlm. 44-45.

<sup>100</sup> Para pengelana di masa lampau hampir selalu membuat catatan perjalanan. Sebagian catatan perjalanan tersebut diterbitkan dalam bentuk buku yang dikenal dengan *travelogues*. Dari catatan perjalanan tersebutlah banyak diperoleh keterangan atau informasi historis mengenai berbagai aspek geografis, sosial, politik, ekonomi dan budaya daerah-daerah yang mereka kunjungi tersebut. Sebagaimana perjalanan Tome Pires pada abad ke-15 yang ditulis dalam sebuah karya Suma Oriental.

<sup>101</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahwungkuk Hingga Cherimon...", *Op,Cit*, hlm. 79.

<sup>102</sup> Menurut penelitian sejarawan Cirebon T.D. Sudjana sebagaimana dalam Rara Yoga, bahwa yang dimaksud Tome Pires yakni Teluk Cirebon resmi menjadi pelabuhan Cirebon yang ramai dikunjungi dan disinggahi kapal dari mancanegara antara lain Cina, Arab, Baghdad, Irak, Gujarat, Srilangka, Tumasik (Singapur) serta Johor Malaysia. Kapal atau *jung* dapat menyusur sejauh 1.500 meter sampai ke Kali Subha (Kalitanjung).

Losari di sebelah selatan berperan pula menghubungkan daerah pesisir dengan daerah pedalaman di wilayah Cirebon. Sungai-sungai itu digunakan kelompok petani untuk mengangkut hasil pertanian dan hasil hutan yang laku dijual di pasar yang berada di daerah pesisir atau menjadi komoditi ekspor.<sup>103</sup>

Menurut Cooley sebagaimana dalam Singgih Tri Sulistiyono, mengungkapkan bahwa dahulu jalur sungai digunakan untuk berbagai aktivitas untuk menghubungkan antara kawasan pantai di Cirebon dengan pedalaman. Namun demikian keberadaan kota-kota di kawasan pantai juga terletak di muara-muara sungai. Hal ini merupakan bukti adanya hubungan pertemuan antara pantai dengan pedalaman dan peranan sungai sebagai jalur transportasi di dalamnya. Beberapa contoh dapat dikemukakan di sini misalnya kota Indramayu yang terletak di dekat muara Sungai Cimanuk, muara Sungai Pekik terletak di dekat Kerajaan Singapura dan Muhara Jati, sedangkan Kota Cirebon ada sekitar muara Sungai Sukalila, Kasunean (Kriyan) dan Sungai Jaga (Kali Jaga).<sup>104</sup> Namun diantara yang disebutkan oleh Tome Pires dan Cooley, hanya Sungai Cimanuk yang merupakan sungai yang paling panjang hingga pedalaman Sumedang dan Garut.

Adanya wilayah pesisir dan pedalaman yang telah diuraikan di atas, menandakan posisi yang saling membutuhkan dan satu dengan yang lainnya saling menopang. Untuk itulah keberadaan sungai-sungai menjadi prasarana sosial, baik dari pelabuhan maupun ke pelabuhan. Wilayah pedalaman didukung oleh wilayah

---

<sup>103</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon...*, *Op.Cit.*, hlm. 43..

<sup>104</sup> *Ibid*, hlm. 47.

pedalaman yang dapat diandalkan sebagai pemasok pertanian.

Kenyataan ini yang menjadikan Cirebon terkenal sebagai salah satu penghasil beras di Jawa di samping Rembang, Mataram, dan Banten. Kondisi tersebut berlangsung dari abad ke-15 hingga abad ke-17 Masehi. Hal ini juga berpotensi ekonomi daerah pedalaman menjadi penunjang perkembangan kegiatan ekonomi perdagangan di kawasan pelabuhan. Seperti telah dikemukakan, dari pelabuhan Cirebon diekspor berbagai komoditi antara lain terasi, ikan, padi/beras, sayur-mayur, buah-buahan, indigo (tarum) dan kayu yang baik untuk pembuatan kapal.

Banyak para pedagang mancanegara ke pelabuhan Cirebon, tentu saja banyak pula barang-barang yang berasal dari luar masuk ke Cirebon. Barang-barang itulah yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat pedalaman sebab masyarakat pedalaman tidak dapat memproduksi barang-barang tersebut. Adapun barang-barang tersebut meliputi; barang-barang yang asing dan menarik seperti logam besi, emas, dan perak serta tekstil halus seperti sutera dan barang-barang keramik halus. Di samping barang-barang impor, ada juga barang produksi khas daerah pantai yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat pedalaman, yaitu garam, terasi dan ikan asin.<sup>105</sup>

Kota-kota pelabuhan berperan sebagai pusat ekonomi di wilayahnya, dengan fungsinya sebagai jalur impor dan ekspor ke daerah pedalaman yang terpencil dan sungai sebagai jalan raya untuk menghubungkannya kedua wilayah tersebut. Hal itu sejalan dengan pendapat T.D. Sudjana yang menyatakan bahwa terbentuknya pelabuhan

---

<sup>105</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyati, et.al, *Op.Cit*, hlm, 53.

sangat dimungkinkan oleh adanya kebutuhan antara lain yaitu jasa angkutan, berkenaan dengan adanya arus perdagangan melalui transportasi kelautan. Berangkat dari asumsi itu suatu pelabuhan minimal harus memenuhi tiga kriteria dasar yang harus berlangsung dan berlanjut yaitu:<sup>106</sup>

- a. Adanya hubungan antara pasar dunia dengan pasar domestik;
- b. Adanya hubungan antara pelabuhan dengan daerah pedalaman dalam konteks keluar masuknya barang, terbentuknya jalur-jalur transportasi, dan terbentuknya pusat-pusat pengumpulan barang dagangan di tempat-tempat tertentu;
- c. Hubungan antara kegiatan pelabuhan dengan pembentukan kota pelabuhan itu sendiri.

Demikian pula halnya dengan Cirebon, sebagai kota pelabuhan Cirebon merupakan tempat yang menghubungkan dua wilayah, yaitu daratan dan sungai. Dari sudut ekonomi, pelabuhan Cirebon ini berfungsi sebagai tempat menampung surplus dari wilayah pedalaman untuk pendistribusian ke tempat-tempat lain yang membutuhkan. Begitupun sebaliknya pelabuhan Cirebon pun berfungsi sebagai tempat penampung barang-barang dari tempat-tempat lain yang tidak dapat dihasilkan oleh wilayah pedalaman dan sangat dibutuhkan.<sup>107</sup>

#### **4. Sungai sebagai Basis Politik dan Ekonomi Kolonial**

Pada hari-hari pertama kehadiran orang-orang Barat di negeri ini (Nusantara umumnya dan Cirebon khususnya), sungai adalah salah satu rupa bumi yang menarik perhatian

---

<sup>106</sup> *Ibid*, hlm. 52.

<sup>107</sup> *Ibid*, hlm. 52.

para pendatang asing. Adanya ketertarikan terhadap sungai yang dikemukakan para pengelana, peneliti dan bahkan pejabat sipil/militer kolonial dalam berbagai laporan serta berbagai artikel yang mereka buat. Informasi dan gambaran tentang dunia sungai yang disajikan berkembang dari yang sederhana hingga yang sangat lengkap.<sup>108</sup> Tome Pires sebagai salah satu pengelana asing dari Portugis relatif awal menulis tentang sungai dalam catatan perjalanannya. Misalnya menyinggung keberadaan Cirebon yang berada di dekat sungai dan terdapat 3 hingga 4 *jung* (sejenis kapal besar) di muara sungai.<sup>109</sup>

Pada masa-masa berikutnya (masa kolonialisme Barat/Eropa telah hadir) sungai juga merupakan suatu rupa bumi yang menarik dan penting bagi pejabat kolonial. Ketertarikan ini antara lain disebabkan sebagai berikut:

- a. Pelabuhan yang berada di kawasan pantai yang mereka datangi umumnya di muara sungai, sehingga sungai yang berada di pantai adalah rupa bumi yang relatif awal mereka temui;
- b. Pemukiman penduduk, baik yang berada di kawasan pantai atau di pedalaman yang mereka datangi (kemudian mereka kuasai) umumnya berada di kawasan (muara dan aliran) sungai;
- c. Sungai adalah “jalan raya” yang relatif awal mereka gunakan untuk memasuki daerah pedalaman;
- d. Sungai dijadikan bagian dari proses ekspansi politik dan eksploitasi ekonomi mereka.

---

<sup>108</sup> Gusti Asnan, *Op.Cit.*, hlm. 105-106.

<sup>109</sup> Tome Pires, *Suma Oriental Perjalanan Dari Laut Merah Ke Cina*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, *terj.* Adrian Perkasa dan Anggita Pramesti, hlm. 255.

Sehubungan dengan kenyataan di atas, kehadiran VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*) yang dilanjut oleh Hindia Belanda pada abad ke-19 semakin memperkuat pola pemukiman pinggir sungai yang telah dikenal sebelumnya. Sebagaimana dalam naskah keraton Kacirebon menyebutkan bahwa orang Belanda dan Orang Cina yang membangun rumah-rumah di pinggir sungai di sebelah Barat Pabean yang menghadap keraton dan juga menghadap ke kampung Pacinaan Talang.<sup>110</sup>

Di samping rumah penguasa (raja dan bangsawan serta bangunan ibadah) penduduk setempat, sejak kehadiran kaum kolonialis permukiman pinggir sungai juga diperkaya oleh munculnya bangunan pemerintahan, mulai dari rumah, kantor kontrolir, asisten residen, bahkan residen, benteng pertahanan, kantor pos, dan beberapa gudang.<sup>111</sup>

Bila dicermati, bangunan keraton atau istana kerajaan banyak dibangun di tepi-tepi sungai seperti Kerajaan Tarumanegara dengan letaknya yang berada di tepi sungai *Citarum*, Kerajaan Galuh yang berada di pertemuan dua sungai besar *Cimuntur* dan Sungai *Citanduy* (Ciamis), Kerajaan Sunda yang berada di dekat Sungai *Citatih* (Sukabumi), Kerajaan Indraprahasta (Cirebon Girang) yang berada di dekat Sungai *Suba*, Kerajaan Singapura yang berada di dekat tepi Sungai *Bondet*, dan Kerajaan Cirebon

---

<sup>110</sup> *Sejarah Cirebon Naskah Keraton Kacirebonan*, terj. Bambang Irianto dan Ki Tarka Sutarahardja, Ed. Muhammad Mukhtar Zaedin dan Panji Darussalam, Cirebon : Rumah Budaya Nusantara Pasambangan Jati, hlm. 113.

<sup>111</sup> Menurut Mustakim Asteja dalam Warta Balai Kota edisi kedua tahun 2018, pada masa VOC dan Hindia Belanda di sekitar pelabuhan Cirebon terdapat Benteng *De Beschermigh Cheribon* sebagai pusat koloni dan monopoli perdagangan Cirebon. Di pojok sekeliling Benteng tersebut bertengger meriam-meriam pertahanan, benteng juga dibatasi dengan kanal-kanal sungai. Kanal tersebut adalah sungai Cirebon atau *Cirebon River* sebagai pelabuhan Cirebon waktu itu. Sungai ini terletak dan mengalir di depan mulut benteng yang sekarang menjadi Jalan pabean dan Jalan Kantor sampai ujung jalan antara Jalan Talang- Pasuketan – Lemahwungkuk, dan Jalan Bahagia.

dengan Keraton Pakungwati yang diapit dua sungai yakni Sungai Kasunean (belakang keraton) dan Sungai Sipadu (depan keraton). Hal ini menandakan bahwa sejak lama keberadaan sungai menjadi lokasi yang strategis sebagai basis politik dan juga penunjang ekonomi.

Sebagaimana juga masa VOC mengawali ekspansi politik dan eksplotasi ekonominya dengan membangun benteng *De Beshermingh* pada tahun 1686 yang terletak di tepi muara sungai Cirebon atau *Cirebon River* yang dibatasi kanal-kanal sungai. Benteng tersebut juga ditunjang bangunan-bangunan lainnya mulai dari rumah, kantor kontrolir, asisten residen, bahkan residen, benteng pertahanan, kantor pos, dan ditunjang beberapa gudang (komoditas perdagangan).

Pada dasarnya pola yang dilakukan VOC tidak sekedar hanya di Kota Cirebon saja, tetapi hampir di seluruh wilayah jajahannya. Sebagaimana di Sumatera VOC juga melakukan pola yang sama, di mana loji-loji (benteng) terletak di tepi muara sungai dan bisa dikatakan sebagai titik awal kekuasaan kolonial di pulau itu. Dari loji (Benteng) inilah ekspansi politik dan eksploitasi ekonomi bermula sehingga akhirnya mencakup kawasan yang luas. Di samping itu, selama era kompeni, loji (benteng) tetap menjadi aktivitas niaga dan juga pusat politik dipusatkan.<sup>112</sup>

Sebelum datangnya kongsi dagang (VOC), kolonialisme Portugis juga ingin menguasai Pelabuhan Sunda Kalapa di tepi muara Sungai Ciliwung, di mana saat itu di tepi muara Sungai Ciliwung merupakan tempat perdagangan yang sangat strategis dengan produk yang sangat diminati pedagang asing seperti lada. Pada tahun

---

<sup>112</sup> Gusti Asnan, *Op.Cit.*, hlm. 108.

1522 terjadi sebuah hubungan persekutuan (perjanjian) antara Portugis dengan raja Samiam (Padjadjaran) yaitu Parabu Surawisesa. Perjanjian tersebut menghasilkan pemberian muara Sungai Ciliwung (Pelabuhan Sunda Kalapa) dari Padjadjaran kepada Portugis yang akan digunakan untuk membangun sebuah benteng di tepi muara Sungai Ciliwung sebagai tempat tempat eksploitasi perniagaan dan kedudukan Portugis di Jawa. Namun akhirnya Portugis gagal membangun benteng di tepi muara sungai tersebut karena dihalau oleh pasukan gabungan Cirebon dan Demak pada tahun 1527.<sup>113</sup>

Kenyataan-kenyataan di atas, menandakan bahwa *loji* (benteng) begitu penting bagi Kolonialisme Barat sebagai tempat tinggal, kantor, gudang, serta juga benteng pertahanan. Bila dicermati pula, ada hubungan antara penempatan pusat pemerintahan kolonial di Karasidenan Cirebon dengan keberadaan sungai. Penempatan ibukota karasidenan yang terletak di tepi muara Sungai Sukalila atau Cirebon *River*, kemududian ditunjang dengan kantor residen, kantor kontrolir, benteng pertahanan dan rumah dinas pejabat kolonial lainnya di benteng tersebut merepresentasikan hirarki pemerintah kolonial. Sedangkan sarana prasarana seperti pelabuhan dan gudang (komoditas perdagangan) merepresentasikan aktivitas niaga. Bahkan setelah benteng tersebut terbakar pada masa kolonialisme Belanda, juga menempatkan kantor-kantor dan rumah dinas di tepi sungai seperti rumah dinas residen yang baru

---

<sup>113</sup> Raja Padjadjaran memanfaatkan persahabatan ini di samping untuk meningkatkan perdagangan, juga untuk mempertahankan diri dari kemungkinan serangan penguasa-penguasa Jawa Tengah dan Jawa Barat yang sudah beragama Islam. Lihat. Djuliaty Suroyo, *Sejarah Maritim Indonesia I Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad ke-17*, Semarang : Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian Undip dengan Departemen Kelautan dan Perikanan RI dan Penerbit Jeda, 2007, hlm. 200-201.

(gedung karasidenan) yang berada di tepi Sungai Kedung Pane (Sungai Tangkil). Pemilihan lokasi benteng *De Beshermingh* yang berada di tepi muara sungai bagi kompeni sangat tepat, menilik Cirebon merupakan wilayah dengan potensi ekonomi pertanian dan hasil laut yang melimpah, serta didukung segi geo-politik yang strategis.



### **BAB III**

## **PERUBAHAN EKSTISTENSI SUNGAI DI KOTA CIREBON**

### **TAHUN 1900-1942**

#### **A. Perubahan Morfologi Kota**

Perubahan morfologi Kota Cirebon telah dilakukan ketika peralihan dari penguasa tradisional ke penguasa kolonial pada abad ke-17. Penerapan administrasi politik dan ekonomi kolonial di Kota Cirebon, menimbulkan berbagai perubahan dan pergeseran mendasar dalam kehidupan masyarakat Cirebon. Salah satu perubahan tersebut adalah semakin melemahnya kekuatan politik dan ekonomi keraton, sehingga keraton tidak lagi menjadi pusat orientasi kehidupan masyarakat Cirebon. Sebagaimana diungkapkan oleh Sharon Siddique, pada masa para Sultan Cirebon masih memiliki kekuasaan, karena keraton merupakan pusat orientasi kehidupan masyarakat, karena keraton bukan hanya menjadi pusat kekuatan politik dan kosmologis tetapi juga merupakan pusat ekonomi yang ditandai dengan adanya pasar di lingkungan sekitar keraton. Posisi keraton sebagai pusat orientasi kehidupan masyarakat selanjutnya digantikan oleh pelabuhan yang merupakan pusat aktivitas VOC.<sup>114</sup>

Kondisi tersebut terus berlanjut dan bahkan semakin menguat ketika pemerintah kolonial Belanda menjadikan Pelabuhan Cirebon sebagai kawasan pusat niaga seiring dengan meningkatnya aktivitas ekspor dan impor pada abad ke-19 dan periode berikutnya. Kawasan pelabuhan selanjutnya mampu menyedot sebagian besar aktivitas ekonomi di kawasan sekitar Kota Cirebon untuk masuk ke dalam lingkup aktivitasnya. Banyak gudang dan kantor dagang, baik milik pemerintah maupun swasta didirikan di kawasan pelabuhan. Meskipun

---

<sup>114</sup> Abdul Wahid, *Op.Cit*, hlm. 40.

pada periode berikutnya aktivitas perniagaan tidak lagi memusat di sekitar pelabuhan, melainkan semakin menyebar ke seluruh kota dan menjauh dari pelabuhan. Demikian pula halnya dengan kantor-kantor pemerintahan dan pemukiman penduduk, banyak yang dibangun di luar pelabuhan, sebagian besar di antaranya di bagian utara kota.<sup>115</sup>

Pada tahun 1835 Belanda sendiri mulai memelopori pembangunan perumahan yang terletak di pinggir utara kota Cirebon. Faktor kemajuan teknologi transportasi sehingga orang-orang Belanda tidak begitu mempersoalkan lagi bila tempat tinggal jauh dari tempat mereka apalagi didukung dengan tersedianya infrastruktur jalan raya yang memadai. Faktor lainnya yakni karena ekologis lingkungan benteng yang dipandang kurang sehat, kondisi sanitasi yang buruk, rawa-rawa dan penuh genangan air. Apalagi kondisi benteng *De Beshermigh* sudah lama rusak dan sangat mengesankan pada tahun 1835 benteng tersebut terbakar.<sup>116</sup> Hal inilah yang menyebabkan orang-orang Belanda akhirnya keluar kawasan pelabuhan, diikuti pembangunan Kantor Residen yang baru berada di Lemahwungkuk (kini rata dengan tanah di depan Kantor Pos Besar Cirebon) pada tahun 1841 dan rumah dinas

---

<sup>115</sup> *Ibid.*, hlm. 41

<sup>116</sup> Pada tanggal 31 Oktober 1835 terjadi suatu bencana, akibat seorang kopral Belanda entah disengaja atau karena kurang hati-hati, sehingga gudang mesin meledak dan terbakar. Benteng *De Beshermigh* yang ditempati orang-orang Belanda ini hancur total, baik bangunan di dalam maupun di luar benteng tidak meninggalkan sisa-sisa pilar, kaca jendela maupun genting. Tiga orang korban meninggal yaitu sang kopral, wanita pribumi dan seorang rentenir. Benteng pertahanan telah musnah dibekas benteng telah didirikan sebuah gudang besar, asrama untuk para prajurit pribumi dan penjara. Selanjutnya di sebelah bekas benteng tersebut awal tahun 1841 dibangun sebuah kantor Karasidenan yang baru (sekarang rata dengan tanah, berada di depan kantor pos besar). Saluran kanal yang mengelilingi kanal diuruk pada tahun 1855. Pada tahun 1865 dibangun gedung Karasidenan yang sampai kini masih kokoh berdiri terletak ujung utara jalan Siliwangi (daerah Kucuk) dan menjadi rumah dinas Residen ketika Albert Wilhelm Kinder De Camureq menjadi Residen Cirebon.<sup>116</sup> Lihat. Godee Molsbergen, *Uit's Cheribon's Geschiedenis der Gemeente Cheribon's*, terj. Iwan Satibi, Jilid II, Majalengka, 2010. Lihat juga. Firdaus Tambunan (Peny), *Potensi Wisata Budaya Kota Cirebon*, Cirebon : Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata Kota Cirebon, 2004), hlm. 28.

residen (kini Krucuk dekat Sungai Tangkil/Kedung Pane) pada tahun 1865.<sup>117</sup>

Untuk meningkatkan ekonomi yang berorientasi pada ekspor, sejak pertengahan abad ke-19, pemerintah Belanda berupaya meningkatkan sarana dan prasarana transportasi. Fasilitas jalan dan jembatan yang menghubungkan Cirebon dengan daerah lain di pedalaman, nampaknya menjadi prioritas penting bagi pemerintah kolonial. Sejak tahun 1840-an pemerintah kolonial memperkeras jalan antara Cirebon-Karangsembung, Cirebon-Talaga-Ciamis, Cirebon-Kuningan-Ciamis, serta hubungan ke kawasan Priangan dan daerah pedalamannya. Sampai tahun 1930, Kota Cirebon yang luasnya hanya 10,4 km<sup>2</sup> memiliki jalan beraspal sepanjang 28,37 km, yang terdiri dari 13,04 km jalan utama yang lebarnya 7 m dan 15,33 km dengan lebar 4 m. Sementara itu, sarana transportasi lainnya kereta api juga mulai dikembangkan sejak akhir abad ke-19. Beberapa jalur kereta api yang dibangun di wilayah Cirebon adalah jalur kreta api SCS (*Semarang-Cheribon Stoomtram Matatschappij*) yang mulai dikerjakan tahun 1893, jalur kereta api Cirebon-Cikampek sejak 1909, dan jalur kereta api Cirebon-Kroya sejak tahun 1912. Hal yang menarik bahwa pembangunan jalur transportasi baik jalan raya maupun kereta api tersebut, dapat dikatakan hampir semuanya mengarah dan bermuara di pelabuhan, ini menurut Sulistiyono merupakan indikator dari besarnya pengaruh pelabuhan terhadap struktur tata ruang Kota Cirebon.<sup>118</sup>

Dengan dimulainya abad 20 atau tahun 1900-an, sebuah zaman baru dalam politik kolonial dimulai, yaitu zaman etis. Semboyan dari zaman etis zaman baru ini adalah kemajuan.

---

<sup>117</sup> Zaenal Masduqi, *Pemerintahan Cirebon (1906-1942)*, *Op.Cit.*, hlm. 47.

<sup>118</sup> Abdul Wahid, *Op.Cit.*, hlm. 41.

Dimulainya zaman etis membawa kota-kota di Jawa dalam kemajuan infrastruktur yang terintegrasi hingga pada tahun 1906 kota Cirebon ditetapkan oleh pemerintah Kolonial sebagai *gemeente Cheriboon*. Perlu dikemukakan di sini bahwa tidak semua kota yang ada di Indonesia diangkat sebagai *gemeente*. Hanya kota-kota yang telah memiliki tingkat perkembangan tertentu yang dijadikan sebagai *gemeente*.

Sudah barang tentu besarnya kepentingan pemerintahan Kolonial di kota-kota *gemeente* ini yang menjadi ukuran apakah sebuah kota akan dinaikkan statusnya menjadi *gemeente* atau tidak. Jadi dari segi tertentu *gemeente* dimaksudkan untuk menjamin kepentingan Belanda di kota-kota yang bersangkutan. Dalam konteks ini cukup beralasan juga bahwa Milone mengatakan status *gemeente* identik dengan *european enclave* meskipun hanya pada hal-hal yang berhubungan dengan berbagai jenis aktivitas komersial orang-orang Eropa, gaya hidup, keberadaan lembaga-lembaga sosial dan politik, berbagai peraturan, dan sebagainya.<sup>119</sup>

Kebijakan untuk menjadikan daerah-daerah di Jawa sebagai daerah Kota Praja dimulai dari kota Pekalongan, Batavia (Jakarta), Buitenzorg (Bogor), Semarang, Bandung lalu kemudian Cirebon didasarkan pada tiga faktor yang biasanya menjadi pertimbangan bagi Pemerintah Kolonial untuk menemukan berdirinya *Gemeente*, yaitu faktor keuangan, faktor keadaan setempat dan faktor keuangan setempat.<sup>120</sup>

Meskipun begitu dengan berbagai keterbatasan otonomi, sebuah kota yang dijadikan sebagai *gemeente* mempunyai berbagai hak antara lain memiliki dewan kota yang berhak mengatur keuangan sendiri, mengelola sarana-sarana sosial

---

<sup>119</sup> *Ibid*, hlm 42.

<sup>120</sup> Zaenal Masduqi, *Op.Cit.*, hlm. 93.

seperti jalan, taman, pasar, makam, pemadam kebakaran, kesehatan masyarakat, angkutan umum, penerangan jalan, perumahan, air, bersih, dan sebagainya. Di samping itu *gemeente* juga mempunyai hak untuk merundingkan dan menetapkan batas-batas kota.<sup>121</sup>

Sejalan dengan perkembangan pesat yang dicapai oleh *gemeente*, pemerintah Kolonial memandang perlu untuk memberikan otonomi yang lebih besar kepada *gemeente* untuk mengatur rumah tangga sendiri. Untuk menunjang kegiatan lembaga pemerintah kota Cirebon, maka dibangun juga Balai Kota Cirebon yang didirikan sekitar tahun 1924.<sup>122</sup> Pada tahun 1926 pemerintah Kolonial menetapkan bahwa semua *gemeente* (Kota Praja) di Jawa dan Madura diubah menjadi *stadsgemeente* (Kota Madya) dengan otonomi yang lebih luas. Dengan begitu pemerintah kota Cirebon memiliki otonomi yang lebih tinggi dalam berbagai hal dan lebih memiliki fleksibilitas dalam mengantisipasi perkembangan dan perubahan yang terjadi. Perkembangan-perkembangan yang terjadi setelah kota Cirebon dijadikan *gemeente* antara lain menyangkut perubahan morfologi kota, pertumbuhan penduduk, pertumbuhan sektor nonpertanian, dan perkembangan sarana-sarana sosial.

## **B. Perubahan Eksistensi Sungai**

Dalam pembahasan sebelumnya telah diuraikan bahwa masa VOC sungai masih dipertahankan, di mana sungai dijadikan sebagai jalur transportasi dari pedalaman menuju

---

<sup>121</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon...", *Op.Cit*, hlm. 89.

<sup>122</sup> Balai Kota didirikan di atas lahan seluas 15.770 m<sup>2</sup>, yang pada saat itu berupa rawa. Pembangunan gedung ini di prakarsai oleh dua arsitek bernama H.P Handl dan C.F.H. Koll. Bangunanya berbentuk anjungan kapal yang puncaknya dihiasi dengan empat ekor udang, binatang air yang lazim digunakan sebagai maskot kota ini. Pembangunan Balai Kota merupakan manifestasi peningkatan kepentingan Pemerintah Hindia-Belanda terhadap kota pelabuhan ini, yang pada awal abad ke-20 telah menempati ranking ke-4 terbesar di Jawa. Walikota dan Dewan Perwakilan Kota bertugas/berkantor di gedung ini. Lihat. Zaenal Masduqi, *Pemerintahan Kota Cirebon (1906-1942)*, hlm. 98.

pelabuhan atau sebaliknya. Muara sungai juga digunakan sebagai pelabuhan ekspor dan impor. Namun pada masa Hindia-Belanda dari akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20, jalan darat di Cirebon mendapatkan perhatian serius.<sup>123</sup>

Perhatian itu muncul sejalan dengan kebutuhan pengangkutan hasil tanaman dari daerah pedalaman seperti kopi, tebu, padi, indigo dan lain-lain. Masalah yang sering dihadapi pemerintah untuk pengangkutan hasil pertanian tersebut yakni sarana dan prasarana, menilik transportasi jalur sungai yang dahulu menjadi “jalan raya” tidak dapat menjangkau semua pedalaan Cirebon, ditambah lagi efisiensi waktu dan jumlah produksi pertanian serta kebutuhan pasar yang terus meningkat. Maka dibuatlah jalan-jalan darat seperti jalan raya dan jalur kereta api. Dengan berkembangnya jalan darat dan sistem transportasi masal, maka jarak tidak lagi menjadi masalah untuk pendistribusian barang, justru melimpahnya barang harus didistribusikan.<sup>124</sup>

Penjelasan di atas memberikan gambaran adanya sebuah perubahan eksistensi sungai, di mana transportasi darat mulai berkembang meninggalkan transportasi sungai. Hal ini juga menandakan adanya sebuah transisi jaringan transportasi, dari moda air (sungai) berganti menjadi transportasi darat. Faktor lainnya yang terkait adalah keadaan lingkungan kota tidak teratur, kotor, becek, penuh lumpur dan tidak mempunyai saluran pembuangan air limbah rumah tangga. Apabila musim hujan sering terjadi banjir dengan ketinggian satu meter dan kelancaran air sungai sangat tergantung pada pasang surut air laut sehingga ketika air laut pasang, sampah dan kotoran masuk ke dalam sungai dan kemudian menumpuk di muara

---

<sup>123</sup> Eko Punto Hendro, *Op.Cit*, hlm. 15.

<sup>124</sup> Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Op.Cit.*, hlm. 69.

sungai.<sup>125</sup> Keadaan yang demikian menimbulkan berbagai wabah penyakit seperti kolera, malaria dan penyakit lainnya. Hal inilah yang menyebabkan pemerintah kolonial melakukan perubahan-perubahan terhadap morfologi sungai di Kota Cirebon untuk menanggulangi berbagai permasalahan tersebut. Ada beberapa sungai yang mengalami perubahan eksistensi seperti Sungai "Kali Bacin", Sungai Sukalila, dan Sungai Sipadu.

### **1. Transportasi Darat di Daerah Sungai**

Seiring dengan kemajuan sains dan teknologi, sejak akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 Jawa mulai mengenal sarana transportasi darat. Sejak saat itu, pemerintahan kolonial memperkenalkan kereta api dan mobil.<sup>126</sup> Kedua moda transportasi ini segera menarik minat para pengguna angkutan, dan dalam waktu beberapa dasawarsa saja, keberadaannya mampu menggeser transportasi air. Pembangunan sarana kereta api dimaksudkan untuk mempercepat mobilitas barang dan penumpang yang perintisannya telah dilakukan sejak tahun 1893.<sup>127</sup>

Kota Cirebon memiliki dua buah stasiun Kejaksan dan Parujakan, yang keduanya dibangun secara bersamaan pada tahun 1911. Stasiun kejaksan di bangun atas prakarsa *Staatspoorwegen* (Perusahaan kereta api milik Hindia Belanda/SS), kemudian stasiun ini digunakan untuk tempat berhentinya kereta api jalur selatan. Sedangkan stasiun Parujakan dibangun atas prakarsa perusahaan kereta api swasta *Semarang-Cheribon-Stoomtram Maatshappij* (SCS),

---

<sup>125</sup> Imas Emalia, *Dinamika Kota Pesisir Dan Kesehatan Masyarakat Situasi Cirebon Pada Masa Kolonial 1906-1940*, Jakarta : Jurnal Jejak Nusantara, Vol. 04, November 2016, hlm. 117.

<sup>126</sup> Gusti Asnan, *Sungai Dan Sejarah Sumatra*, *Op.Cit.*, hlm. 148.

<sup>127</sup> Zaenal Masduqi, *Pemerintahan Kota Cirebon (1906-1942)*, *Op.Cit.*, hlm. 110.

kemudian stasiun ini dipergunakan untuk tempat berhentinya kereta api jalur utara.<sup>128</sup>

Dalam pembangunan sarana transportasi kereta api di kota-kota kolonial berikut dengan kemapanan jaringannya tidak dimaksudkan untuk mempercepat gerak industriliasasi di negeri jajahan, melainkan untuk memfasilitasi eksploitasi dan pengangkutan hasil-hasil bumi guna memperlancar proses produksi di kota metropolitan. Hingga tahun 1938 perusahaan kereta api pemerintah dan swasta telah membangun jalan kereta api di Hindia Belanda sepanjang 6811 km dengan jumlah lokomotif 1314 buah.<sup>129</sup>

Masifnya pembangunan jalan raya ini telah menjadi salah satu sebab mundurnya transportasi sungai di kota Cirebon. Pemerintah tidak hanya mengembangkan transportasi darat di daerah-daerah yang dominan tanah daratnya saja, tetapi juga di kawasan yang ada sungai. Apalagi sejumlah jalan raya dibangun paralel dan ditujukan untuk mengurangi pemanfaatan sungai sebagai “jalan raya” perahu/kapal. Pembangunan jalan raya dengan pola ini ditujukan untuk mempersingkat perjalanan penumpang atau pengangkutan barang yang harus terpaksa menggunakan perahu untuk melintasi kawasan sungai tersebut.<sup>130</sup>

Pada tahun 1930 diadakan perbaikan dan pembangunan terhadap jembatan-jembatan lalu lintas umum dengan biaya sebesar f. 139.590,-. Pembangunan jembatan tersebut pada sejumlah sungai seperti di Sungai Kalijaga (Cirebon Selatan, muara Sungai Kasunean (Kriyan), muara Sungai Baru (Kali Anyar) dan muara Sungai Kedung

---

<sup>128</sup> *Ibid.*

<sup>129</sup> *Ibid.*, hlm. 115.

<sup>130</sup> Gusti Asnan, *Sungai Dan Sejarah Sumatra.*, *Op.Cit.*, hlm. 148.

Pane (Cirebon Utara). Kemudian jembatan penghubung juga dibangun dengan dana sebesar f. 22.200,- di jalur SCS Cirebon-Kadipaten yang menghubungkan pedalaman Cirebon seperti Majalengka, Pabrik Gula Gempol (Palimanan) dan Jamblang menuju Pelabuhan melintasi Muara Kali Anyar.<sup>131</sup>

Selain proyek di jalur SCS Cirebon-Kadipaten, pemerintah juga membangun jembatan di jalur SS Cirebon-Cikampek dengan dana sebesar f. 34.210,- untuk menghubungkan jalur utara Cirebon dengan kota lainnya yang melintasi Sungai Kedung Pane/Kali Tangkil (perbatasan kota dan kabupaten Cirebon) yang berakhir di Stasiun Kejaksan. Proyek-proyek tersebut dilakukan guna memperlancar sarana kesiapan transportasi massal kereta api dan dalam rangka membantu kesiapan Cirebon untuk menerima julukan sebagai “bebas malaria”.<sup>132</sup>

## **2. Penutupan Sungai Tua “Kali Bacin”**

Kebanyakan penduduk kota Cirebon membangun rumah-rumahnya dengan menggunakan bambu tanpa penataan yang memenuhi syarat baik dari segi arsitektural, keindahan, maupun dari kesehatan. Hal itu diperparah lagi dengan kondisi kota yang tidak sehat. Sampai dengan tahun 1817 Cirebon tidak memiliki saluran pembuangan air. Mayat dan bangkai binatang dikubur di sekitar rumah dan tidak cukup dalam sehingga bau busuk menyebar ke mana-mana. Di sekitar kota, rawa-rawa dan air comberan masih dijumpai. Tidak jarang ikan dari laut yang diangkut dengan

---

<sup>131</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon..., Op.Cit.*, hlm. 210.

<sup>132</sup> Dibangunnya jembatan-jembatan di jalur Cirebon-Kadipaten juga berguna untuk menghubungkan daerah Cirebon Utara dan Cirebon Selatan yang dibatasi oleh Sungai Baru. Dan Jembatan itu, masih ada peninggalanya sampai saat ini, namun tidak digunakan kembali, karena jalur tersebut tahun 1980-an sudah dinonaktifkan.

perahu ke kota Cirebon telah membusuk ketika tiba, karena tidak adanya alat penyimpan yang memadai sehingga memperjelek kondisi kesehatan kota. Kondisi ekologis yang tidak sehat telah menyebabkan berbagai penyakit seperti yang terjadi pada tahun 1772-1773 dan 1805-1806 yang mengabiskan seperempat penduduk kota Cirebon. Dilaporkan bahwa deretan tahun-tahun wabah dan keresahan sosial lainnya terjadi sekitar tahun-tahun 1719, 1721, 1729, 1756, 1759, 1773, 1776, 1792, 1798, dan 1802-1805. Belum lagi masih adanya binatang buas yang sering berkeliaran masuk kota.<sup>133</sup> Keadaan Cirebon yang belum teratur, kotor, becek, dan tidak mempunyai pembuangan berlangsung hingga permulaan abad ke-20.<sup>134</sup>

Sejak tahun 1908 pemerintah telah melakukan pencegahan penyakit dan pembersihan kampung-kampung, menimbun pembuangan kotoran, pembersihan selokan parit di sekitar jalan, peletakan bak sampah tiap kampung, serta pengawasan terhadap makanan dan minuman oleh para kontrolir. Namun pencegahan yang dilakukan ini belum signifikan dan belum nampak mengarah perbaikan lingkungan. Pada tahun 1911-1912 perencanaan pembangunan saluran air perkotaan belum diputuskan. Padahal saluran-saluran air ini sangat dibutuhkan untuk mengantisipasi terjadinya banjir dan wabah penyakit.

Pada tahun 1915 pula masih terjadi wabah malaria di Kota Cirebon yang menelan ratusan jiwa. Setelah diadakan penelitian dari tim dokter Pemerintah yang diadakan dari

---

<sup>133</sup> Kondisi Cirebon yang demikian ini sebelumnya berlangsung sejak abad ke XVIII akhir, Cirebon mendapatkan julukan sebagai kota yang tidak sehat di Nederlands Indie dan sebuah kota Karasidenan pembawa sial. Pada tahun 1772 dan 1805 terjadi wabah epidemi yang hebat sekali antara lain muntaber yang menewaskan  $\frac{1}{4}$  penduduknya.

<sup>134</sup> Singgih Tri Sulistiyono, "Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon...", *Op.Cit*, hlm. 89.

Jakarta khusus menagani wabah ini, ternyata penyebabnya adalah “Kali Bacin”.<sup>135</sup> Sungai “Kali Bacin” merupakan sungai yang berbau busuk dan berkembang biaknya penyakit sehingga tidak heran dengan statusnya ini masyarakat menyebutnya dengan nama “Kali Bacin” yang dalam bahasa Indonesia berarti sungai yang berbau busuk atau tidak sedap. Untuk itulah dilakukan perbaikan dan pembersihan Sungai “Kali Bacin”.<sup>136</sup> Pembersihan dan perbaikan Kali Bacin ini sesungguhnya sudah dilakukan namun baru terbatas di bagian hilir, di mana saluran air pembuangan dikerjakan dengan membuat selokan-selokan terbuka yang disemen di lingkungan padat penduduk kota Cirebon (Kampung Cina) yang dilewati sungai kecil ini.

Pada tahun 1916 Dinas pemberantasan malaria melakukan perbaikan-perbaikan di sekitar aliran sungai Kali Bacin dengan mempersempit selokan yang berbau busuk, menguruk saluran hilir dengan pasir dan di bawahnya dipasang riol (gorong-gorong) sebagai jalur pembuangan air.<sup>137</sup> Pada tahun 1917 ketika masa asisten residen dijabat oleh J.H. Eycken (1917-1920), pemerintah kota menggerakkan langkahnya. Pertama-pertama yang dilakukan dan merupakan perubahan besar bagi Kota Cirebon adalah menutup Sungai/Kali Bacin yang

---

<sup>135</sup> *Ibid.*

<sup>136</sup> Sungai atau Kali Bacin merupakan sungai yang terhubung dengan sungai Sukalila di bagian hulu yang mengalir sekarang bernama jalan Talang menuju jalan Merdeka dan berakhir di jembatan sungai Sipadu. Kali Bacin adalah saluran pembuangan utama yang menerima gontoran dari saluran irigasi Silayar.

<sup>137</sup> Perbaikan sarana dan prasarana juga dilakukan dengan pengurukan genangan air dan comberan. Sejak tahun 1909 telah dimulai untuk pengurukan yang berlanjut sampai tahun-tahun berikutnya. Pengurukan genangan tersebut dilakukan di Peklutukan, Pekalipan, Cangkring (daerah S.S stasiun kereta api), Kejaksaan (belakang sekolah MULO), Kasunean, (sebelah Kali Kriyan), Pulasaren, Lawanggada, Pesisir, Pasar Balong, Panjunan (sekarang menjadi jalan). Di samping itu, keadaan keraton-keraton juga diperhatikan terdapat genangan air dan comberan baik di dalam maupun di luar, maka pemerintah kota memerintahkan para sultan agar genangan air di lingkungan keraton di uruk.

keadaannya serba kotor, baunya tidak sedap dan menjadi sarang berbagai penyakit. Menyebabkan tak seorang pun dari penduduknya yang selamat dari serangan penyakit. Bahkan ada semacam pameo (peribahasa) yang berkembang “barang siapa yang menetap di Kota Cirebon, haruslah berkenalan dulu dengan penyakit panasnya, jika sudah tertimpa, barulah ia diakui sah sebagai penduduknya”. Pekerjaan ini selesai dalam tahun 1920. Sesudah Sungai atau Kali Bacin yang tersohor baunya lenyap, maka bekas-bekasnya menjadi ruas jalan *Laan Eycken* atau *Wilhelmina Laan* yang di atasnya dibangun pabrik rokok B.A.T tahun 1924, bangunannya masih ada sekarang. Kemudian Jalan *Laan Eycken* pasca kemerdekaan berubah nama menjadi jalan Merdeka.<sup>138</sup>

### **3. Pencemaran Sungai dan Normalisasi Sungai Sipadu**

Sungai Sipadu merupakan sungai yang berada di depan Keraton Kasepuhan. Sebelum Sungai/Kali Bacin diuruk, aliran sungai menyambung dengan sungai Bacin yang terkenal sebagai wabah penyakit. Pada awal tahun 1925 terjadi kembali wabah penyakit malaria.<sup>139</sup> Kemudian pemerintah melakukan penelitian perihal kasus wabah malaria ini. Setelah dilakukan penelitian intensif ternyata yang menjadi sarang perkembangbiakan nyamuk malaria tidak lagi “Kali Bacin” tetapi muara sungai Sipadu. Faktor ekologis yang terjadi di sungai ini disebabkan oleh perilaku hidup yang tidak sehat masyarakat di Kota Cirebon seperti membuang sampah ke sungai, membuang limbah perut

---

<sup>138</sup> Godee Molsbergen, *terj.* Iwan Satibi, Jilid II, *Op.Cit.*, hlm. 18-19.

<sup>139</sup> Pada awal tahun 1925 telah terjadi wabah penyakit malaria yang hebat, korban yang terjangkit penyakit itu ribuan. Maka untuk menganggulangnya, genangan air, dan comberan diuruk, kolam ikan dikeringkan dan kali Sipadu dan kali tua dikeruk. Saluran pembuangan dan selokan-selokan dikeruk. Dinas Kesehatan juga membagikan obat-obatan anti Malaria, sehingga penyakit ini dapat diberantas.

(feses) ke sungai dan kotoran binatang juga dibuang ke sungai, sehingga menumpuk di area muara sungai dan aliran air tersumbat dan tercemar. Pembuangan sampah dan limbah oleh masyarakat ke sungai tentu saja mempengaruhi kualitas air di sungai ini, sehingga warna air tidak lagi jernih seperti dahulu tetapi berubah menjadi keruh. Apalagi dengan tersumbat dan tercemarnya ekologi sungai ini, juga mendorong timbulnya wabah penyakit malaria. Hal demikian mendorong pemerintah kota (*gemeente*) melakukan berbagai upaya, guna menggalang permasalahan-permasalahan tersebut yakni dengan menormalisasi saluran Sungai Sipadu.<sup>140</sup>

Pada awal tahun 1925 normalisasi sungai ini mulai dikerjakan di antaranya dengan pengerjaan pembersihan saluran air, pengerukan lumpur di bagian muara sungai, memperlancar belokan-belokan saluran, dan dibuat penormalisasian saluran hilir dengan cara pembuatan dinding saluran dan membuat dam-dam penyalur ke arah laut. Untuk memperlancar pengerjaan dan penyelesaian proyek normalisasi sungai ini, maka melalui surat keputusan pemerintah No. 15 tanggal 6 Desember 1926, dikucurkan anggaran sebesar f. 61.210 *gulden*. Pada tahun 1928 pemerintah memberikan anggaran tambahan untuk penyelesaian keseluruhan proyek saluran Sipadu dan penyediaan biaya cadangan untuk pekerjaan susulan. Pengerjaan normalisasi sungai Sipadu rampung pada tahun 1929.<sup>141</sup>

---

<sup>140</sup> Godee Molsbergen, *terj.* Iwan Satibi, Jilid II, *Op.Cit.*, hlm. 25

<sup>141</sup> *Ibid*, hlm. 25.

#### 4. Normalisasi Sungai Sukalila dan Penanggulangan Banjir

Sungai Sukalila merupakan sungai yang memisahkan antara Cirebon Utara dan Cirebon Selatan. Menurut Mustakim Asteja sebagaimana dalam Warta Balai Kota, sebelum pembangunan dan normalisasi dilakukan di Sungai Sukalila, dahulu sungai ini berkelok-kelok mengalir melewati jembatan Pasar Pagi sampai Hotel Asia atau Jalan Pamujudan berbelok ke arah selatan sepanjang Jalan Pamujudan, melewati pemukiman Arab (Panjunan) sampai Jalan Talang (samping Pabrik B.A.T) dan berakhir di muara Cirebon *River* (Pintu Pelabuhan I Cirebon).<sup>142</sup>



Peta 2. Peta kuno kota Cirebon antara tahun 1700-an  
(Sumber: Handinoto, 2015)

Sebagaimana digambarkan juga pada peta di atas, Sungai Sukalila sebelum dinormalisasi tidak bermuara ke “Kali Anyar” (sekarang berada di pintu pelabuhan III Cirebon), melainkan bermuara ke Cirebon *River* (Pintu

<sup>142</sup> Mustakim Asteja, “Mengenal Sejarah Cirebon Kali Bacin Aliran Sungai Tua Cirebon Yang Musnah” dalam majalah Warta Balaikota Cirebon, edisi kedua, 2018, hlm. 29.

pelabuhan I Cirebon) dekat dengan lingkungan benteng *De Beshermingh*. Pada tahun 1835 benteng tersebut hancur, sehingga meninggalkan reruntuhan yang menimpa kanal-kanal di sekelilingnya, akibatnya aliran sungai Sukalila di bagian hilir mampat dan menyebabkan ekologi lingkungan yang tidak sehat. Apabila musim hujan tiba sungai ini selalu mendapat kiriman air dari daerah dalam kota maupun dari daerah sekitarnya, sehingga mengakibatkan kampung atau pemukiman di sekitarnya seperti pemukiman Panjunan dan Pecinaan mengalami banjir. Hal inilah yang membuat Pemerintah Pusat melalui Dewan Kota mengeluarkan dana sebesar 20.000 *gulden* pada tahun 1919 untuk melakukan beberapa perbaikan seperti pembuatan tanggul-tanggul dan normalisasi. Pembuatan tanggul-tanggul dilakukan di pinggir sungai dengan menggunakan gundukan pasir. Sedangkan normalisasi dilakukan dengan cara mengeruk lumpur dari dasar sungai dan di pinggirnya dibangun dinding bantaran.<sup>143</sup>

Setelah mengerjakan berbagai perbaikan, keadaan sungai ini masih saja tetap banjir. Hal ini yang menimbulkan pemerintah kota melakukan evaluasi dalam menanggulangi permasalahan ini. Untuk menanggulangi kondisi tersebut pada tahun 1920 pemerintah berinisiatif membuat proyek penggalian saluran sungai baru “Kali Anyar” (di pintu Pelabuhan III Cirebon), dengan kata lain sungai ini bentuknya diluruskan (*Straightening*).<sup>144</sup> Untuk

---

<sup>143</sup> Godee Molsbergen, *terj.* Iwan Satibi, Jilid II, *Op.Cit.*, hlm. 18.

<sup>144</sup> Menurut Agus Maryono, pelurusan sungai (*Straightening*) di suatu tempat dapat menanggulangi banjir dan juga meningkatkan keadaan lingkungan yang sehat. Pelurusan Sungai adalah usaha untuk membuat sungai-sungai alamiah yang bercabang dan berkelok-kelok menjadi sungai utama yang relatif lurus. Anak sungai di kanan dan kiri sungai utama biasanya ditutup, sehingga hanya ada sungai utama yang relatif lurus dari hulu sampai hilir. Lihat. Agus Maryono, *Restorasi Sungai*, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, hlm. 40.

keperluan penggalian saluran sungai baru ini, maka pemerintah mengeluarkan biaya sebesar 210.000 *gulden*.<sup>145</sup>

Bila dicermati, pola pembangunan sungai baru “Kali Anyar” oleh kolonial Belanda mengikuti pola pembangunan sungai yang ada di Eropa, salah satunya seperti di Jerman, di mana pada abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-20 Jerman telah melakukan pembangunan secara besar-besaran terhadap Sungai Rhine. Hal yang sama juga terjadi di Sungai ini seperti banjir terjadi secara terus-menerus di bagian hilir dan ekologi yang tidak sehat. Inilah yang menimbulkan kesadaran para ahli ekologi sungai di Eropa untuk melakukan upaya-upaya normalisasi sungai dengan cara merubah morfologi sungai dari natural (berkelok-kelok) ke bentuk buatan dengan alur relatif lurus.<sup>146</sup> Menilik hal tersebut, wajar bila kolonial Belanda melakukan upaya-upaya penormalisasian Sungai Sukalila dengan cara merubah morfologi Sungai ini dari bentuk aslinya yang berkelok-kelok diubah menjadi lurus. Dalam hal ini membangun saluran Sungai Baru “Kali Anyar” di bagian timur Sukalila sebagai muara sungainya sekaligus pembuangan air yang menuju ke laut Jawa.

Sejak dibangunnya saluran sungai baru “Kali Anyar”, maka aliran sungai Sukalila mengalir ke Timur Laut atau muara “Kali Anyar” (Pintu Pelabuhan III Cirebon). Bersamaan dengan itu, aliran Sungai Sukalila yang dulu mampat diuruk dan di bawahnya dipasang pembuangan air (*riolering*). Setelah diuruk dan dipasang riol (saluran pembuangan air), kemudian bekas aliran sungai tersebut

---

<sup>145</sup> Godee Molsbergen, *terj.* Iwan Satibi, Jilid II, *Op.Cit*, hlm. 19.

<sup>146</sup> Agus Maryono, *Op.Cit*, hlm. 35.

menjadi sebuah jalan dengan nama *Jalan Syarif Abdurrahman* atau populer pasca kemerdekaan dengan nama *Jalan Bahagia*. Sejak normalisasi tersebut, Kota Cirebon terbagi menjadi dua wilayah yakni *Kota Tua* di sebelah selatan sungai Sukalila- sungai Baru dan *Kota Baru gemeente Cirebon* kawasan Kejaksan di sebelah utara Sungai Sukalila-Sungai Baru.<sup>147</sup>

##### **5. Gorong-gorong dan Pembuangan Air (*Riolering*)**

Pada tahun 1915 Dewan Kota melalui Dinas pengairan mencanangkan untuk membuat gorong-gorong dan saluran pembuangan air (*riolering*) di Kota Cirebon. Pengerjaan proyek tersebut direncanakan dan dibuat di dua wilayah yaitu Cirebon bagian Utara dan Cirebon bagian Selatan. Melalui surat keputusan pemerintah tanggal 27 April 1917 No. 58, proyek ini harus segera dilaksanakan dengan anggaran sebesar 455.000 *gulden*. Pengerjaan proyek gorong-gorong dan saluran pembuangan air (*riolering*) dimulai pada tahun 1918 dengan tahapan pengerjaan Cirebon Selatan terlebih dahulu, yang pengerjaannya selesai pada tahun 1922.<sup>148</sup> Pembangunan jaringan pengairan Cirebon selatan ini telah memakan biaya sebesar 956.825 *gulden* atau sebanding dengan 5834 per hektar. Dengan demikian perencanaan biaya yang semula ditaksir sebesar 455.000 *gulden* telah melampaui jauh perencanaan biaya awal. Pemerintah Pusat juga menganggarkan biaya perawatan *riolering* dan pemanfaatan stasiun pompa, sebesar 11.500 *gulden*.<sup>149</sup>

---

<sup>147</sup> Mustakim Asteja, *Mengenal Sejarah Cirebon..., Op.Cit*, hlm 30.

<sup>148</sup> *Buku Hasil Terjemahan Arsip Bahasa Belanda Kota Praja Cheribon (De Gemeente 1906-1930)*, Cirebon : Sub Bidang Pengolahan Dan Pembinaan Kearsipan, Badan Perpustakaan Dan Kearsipan Daerah Kota Cirebon, 2008, hlm. 6.

<sup>149</sup> Pada tahun 1919 bangunan untuk pompa sebagai penyedot air pun telah siap, namun harus diperluas karena untuk menyimpan motor penghisap. Pada tahun 1922 stasiun pompa ini dapat

Di samping itu, kota madya masih melakukan pengerjaan perbaikan kecil yang terdiri dari pembuatan selokan-selokan yang disemen dan selokan-selokan galian biasa tanpa disemen di kampung-kampung, pemeliharaan tanggul-tanggul dan pelapisan daerah-daerah yang terjal.

Pada akhir tahun 1929 dimulai pembuatan saluran pembuangan air (*riolering*) dan gorong-gorong untuk pembuangan air kotor di Cirebon Utara yang pekerjaannya harus terlaksana dalam waktu 5 tahun. Pemerintah Pusat telah menurunkan anggaran untuk pembangunan *riolering* sebesar 86.000 *gulden* dan disusul dua anggaran tambahan yang masing-masing sebesar 16.400 *gulden* dan 29.038 *gulden*. Pembangunan *riolering* juga dipilih dengan menggunakan sistem terpisah, di mana akan dibangun juga sistem pembuangan kakus dan rumah tangga disalurkan melalui pipa-pipa yang dibangun di bawah tanah (ditanam di bawah tanah), sedangkan air hujan disalurkan melalui selokan-selokan terbuka yang kemudian dibuang ke laut.<sup>150</sup> Pada tahun berikutnya, pemerintah juga mengeluarkan dana sebesar f. 33.504,- untuk memperbaiki saluran pembuangan air di Sungai Silayar jalan Kesambi yang meliputi proyek *riolering* (saluran pembuangan air) di depan

---

difungsikan. Sistem pompa ini berfungsi untuk mengencerkan air limbah rumah tangga dan kakus yang jumlahnya mencapai 0,5 liter/detik/HA. Untuk keperluan ini maka di rumah pompa ditempatkan Grossley, masing-masing dengan kekuatan sebesar 40 pk dan dihubungkan secara paralel dengan pompa sentrifugal Sulzer, sehingga masing-masing mempunyai kapasitas sebanyak 320 liter/detik. Aliran hujan dan air limbah rumah tangga disalurkan ke selokan-selokan tetapi beberapa saluran darurat dan penyalur limpasan air dari stasiun pompa langsung ke laut melalui beberapa selokan. Jaringan riol ini telah diperhitungkan untuk dapat menyalurkan saluran pembuangan dengan kapasitas sebanyak 40 liter/detik/HA. Seluruhnya telah direncanakan sesuai sistem kombinasi dan telah dipasang 15.500 M riol dengan menggunakan pipa besar, 530 m pipa beton yang dipergunakan untuk menyalurkan kotoran dari stasiun pompa ke laut melalui bendungan pelabuhan yang memang sudah ada.

<sup>150</sup> Godee Molsbergen, *terj.* Iwan Satibi, Jilid II, *Op.Cit.*, hlm. 20-23.

rumah sakit “Orangje” dan di depan penjara (sekarang bangunan Lapas Kesambi).<sup>151</sup>

Pemberantasan malaria dan menanggulangi banjir merupakan perbaikan infrastruktur kota agar terhindar dari hal tersebut. Banyak yang dilakukan Pemerintah Kota agar citra kota Cirebon menjadi sehat dan bersih, di antaranya pengurukan dan pemasangan riol Sungai Tua “Kali Bacin”, normalisasi sungai Sukalila, normalisasi sungai Sipadu, pengurukan genangan air dan comberan dan lain-lain. Pengerjaan pembangunan infrastruktur tersebut memakan biaya yang cukup besar, sehingga presentasi penyakit Malaria telah turun, banjir juga sedikit demi sedikit dapat terasi dan kota Cirebon memiliki sistem pembuangan air yang modern dan baik.<sup>152</sup>



---

<sup>151</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon...*, *Op.Cit*, hlm. 209.

<sup>152</sup> *Ibid*, hlm. 26.

## **BAB IV PENGARUH PERUBAHAN DAN EKSISTENSI SUNGAI DI KOTA CIREBON**

### **A. Pengaruh Positif Perubahan Eksistensi Sungai**

Keadaan sungai-sungai yang kotor dan ekologi tidak sehat kerap membuat masyarakat terkena wabah penyakit. Hal demikian merupakan faktor penyebab terjadinya perubahan eksistensi sungai di Kota Cirebon. Tentunya perubahan tersebut mempengaruhi bagi kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat Kota Cirebon. Kehadiran *gemeente* secara terpadu sebagai bagian dari politik balas budi (etis) menemukan momentum yang tepat untuk mengangkat derajat Kota Cirebon, dari kota yang becek, kotor, dan penuh penyakit menjadi kota yang indah, bersih dan bebas dari sumber penyakit. Dalam konteks ini variabel yang perlu diungkap adalah perkembangan sarana-sarana sosial dan ekonomi seperti perbaikan sarana kesehatan kota, rumah sakit, penyediaan air bersih, pembangunan pabrik dan sebagainya. Pengungkapan berbagai variabel itu diharapkan dapat menjelaskan adanya pengaruh perubahan eksistensi sungai terhadap kehidupan masyarakat kota Cirebon.

#### **1. Rumah Sakit**

Dengan semakin banyaknya orang Belanda yang bertempat tinggal di Kota Cirebon, apalagi jika diingat bahwa kondisi kesehatan seperti wabah malaria yang masih rawan akibat kondisi ekologi sungai yang tidak sehat, untuk

mengantisipasi hal itu dan meningkatkan derajat kesehatan masyarakat Kota Cirebon, pemerintah kota melakukan kerja sama dengan pihak swasta yang memiliki balai pengobatan. Di Kota Cirebon terdapat sebuah perkumpulan yang di sebut “Pamitran” (Perkumpulan Akan Menolong Ibu Terus Rawat Anak Nusunya) di bawah yayasan Pamitran dan memiliki rumah sakit bersalin pada tahun 1916 dengan nama *Doorgangshuis voor Kraamvrouwen* atau Rumah Sakit Bersalin yang dirintis oleh dr. H. Van der Hoeve. Selain menangani kesehatan ibu hamil juga menyelenggarakan pengobatan untuk umum yang sifatnya masih sederhana.<sup>153</sup>

Berdasarkan pengalaman kerja sama itu, maka Pemerintah kota mengusulkan kepada Pemerintah Pusat di Batavia untuk membangun Rumah Sakit Umum di Kota Cirebon pada tahun 1919. Usulan tersebut mendapat tanggapan dari pemerintah Hindia Belanda, sehingga Pada tanggal 14 Maret 1920, pembangunan rumah sakit dimulai. Satu tahun kemudian, tepatnya tanggal 31 Agustus 1921 rumah sakit telah selesai dan diberi nama “Oranje” (sekarang Rumah Sakit Gunung Jati). Secara resmi rumah sakit dibuka pada tanggal 1 September dan juga mulai digunakan di bawah pimpinan Dr. E. Gottlieb. Rumah sakit ini memiliki kapasitas 7 kamar kelas 1, 14 kamar kelas 2, 24 kamar kelas 3, 56 kamar kelas 4, dan 16 kamar semi-darurat, serta 16 kamar darurat. Jadi secara keseluruhan rumah sakit ini memiliki 135 kamar. Pembangunan rumah sakit ini menelan biaya sebesar f. 544.000,-.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Imas Emalia, *Op.Cit*, hlm. 114.

<sup>154</sup> Godee Molsbergen, *terj.* Iwan Satibi, Jilid II, *Op.Cit.*, hlm. 43.

**Tabel 1. Perkembangan Pasien Rumah Sakit “Oranje”**

| No | Tahun | Kelas I | Kelas II | Kelas III | Kelas VI |
|----|-------|---------|----------|-----------|----------|
| 1. | 1922  | 1099    | 1434     | 1998      | 22.686   |
| 2. | 1923  | 2114    | 1295     | 1705      | 25.098   |
| 3. | 1924  | 1933    | 1936     | 2012      | 29.150   |
| 4. | 1925  | 2468    | 1590     | 1148      | 34.780   |
| 5. | 1926  | 1168    | 1790     | 978       | 43.170   |
| 6. | 1927  | 1204    | 1242     | 1019      | 44.079   |
| 7. | 1928  | 575     | 2075     | 1520      | 43.562   |
| 8. | 1929  | 1701    | 738      | 1647      | 50.937   |

Sumber : Di ambil dari “Gemeentelijk Ziekenhuis ‘Oranje’ dalam Gedenboek der Gemeente Cheribon 1906-1931.

Selama delapan tahun pertama pembukaannya, pemerintah kota (*gemeente*) harus mengeluarkan subsidi untuk pengoperasian rumah sakit ini sebesar f. 110.000,-. Hal ini terjadi karena pasien yang menempati kamar kelas 4, yang mampu menampung jumlah paling banyak, tidak ditarik biaya. Adapun tabel perkembangan jumlah pasien Rumah Sakit Orange selama tahun 1922-1929 dapat dilihat pada tabel di atas.<sup>155</sup>

Tabel di atas, menunjukkan bahwa sejak tahun 1922 sampai tahun 1929 jumlah pasien cuma-cuma dalam artian gratis di kelas 4 bertambah lebih dari 100%, sedangkan

---

<sup>155</sup> *Ibid*, hlm. 44.

kelas-kelas lain harus membayar relatif stabil, bahkan kelas 2 dan kelas 3 mengalami penurunan. Pemerintah kota mensinyalir bahwa semakin bertambahnya jumlah pasien gratis yang kebanyakan berasal dari penduduk pribumi disebabkan oleh semakin percayanya penduduk pribumi terhadap sarana kesehatan barat.

Pada tahun 1929 misalnya, tidak kurang dari 12.590 orang datang ke rumah sakit. Ini berarti bahwa setiap jam rata-rata ada 42 pasien berobat. Sebagian besar dari mereka diperhitungkan terkena penyakit yang umum bagi pribumi yaitu *frambosia*.<sup>156</sup> Pada akhirnya pemerintah kota (*gemeente*) mengambil langsung untuk menyerahkan rumah sakit ini kepada Pemerintah Pusat, karena pengelolaan lembaga ini pada tahun-tahun itu terbukti berada di luar kemampuan pemerintah kota (*gemeete*) di bidang keuangan. Namun terlepas dari hal itu, pemerintah kolonial di Kota Cirebon sesungguhnya menaruh perhatian terhadap kesehatan masyarakat.<sup>157</sup>

## 2. **Penyediaan Air Bersih**

Pada uraian-uraian sebelumnya telah diuraikan bahwa kurangnya kesadaran masyarakat akan kesehatan dan kebersihan lingkungan, perilaku tersebut di antaranya seperti sering membuang sampah-sampah di sungai, memandikan hewan dan membuang kotorannya di

---

<sup>156</sup> Frambosia, patek atau puru adalah infeksi tropis pada kulit, tulang dan sendi yang disebabkan oleh bakteri spiroket *Treponema Pallidum pertenue*. penyakit ini berawal dengan pembengkakan keras dan bundar pada kulit, dengan diameter 2 sampai 5 cm. Bagian tengah dari pembengkakan bisa pecah dan membentuk ulkus. Penyakit ini digolongkan dalam penyakit kulit menular. Lihat. Saiti Retno et.al, *Kontakan Frambusia Di Wilayah Kerja Puskesmas Nggaha Ori Angu Kabupaten Sumba Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur*, dimuat dalam Jurnal MDVI volume 38 tahun 2011, diterbitkan oleh Prodi Ilmu Kesehatan Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, diunduh dari [www.perdoski.or.id](http://www.perdoski.or.id), tanggal 20 Februari 2019 pukul. 17.10 WIB.

<sup>157</sup> *Ibid*, hlm. 211-212.

sungai.<sup>158</sup> Hal demikian yang membuat air di sungai-sungai tersebut tercemar, sementara air di sungai-sungai tersebut, digunakan juga oleh masyarakat untuk kebutuhan sehari-hari seperti mandi, masak, mencuci dan lain sebagainya. Akibatnya persebaran wabah penyakit semakin meningkat ke wilayah sekitar kota Cirebon seperti gatal-gatal, kolera, diare, dan malaria. Sehingga pemerintah melakukan upaya-upaya seperti penyediaan air bersih.

Pada awalnya penyediaan air bersih bagi Kota Cirebon berkaiatan erat dengan upaya untuk memenuhi kebutuhan air bersih yang dibutuhkan oleh kapal-kapal yang datang di pelabuhan Cirebon. Upaya penyediaan air bersih bagi kota Cirebon untuk pertama kalinya dirintis oleh Residen Waterloo (1809-1815). Mula-mula dibuatlah saluran terbuka, yang dinamakan saluran silayar, dari Sungai Cipager menuju ke sisi Barat Kota Cirebon untuk kemudian ditampung dalam sebuah kolam dari batu yang besar terletak di daerah Pasar Balong. Selanjutnya melalui saluran tertutup air dialirkan ke Pelabuhan. Pada masa-masa selanjutnya debit air saluran ini semakin berkurang dan semakin kotor karena penduduk setempat ikut menggunakannya untuk keperluan pertanian dan rumah tangga.

Untuk mengatasi persoalan tersebut pada tahun 1863 pemerintah setempat mulai mencoba untuk membuat sumur artesis. Namun demikian upaya ini tidak diteruskan setelah pada percobaan pertama pembuatan sumur artesis di alun-alun (depan rumah dinas bupati) sedalam 90 m dan

---

<sup>158</sup> Imas Emalia, *Op.Cit*, hlm. 117.

beberapa percobaan yang lain di luar kota mengalami kegagalan.<sup>159</sup>

Pada tahun 1878 diputuskan untuk mencari air bersih dari sumber yang terletak di Linggarjati. Air dari pegunungan ini dialirkan ke Kota Cirebon dengan melalui pipa beton yang berdebit 6 liter untuk kemudian ditampung di 7 tempat penampungan. Upaya itu menghabiskan biaya sebesar f. 82.500,-. Untuk memperlancar debit air maka pada tahun 1889-1890 pemerintah Kolonial melaksanakan proyek untuk mengganti pipa-pipa yang lebih besar yang berdebit 9,1 liter. Aliran air ini mampu melayani sekitar 43 penampungan. Proyek ini menghabiskan biaya sebesar f. 137.547,-.

Pada tahun 1917 Asisten Residen Cirebon mengusulkan kepada Direktur Laboratorium Kesehatan gemeente agar melakukan penelitian terhadap air bersih Kota Cirebon. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi air yang dipakai selama ini kurang memenuhi syarat kesehatan terutama pada musim penghujan. Karena itulah harus segera diambil langkah untuk mencari alternatif sumber baru terutama untuk persediaan jika musim penghujan datang. Untuk itu pada saat yang sama diadakan penelitian terhadap kualitas air dari kompleks sumber Cipaniis yang ternyata sangat memenuhi syarat untuk air minum dan kebutuhan sehari-hari lainnya. Proyek Cipaniis diperkirakan menelan biaya yang sangat besar maka diperbaikilah bak penampungan dan mengganti pipa-pipa yang sudah dianggap tidak layak yang sedikit banyak mengotori air. Barulah setelah tersedia dana, proyek Cipaniis diputuskan oleh Gemeente Raad (Dewan Kota Praja)

---

<sup>159</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon...*, *Op.Cit*, hlm. 208-209.

pada tanggal 4 April 1930 untuk segera direalisasi dan selanjutnya secara teknis proyek ini dikerjakan oleh Dinas Pekerjaan Umum yang pelaksanaannya dimulai pada tahun 1931.<sup>160</sup>

### 3. Kebersihan Kota

Pada bagian sebelumnya telah disinggung bahwa pada awal abad ke-19 Kota Cirebon masih merupakan kota yang jorok. Kota tidak memiliki saluran pembuangan yang baik dan sungai-sungai yang kondisinya kotor, sampah membusuk dimana-mana sehingga kota kerajaan berubah menjadi kota yang dilecehkan (*het gemenachte strandnest*). Kondisi yang jorok ini telah melahirkan wabah penyakit sebagaimana yang telah dibahas sebelumnya. Sejalan dengan kepentingan Belanda yang semakin besar di Cirebon penetapan status baru sebagai *gemeente* itu menjadi bukti semakin pentingnya posisi Kota Cirebon bagi kepentingan kolonial Belanda, karena tidak semua kota di Jawa diberikan status tersebut.

Dengan status itu, pemerintah kota Cirebon memiliki wewenang untuk menentukan kebijakan sendiri, mengembangkan dan mengelola infrastruktur kota dan mengelola keuangan sendiri. Setiap daerah yang dijadikan kota Kolonial diberikan lambang dan kata ideal yang hendak diraih oleh pemerintah dan masyarakat setempat sebagai identitas mereka. Kota Praja Cirebon memiliki lambang tiga ekor udang sebagai tanda penghasil utama udang dengan semboyan di bawahnya "*Per Aspera Ad Astra*" yang berarti "Dari Onak dan Rawa menuju bintang"; dari gelap menuju terang. Ungkapan tersebut mencerminkan realitas sejarah Cirebon sebelum menjadi *gemeente* sebagai kota yang kotor

---

<sup>160</sup> *Ibid*, hlm. 210.

dan sarat dengan penyakit berubah menjadi kota yang bersih dan indah.<sup>161</sup>

Sejalan dengan semboyan tersebut, pemerintah kota melakukan upaya-upaya untuk menciptakan kota dengan segera yang ditunjukkan dengan pemberantas penyakit malaria yang meliputi normalisasi sungai-sungai meliputi, pembuatan sungai baru, penanganan genangan air limbah, air hujan, pembuangan sampah dan kotoran dan pembuatan kakus serta pemandian umum.

Uraian-uraian merupakan pengaruh sosial dari perubahan eksistensi sungai yang dimanfaatkan pemerintah kota untuk menjadikan Kota Cirebon bersih dan indah. Namun rupa-rupanya kesadaran penduduk untuk membuang sampah ditempatnya masih rendah, terbukti dari banyaknya sampah yang di sungai seperti di Sungai Sipadu dan Silayar.<sup>162</sup> Untuk itu pemerintah kota mengeluarkan “Peraturan Bangunan dan Tempat Tinggal Kota Praja Cirebon” (*Bouw-en Woningverordering der Gemeente Cheribon*) yang dalam Bab IX pasal 157-164 mengatur cara-cara pembuangan kotoran manusia. Pembuangan hasil kotoran rumah tangga dan kakus

---

<sup>161</sup> Gemeente Cirebon membuat kebijakan-kebijakan yang bertujuan untuk mengubah kondisi citra kota Cirebon itu. Gemeente Cirebon dengan Semboyan “Per Aspera Ad Astras” yang tertera di dalam lambangnya memberikan petunjuk arah kebijakan pembangunan Kota Cirebon dalam mencapai kemakmuran. *Per Aspera Ad Astra* sebagai “dari duri onak dan rawa menuju bintang”. Bintang merupakan simbol cita-cita tertinggi yang hendak dicapai. *Gemeente Cirebon* bermaksud untuk mengubah keadaan kota yang semula dipenuhi yang terbelakang dan belum berkembang, menuju sebuah keadaan menyerupai bintang, suatu titik cahaya tempat orang mengarahkan pandangannya kepadanya. Danang Respati Puguh, Dari “*Per Aspera Ad Astras*” Ke “Cirebon Baru”: Perubahan Citra Kota Cirebon 1930-1950-an, Yogyakarta : Laporan Penelitian Street Image : Decolonization And Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture Between 1930 and 1960s, Cessas Universitas Gadjah Mada, 2006, hlm. 1. Lihat Juga. Zaenal Masduqi, *Pemerintahan Cirebon (1906-1942)*, hlm. 100.

<sup>162</sup> *Ibid.*, hlm. 101.

(pembuangan air kotor) dilakukan dengan sistem sebagai berikut:<sup>163</sup>

- a. Melalui Septik tank, dialirkan melalui riol (pembuangan) Kota Madya untuk wilayah-wilayah yang sudah dipasang riol.
- b. Melalui Septi tank, dialirkan melalui bak drainase, apabila ketinggian air tanah memungkinkan.
- c. Melalui galian dengan dinding dan dasar yang disemen.
- d. Melalui galian yang dilengkapi dengan saluran drainase.

Selain mengatur tentang pembuangan kotoran manusia juga mengatur orang-orang yang senang mandi di sungai, maka pemerintah kota (*gemeente*) membangun pemandian-pemandian umum dan wc umum. Pada mulanya pemandian umum pribadi hanya terdapat di pasar Kanoman dan pasar Balong yang dilengkapi dengan *douches* (alat pancuran air). Selanjutnya pada tahun 1919 oleh Dinas Pekerjaan Selokan membangun tempat pemandian umum sebanyak 12 buah yang dibangun di Kampung Pesisir, Panjunan dan juga Kanoman. Pada tahun 1929 Pemerintah Kota membangun sebuah tempat pemandian umum juga di Kampung Pekiringan.<sup>164</sup>

#### 4. **Tata Pemukiman Penduduk**

Tata pemukiman penduduk kolonial di Jawa menunjukkan dengan jelas adanya macam golongan masyarakat kolonial. *Pertama*, di bagian kota tertentu terdapat kompleks rumah tembok berhalaman luas dan asri dengan bangunan beratap tinggi, segala kepentingan rumah tangga diurus oleh 2-4 pembantu. Inilah golongan elite Eropa atau golongan elite pribumi. *Kedua*, daerah pecinaan

---

<sup>163</sup> E.C. Godee Molsbergen, Jilid II, *Op.Cit*, hlm. 27.

<sup>164</sup> *Ibid*, hlm 27-27.

umumnya merupakan kelompok bangunan padat penduduk dan rapat satu sama lain. Rumahnya beratap lengkungan, bagian depan rumah dipakai untuk berjualan, pertokoan dan pelayanan lainnya. Lazimnya kompleks pecinaan di dekat pasar kota di tepi jalan raya. Kehadiran warga Tionghoa di Cirebon jauh sebelum Kesultanan Cirebon berdiri. Mereka berprofesi sebagai pedagang dan berdomisili di sekitar pelabuhan. Lama-kelamaan meluas sampai ke daerah yang disebut sebagai Kota Cirebon, yaitu Lemahwungkuk. Akibat adanya kebijakan *Wijkenstelsel* pada jaman VOC, maka mereka berkonsentrasi di daerah Pasuketan, Pekiringan, Pekalipan, Parujakan, Pagongan, Karanggetas, Jalan Kanoman dan sekitar pasar Pagi. *Ketiga*, tempat tinggal khusus golongan pribumi, biasanya rumah orang pribumi sangat kontras dengan tempat pemukiman suku-suku lainnya, baik dilihat dari kualitas bahan bangunan maupun sanitasi lingkungan. Kampung-kampung pribumi kotor dan saluran pembuangannya tidak lancar sehingga membentuk kubangan kotoran yang berbau dan sarang penyakit. Kondisi demikian ini akhirnya membuat penduduk pribumi terkena penyakit malaria dan juga frambosia.<sup>165</sup> Telah dilaporkan bahwa wabah penyakit malaria yang sering disebut masyarakat Cirebon sebagai “penyakit demam maut” atau “mengijrail” menjalar di kampung-kampung di Kota Cirebon, seperti di Kejaksan, Cangkol, dan Kanggraksan hingga kemudian menyebar ke seluruh wilayah Cirebon.<sup>166</sup>

Melihat penduduk pribumi banyak yang terkena penyakit malaria akibat dari kondisi pemukiman dan

---

<sup>165</sup> Zaenal Masduqi, *Pemerintah Kota Cirebon (1906-1942)*..., *Op.Cit*, hlm. 116.

<sup>166</sup> Imas Emalia, *Op.Cit*, hlm. 118.

lingkungan yang jauh dari standar kebersihan dan kesehatan, pemerintah meningkatkan kepeduliannya terhadap perbaikan kampung-kampung tersebut walaupun dalam keadaan terbatasnya dana. Oleh karena itu dilakukan pemilihan jalan dan selokan kampung yang mana harus didahulukan berdasarkan skala prioritas.

Pada bulan Agustus 1929 Pemerintah Kota mengajukan permohonan subsidi kepada Pemerintah Pusat untuk persiapan pengerjaan, seperti pengukuran dan pembuatan peta-peta kampung yang terkait dengan perbaikan kampung berdasarkan surat edaran peraturan dari Pemerintah Pusat tanggal 22 Februari 1929 No. 342/II. Jawaban Pemerintah Pusat terhadap surat pengajuan subsidi dari Pemerintah Kota adalah bahwa surat edaran tanggal 22 Februari 1929 mengenai bantuan perbaikan kampung tidak disebutkan mengenai subsidi untuk persiapan pengerjaan. Yang berlaku adalah bahwa mereka (Pemerintah Kota) akan memulai pekerjaan itu harus menanggung setengah bagian dari pembayaran.<sup>167</sup>

Walaupun dalam skala besar pekerjaan pembuatan saluran air akan dibiayai oleh Pemerintah Pusat, namun Pemerintah Kota (*gemeente*) terus melakukan perbaikan-perbaikan kecil yang terdiri dari pembuatan selokan-selokan yang disemen dan selokan-selokan biasa tanpa disemen di kampung-kampung, pemeliharaan tanggul-tanggul dan pelapisan daerah yang terjal.

##### **5. Tempat Perekonomian Di Bekas Aliran Sungai**

Pada bab III telah diuraikan bahwa sungai Kali Bacin merupakan sungai yang terkenal dengan keadaanya yang jorok, baunya yang tidak sedap dan sarang perkembangan

---

<sup>167</sup> E.C. Godee Molsbergen, *Op.Cit*, hlm. 98

penyakit malaria. Hal ini yang menyebabkan Asisten Residen yakni J.H. Eycken pada tahun 1917-1920 melakukan perbaikan dengan menutup sungai tersebut dan di bawahnya dipasang *riol* (pembuangan air), sehingga wabah malaria dan bau busuk di sungai tersebut hilang. Setelah sungai tersebut ditutup, bekas-bekasnya menjadi jalan *Eycken*. Pemberian nama jalan tersebut dinisbahkan kepada asisten residen Cirebon pada waktu itu, karena dinilai berhasil memperbaiki permasalahan di sungai tersebut. Namun pasca kemerdekaan jalan tersebut berubah nama menjadi Jalan Merdeka dan Jalan Talang. Di samping menjadi sebuah jalan, di sekitar bekas sungai tersebut juga dibangun pabrik rokok BAT (*British American Tobacco*) pada tahun 1924.

Selain bekas sungai “Kali Bacin”, bekas sungai Sukalila pun menjadi jalan. Sungai Sukalila yang dahulu mengalir melewati jembatan Pasar Pagi sampai Hotel Asia atau Jalan Pamujudan berbelok ke arah selatan sepanjang Jalan Pamujudan, melewati pemukiman Arab (Panjunan) sampai Jalan Talang yang terhubung dengan hulu sungai “Kali Bacin” (samping Pabrik B.A.T) dan berakhir di muara Cirebon *River* (Pintu Pelabuhan I Cirebon). Pada waktu itu, di sepanjang sungai tersebut terdapat desa-desa kecil seperti Panjunan, Pecinaan dan desa antara sungai Sukalila. Namun akibat sering terjadinya banjir dan wabah penyakit di hilir sungai Sukalila, akhirnya ada tahun 1920 sepanjang aliran sungai Sukalila dari Jalan Pamujudan-Bahagia hingga jalan talang ditutup dan di bawahnya dipasang *riol*. Kemudian bekas sungai tersebut menjadi sebuah jalan dengan nama jalan Syarif Abdurrahman, namun populer dengan nama jalan Bahagia.

Di samping menjadi sebuah jalan, di sekitar muara Sukalila (muara *Cirebon River*) dahulu. Letaknya di dekat benteng yang terbakar, akibatnya muara sungai Sukalila itu diuruk karena reruntuhannya menimbun sungai yang menyebabkan air mampat. Setelah diuruk, di sekitar area muara Sungai Sukalila tersebut dibangun Bank *Escomto* tahun 1920-an untuk menunjang pesatnya perkembangan ekonomi kota (*gemeente*).<sup>168</sup>

## **B. Pengaruh Negatif Perubahan Eksistensi Sungai**

Pada dasarnya perubahan eksistensi sungai sangat mempengaruhi kehidupan masyarakat dengan banyaknya pembangunan-pembangunan yang dimanfaatkan oleh Pemerintah Kolonial guna menunjang pertumbuhan kehidupan sosial dan ekonomi Kota Cirebon. Namun perubahan tersebut menjadikan eksistensi sungai di Kota Cirebon meredup dan cenderung ditinggalkan. Fungsi dan kegunaannya hanya sebatas saluran pembuangan air dan batas wilayah kota semata. Berbanding terbalik dengan eksistensi transportasi darat yang semakin berkembang. Sejalan dengan kepentingan kolonial yang ingin menjadikan kota Cirebon menjadi kota perdagangan tersibuk, maka kolonial Belanda melakukan eksploitasi besar-besaran terhadap transportasi darat sehingga peranan sungai cenderung dikesampingkan. Hal demikian menandakan bahwa adanya sebuah ketidakseimbangan antara pembangunan dan perkembangan transportasi darat dengan sungai. Terjadinya ketidakseimbangan itu karena pembangunan sungai hanya sebatas untuk menanggulangi banjir dan wabah penyakit, bukan semata-mata demi menjaga kelestarian lingkungan perairan. Pengaruh variabel-variabel itu diharapkan

---

<sup>168</sup> Zaenal Masduqi, *Pemerintah Kota Cirebon (1906-1942)*., *Op.Cit*, hlm. 133.

menjelaskan adanya pengaruh eksistensi sungai terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat kota Cirebon.

### **1. Sungai Ditinggalkan, Jalan Raya Diperhatikan**

Pada bulan April 1926 dibangun jalan-jalan beraspal dengan menelan biaya 275.000 *gulden*. Hasil dari perbaikan tersebut, jalan-jalan lalu lintas berada dalam keadaan sangat baik, cukup banyak yang telah diaspal dan terlihat memiliki trotoar yang sesuai dilengkapi dengan pertamanan dan pohon-pohon pelindung. Sepanjang jalur utama dipasang ubin yang terbuat dari semen Portland, sedangkan untuk jalur-jalur lainnya dipasang trotoar yang terbuat dari beton.

Pada tahun 1928 telah dimulai pembuatan jalan-jalan baru, antara lain jalan tembus antara Pesisir dan Kebonbaru dan jalan ke pelabuhan dengan bantuan subsidi dari pusat. Pada tahun 1930 kedua jalan tersebut siap untuk dipergunakan. Jumlah seluruh jalan yang dikuasai *gemeente* dan terletak di dalam batas kota yang lama adalah sepanjang 28,37 km terbagi dalam 13,04 adalah jalan-jalan utama dengan lalu lintas padat dan ramai dengan rata-rata lebar yang diperkeras 7 m dan 15,33 km jalan untuk lalu lintas lokal dengan rata-rata lebar 4 meter. Jumlah keseluruhan permukaan jalan yang diperkeras kira-kira 140.000 m<sup>2</sup>.<sup>169</sup>

Dalam menunjang peningkatan transportasi darat telah hadir kendaraan bermotor berseliweran di jalan raya seperti motor, otobus, mobil, dan truk. Kendaraan-kendaraan tersebut didatangkan agar menunjang berkembangnya sistem transportasi darat. Khusus di pulau Jawa, pada tahun 1925 terdapat 27.000 mobil, 5.700 motor,

---

<sup>169</sup> *Ibid*, hlm. 109.

2.600 truk dan 200 otobus. Di tahun 1926 jumlah otobus mengalami kenaikan menjadi 3000 dan mobil mencapai 45.000. Pada tahun 1927 terdapat transportasi otobus yang melayani trayek Cirebon-Bandung, Cirebon-Indramayu, Cirebon-Tasikmalaya, dan Cirebon-Brebes, Tegal dan Pekalongan. Perusahaan-perusahaan otobus yang melayani trayek-trayek tersebut di antaranya seperti otobus Betoel, Moeslika, dan Morning.

Selain transportasi jalan, jalur kereta api merupakan jalur penting untuk menunjang perekonomian seperti yang telah diuraikan sebelumnya. Sejak tahun 1912, telah telaksana hubungan jalan rel dari Jakarta sama Surabaya, bahkan dari Anyer di ujung barat Banyuwangi di ujung timur pulau Jawa. Jalur-jalur tersebut melalui jalur Jakarta-Bogor-Bandung-Yogyakarta-Madiun dan Jakarta-Cirebon-Semarang-Bojonegoro.<sup>170</sup>

Pada tahun 1916, *Staasspoorwegen* (SS) membuka lintas rel Cirebon-Kroya. Dengan adanya hubungan ini, maka jarak Jakarta-Surabaya menjadi jauh lebih pendek dibandingkan dengan lintas jalan Bogor dan Bandung. Mobilitas barang dan penumpang akhirnya lebih cepat dibanding transportasi sebelumnya yang mengandalkan kapal laut dan delman untuk mengangkut barang dan penumpang.

Dalam pembangunan sarana transportasi kereta api di kota-kota kolonial berikut dengan kemapanan jaringannya tidak dimaksudkan untuk mempercepat gerak industrialisasi di negeri jajahan, melainkan untuk memfasilitasi eksploitasi dan pengangkutan hasil-hasil bumi guna memperlancar proses kota metropolitan Eropa. Hingga

---

<sup>170</sup> *Ibid*, hlm. 110.

tahun 1938 perusahaan kereta api pemerintah dan swasta telah membangun jalan kereta api di Hindia Belanda sepanjang 6811 km dengan jumlah lokomotif 1314 buah.<sup>171</sup>

## **2. Peran sungai semakin terbatas**

Perlakuan terhadap sungai yang dilakukan pada abad ke-19 hingga awal abad ke-20 tetap berlanjut. Fungsi atau pemanfaatan sungai sebagai sarana transportasi telah berubah seiring dengan kemajuan teknologi dan maraknya pembangunan sarana transportasi darat oleh Kolonial. Meskipun pada dasarnya sungai-sungai besar masih dipertahankan seperti Sungai Kriyan, Sungai Kedung Pane (Tangkil) dan Sungai “Kali Jaga”, namun tidak begitu dominan karena masyarakat dan pemerintah memilih jalur-jalur darat yang relatif lebih cepat yang ditunjang jembatan-jembatan penghubung.

Penilaian ini didasarkan pada kenyataan bahwa dahulu sebelum datangnya Kolonialisme Belanda, peran sungai begitu dominan karena sebagai jalur lalu lintas perdagangan yang menghubungkan pelabuhan dan pedalaman ataupun sebaliknya. Namun semenjak abad ke-19 hingga awal abad ke-20 semuanya berubah drastis. Seiring dengan kebutuhan dan eksploitasi kolonial untuk meraup keuntungan dari hasil-hasil bumi negeri jajahannya, maka jalan-jalan darat sangat dibutuhkan untuk mengangkut barang dan jasa dengan jumlah lebih banyak, disamping juga memudahkan perdagangan. Sehingga peran dan pemanfaatan sungai hanya sebatas saluran pembuangan (drainase) pencegah banjir dan juga penanda batas kota.

---

<sup>171</sup> *Ibid*, hlm. 111.

Fungsi dan pemanfaatan sungai sebagai pembatas wilayah pada dasarnya telah dilakukan kerajaan-kerajaan di Cirebon sebelumnya. Namun pada masa kolonial Belanda pemanfaatan sebagai pembatas wilayah *gemeente* juga dilakukan. Seperti disinggung sebelumnya bahwa pada tanggal 1 April tahun 1906, pemerintah kolonial menjadikan Cirebon sebagai *gemeente*. Bagian Utara; selokan yang menjadi perbatasan Desa Tangkil dan Kejaksan dari pantai sampai sudut barat laut halaman perumahan Residen. Bagian Barat; batas barat dari halaman itu melalui jalan dari Tangkil ke Sunyaragi sampai ke Sungai Sigarampak menyusuri bagian kiri dari sungai ini sampai pada suatu titik di mana perbatasan antara desa-desa Sunyaragi dan Kanggraksan bertemu. Bagian Selatan; batas antara kedua tersebut dari titik pertemuan dimaksud sampai sungai Kasunean (di daerah hulunya juga disebut sebagai kali (sungai) Kriyan, Gerit dan Suba). Dan selanjutnya batas kanan sungai ini bermuara di laut. Bagian Timur; Laut Utara Jawa.<sup>172</sup>

Pada tahun 1929 terjadi perluasan wilayah *gemeente*, dengan batas-batas sebagai berikut: bagian utara; tepi selatan terusan kali (banjir kanal), Kedung Pane. Batas Barat ; Garis imajinasi yang terletak pada jarak 150 m dan sejajar dengan batas jalan bagian barat jalan Dermagamalang pada titik potong dengan batas utara menuju ke arah selatan, melewati bagian atas makam Eropa yang baru, kemudian perbatasan barat Kampung Sunyaragi desa Harjamukti, seterusnya pada titik potong perbatasan dengan kali Sijarak sampai jembatan No. 233 pada ruas jalan Cirebon-Sumber, dan titik ini kampung Kalitanjung,

---

<sup>172</sup> E.C. Godee Molsbergen, Jilid II, *Op.Cit*, hlm. 3.

desa Harjamukti sampai bangunan irigasi. Batas selatan ; dari bangunan irigasi ke tepi utara dan tepi batas barat kampung kalitanjung sampai ke tepi selatan kali suba dan ke arah timur sampai ke laut Jawa. Batas Timur ; Laut Jawa.<sup>173</sup>



---

<sup>173</sup> *Ibid*, hlm. 4.

## BAB V

### SUNGAI-SUNGAI BERSEJARAH DI CIREBON

#### A. Sungai Gangga dan Kerajaan Indraprahasta (DAS Grenjeng)

Kerajaan tertua Cirebon selalu dikaitkan dengan keberadaan Tarumanagara. Pada jaman itu pemukiman di Cirebon berada disekitar Kecamatan Talun sekarang. Desa-desa yang eksis saat itu adalah Desa Sarwadadi, Desa Krandon, dan disekitar Desa Sampiran (Wilayah Cirebon Girang). Waktu itu Cirebon bernama Indraprahasta, kerajaan yang sering dikaitkan dengan upacara Mandi Suci atau upacara *Matirta Medha*.

Sebagaimana diberitakan Naskah *Pustaka Pararatwan I bhumi Nusantara* “ banyak orang mandi di Sungai Gangga untuk menghilangkan dosa selama hidup, seperti yang dilakukan di negeri Bharata, mengikuti adat kebiasaan negeri asal Maharaja Purnawarman”.

Sebagai maharaja yang memerintah Tarumanagara yang merupakan kerajaan pelindung Kerajaan Indraprahasta, Maharaja Purnawarman menganggap penting keberadaan Sungai Gangga tersebut. Sehingga pada hari dua belas paro peteng bulan margasirah sampai dengan hari kelima belas bulan *posya* tahun 332 tarikh saka (410 M), keberadaan sungai Gangga diperkokoh dan diperindah. Untuk kepentingan upacara tersebut Maharaja Purnawarman memberikan hadiah 500 ekor sapi, pakaian – pakaian, 20 ekor kuda dan seekor Gajah kepada raja Indraprahasta.

Melihat lokasi yang diberitakan naskah tersebut, letak Sungai Gangga disekitar Desa Sampiran sebelah utara, berbatasan dengan Grenjeng atau Kalitanjung, sampai ke wilayah Dukuh Semar hingga Kelurahan Drajat, kalau lokasi yang di Sampiran Selatan Sungai Gangga terpecah menjadi Sungai Suba, Sungai Grampak, dan Sungai Cirebon Girang.

Terutama yang tinggal di pinggiran Kota Cirebon. Upacara berlangsung di 3 lokasi yaitu; disekitar Kelurahan Drajat, Dukuh Semar dan Kalitanjung. Masyarakat Cirebon menyebutnya dengan Upacara *Ngirab* atau *Adus Gede* (Mandi Besar). Di India upacara tersebut disebut *Maha Kumba* (Mandi besar).

Seiring dengan perkembangan jaman dan pendangkalan Sungai Gangga upacara tersebut tidak dilaksanakan lagi. Upacara itu dulu dilaksanakan pada hari Rabo terakhir di bulan Safar (*Rebo Wekasan*) , seminggu sebelum datangnya bulan Rabiul Awal dalam kalender Islam. Nama Indraprahasta masih sering disebut dalam berita keberadaan Tarumanagara. Setelah Maharaja Purnawarman mangkat, penggantinya adalah Raja Wisnuwarman.

Pada pemerintahan Raja Wisnuwarman, Tarumanagara diguncang pemberontakan yang dipimpin Cakrawarman,, adik dari Maharaja Purnawarman, paman dari Raja Wisnuwarman. Peristiwa ini diberitakan oleh naskah Pustaka Pararathon I Bhumi Jawadwipa, 1.2, menceritakan bahwa “pada saat itu (Wisnuwarman) memerintah Kerajaan Tarumanagara terjadi huru-hara memasuki Negara, ialah sang Cakrawarman panglima perang, yaitu adik sang Purnawarman, huru-hara tersebut ditumpas oleh Prabu Wirabanyu, raja dari kerajaan Indraprahasta”.<sup>174</sup>

Raja Indraprahasta yang disebutkan sudah berganti dari Resi Sentanamurti kepada putranya, Wirabanyu bergelar Prabu Wirabanyu. Diceritakan putri Prabu Wirabanyu, Suklawati Dewi dinikahi Maharaja Wisnuwarman. Keamanan Kerajaan Tarumanagara dipercayakan kepada pasukan dari

---

<sup>174</sup> Darsa, U. A., & Ekadjati, E. S. (2006). *Gambaran kosmologi Sunda*. (Bandung: Kiblat; 2007), hal.6.

Indraprahasta. Selama 2 periode pemerintahan, Indraprahasta menempati kedudukan yang penting. Setelah Wisnuwarman mangkat, digantikan putranya, Indrawarman, memerintah kerajaan Tarumanagara dari 377 saka sampai 437 saka atau 465 M sampai 515 M. Indrawarman masih mengandalkan Pasukan Tempur Indraprahasta.

Untuk memperkuat posisinya sebagai Raja Tarumanagara, Indrawarman mempersunting Dewi Ganggasari, putri Wisnumurti Raja Indraprahasta. Setelah Resi Sentanumurti, Prabu Wirabanyu, dan Prabu Wisnumurti mangkat, nama Indraprahasta tidak pernah muncul dalam catatan apapun, baik naskah lokal maupun sumber berita asing. Kepopuleran Indraprahasta selalu dikaitkan dengan kesucian Sungai Gangganya dan pasukan tempurnya yang bernama Pasukan *Kalang* atau Pasukan Pedati .

Menurut TD Surjana Pasukan *Kalang* terdiri dari Pasukan Konvoi Pedati yang dilengkapi persenjataan lengkap. Pedati bisa berfungsi sebagai perisai dari serangan musuh dan mobilisasi pasukan. Keberadaan Indraprahasta hanya ditemukan dalam naskah Seri Wangsakarta, setelah keruntuhan Tarumanagara, beritanya tidak pernah muncul, bukti-bukti keberadanya sulit ditemukan.

Sejak 1987 M Mandi Suci di Sungai Gangga sudah tidak ada lagi, tetapi Mandi Suci di bulan purnama atau *Murnamaan* masih tetap dilaksanakan sampai sekarang. Dahulu *Murnamaan* dilakukan tanggal 14 tiap bulan, kemudian bergeser setiap Jum'at kliwon, kemungkinan pergeseran terjadi setelah Sunan Gunungjati wafat pada 1568. Tradisi kliwonan berasal dari tradisi *Seba Kliwon*, upacara Mandi Suci di 7 Sumur di Komplek Astana Nurgiri Ciptarengga dan Astana Amparanjati.

Para peziarah memulai upacara *Murnamaan* setelah memasuki senja, sekitar pukul 07.00 sampai larut malam, mengenakan kain serba putih, selesai dipakai dibuang. Bukti-bukti berkaitan "*Wong Kalang*" atau Orang-orang Kalang adalah Pedati Gede, tradisi kendaraan sebelum kedatangan Islam. Ki Gede Pekalangan adalah orang yang merawat sisa-sisa warisan *Wong Kalang*. Orang-orang Pekalangan adalah keturunan Pasukan Kalang jaman Kerajaan Indraprahasta.

Situs Pedati Gede bisa kita saksikan di Kampung Pekalangan sampai sekarang. Keberadaan situs raja-raja yang memerintah Indraprahasta sampai sekarang belum ditemukan, baik kuburan ataupun candi. Menurut PRBN, 1,2: Agama yang dianut oleh raja-raja Indraprahasta adalah Hindu sekte Waisnawa, adatnya adalah melarung jenazah yang meninggal dunia. Kemungkinan raja-raja Indraprahasta yang meninggal jenazahnya dilarung atau dikremasi sehingga tidak ada kuburan ataupun candi.

Bukti-bukti lain yang berkaitan erat dengan kerajaan Indraprahasta adalah Arca Wisnu di kompleks Gua Sunyaragi, menurut masyarakat setempat sudah ada sejak dulu. Mengapa arca ini ditemukan di Gua Sunyaragi ? Tidak ada penjelasan yang valid. Komplek Gua Sunyaragi, adalah gua buatan manusia yang berada ditengah danau buatan. Pembuatannya dirintis oleh Pangeran Angkawijaya atau Pangeran Losari pada 1570 M.

Alasan pembuatan Gua Sunyaragi untuk tempat berkhawat, pengganti Pesantren Gunung Sembung yang telah berubah fungsi menjadi makam raja-raja. Terutama setelah Sunan Gunungjati wafat, pesantren di Gunung Sembung berubah nama menjadi Astana Nurgiri Ciptarengga. Sunyaragi terletak ditengah danau buatan, dikelilingi air yang dipasok dari

Sungai Gangga melalui saluran dari Kampung Kandang Perahu menuju danau, sebelumnya air ditampung di Situ Gangga. Mungkin pada waktu penggalian danau tersebut Pangeran Losari menemukan arca Wisnu, kemudian diletakan di Gua Sunyaragi.

Asumsi kedua: diketemukan oleh Pangeran Kararangen atau Pangeran Arya Carbon, Raja Giyanti yang membangun kompleks Gua Sunyaragi dengan fasilitas lengkap dan megah, menyempurnakan dengan infrastruktur pengadaan saluran air dengan sirkulasi yang baik, fasilitas pendingin disetiap ruangan gua dengan sirkulasi air yang dialirkan disetiap cela-cela gua. Membangun kolam pemandian dan taman yang mengelilingi seluruh bagian kompleks gua sunyaragi.

Asumsi ketiga: pada 1753 M Sultan Tajul Asyikin Amirsena Zaenudin, Sultan Sepuh IV juga memperbaiki Gua Sunyaragi, namun pada 1773 sang Sultan keburu mangkat, pembangunan dilanjutkan oleh putranya, Pangeran Amir Shidik, membuat ruang bawah tanah yang luas, cukup untuk latihan perang, kedalamannya hampir mencapai 6 meter, diduga berada sebelah utara kolam, mungkin pada saat penggalian arca Wisnu tersebut ditemukan.

Pangeran Amir Shidik atau dikenal dengan nama Sultan Sepuh Muhammad Shofiudin akhirnya terusir dari benteng pertahanannya ketika Gua Sunyaragi dihancurkan oleh serangan Belanda. Pada 1780 M, Gua Sunyaragi menjadi puing-puing bangunan yang sepi, kemudian direhab oleh pemerintah RI pada 1980. Menurut informasi penduduk setempat arca Wisnu dari dulu tidak pernah berpindah, selalu diberi sesajen ketika mau melaksanakan hajatan.

Kalau Arca Wisnu tersebut berasal dari sisa-sisa peninggalan Kerajaan Indraprahasta, maka apa yang

diberitakan oleh Pangeran Wangsakerta dalam PRBN, 1,2 benar adanya, bahwa agama yang dianut oleh masyarakat Cirebon pada masa kerajaan Indraprahasta adalah Hindu Sekte Waisnawa. Selain arca Wisnu, disekitar bunderan Dewandaru Keraton Kasepuhan dipajang Arca Nandi, pemuja Batara Syiwa adalah corak keagamaan masyarakat Cirebon sebelum Islam.

## **B. Sungai Cisoka (DAS Bondet)**

Hulu sungai cisoka berada dikaki gunung Ciremai. Kemudian mengalir melalui desa Cimara kecamatan Pesawahan kabupaten Kuningan, kemudian alirannya sampai ke wilayah desa Karangmulya kabupaten Cirebon, di Plumbon juga nama sungai nya masih sungai Cisoka atau ada yang menyebut kali Soka. Kemudian mengalir lagi ke utara ke sungai Bondet. Di wilayah desa Cangkring sampai ke Mertasinga sungai ini disebut sungai Bondet. Dulu sungai Bondet tidak sebesar sekarang. Namun sejak tahun 1930 pemerintah kolonial Belanda memperlebar saluran sungai Bondet ini. Caranya dengan mengalirkan sungai Jamblang yang dulu bermuara di Bengawan Celancang (pelabuhan Muara Jati). Kemudian sungai Bondet ini mendapat julukan baru dari masyarakat di sekitarnya dengan sebutan bengawan Ciliru yang berarti bengawan yang di serupakan menyerupai bengawan Celancang. Adapun bengawan Celancang karena alirannya dipindahkan dari desa Bakung menuju ke Bondet otomatis mengalami pendangkalan.

Sungai Cisoka merupakan sungai yang pernah dijadikan batas batas wilayah di aliran sungainya batas batas wilayah sungai itu ada sebuah penanda. Untuk wilayah batas bagian depan sebuah desa disebut hulu dayeuh. Untuk wilayah bagian pusat disebut bujal dayeuh dan untuk batas akhir wilayah desa disebut birit dayeuh. Di desa Cemarrah jumlah penandanya

tergolong masih lengkap. Ada hulu dayeuh yang ditandai dengan sebuah batu besar dan pohon Glampok. Untuk bujal dayeuh ditandai dengan dibangunnya kantor pusat pemerintahan desa yang terdiri dari bale desa, alun alun, masjid dan sekolah. Namun penanda penanda yang ada di aliran sungai Cisoka tidak memiliki inskripsi (prasasti).

Adapun jenis hulu dayeuh yang memiliki inskripsi terletak di Desa Cikalahang. Masyarakat setempat menyebutnya Prasasti *Huludayeuh*. Sebetulnya keberadaan *Huludayeuh* tidak berdiri sendiri, pasti ada Bujal dayeuh dan *Birit dayeuh*, namun yang diberikan penanda biasanya hanya *Huludayeuh* dan *Birit dayeuh*, *Bujal dayeuh* biasanya tidak diberikan suatu penanda. *Bujal dayeuh* adalah pusat pemukiman, contohnya di Desa Cimara Kecamatan Pesawahan Kabupaten Kuningan.



Prasasti Huludayeuh di wilayah Timur Kerajaan Sunda Pajajaran. Penanda wilayah Keadipatian Carbon dan sekitarnya masih bagian Kerajaan Sunda Pajajaran.

Zaman dahulu kala bentuk penanda dikeramatkan, penghormatan masyarakat dalam bentuk pemberian bunga (Sesajen) diatas batu itu. Ritual pemberian bunga merupakan kesepakatan antara masyarakat dengan tradisi yang melingkupinya. Posisi Batu Penanda selalu berada ditempatnya,

tidak seorangpun yang berani memindahkannya. Begitu pula dengan prasasti *Huludayeh* yang ada di Desa Cikalahang Kabupaten Cirebon.

Prasasti itu terhubung dengan pusat kekuasaan di Pakuan Padjadjaran, sebagai *Bujal dayeuh* Kerajaan Sunda Padjadjaran. Sebagaimana dengan bunyi kalimat dalam prasasti *Huludayeh* yang ada di Desa Cikalahang, bertuliskan sebagai berikut:

“ *Sri Maharaja ratu haji di Pakuan syu sang Ratu Dewata* “

(Sri maharaja utama di Pakuan, sang Ratu Dewata)<sup>175</sup> (Hardjasaputra; 2011 ;32).

Prasasti ini mengukuhkan bahwa sebelum 1482 M, wilayah Cirebon menjadi bagian Kerajaan Sunda Padjadjaran yang dipimpin oleh Sang Ratu Dewata.

### **C. Bengawan Celancang dan Keratuan Singhapura**

Menurut kepercayaan dan tradisi lisan di Desa Sirnabaya dan Mertasinga, Keratuan Singhapura didirikan oleh Pangeran Surawijaya Sakti, sosok yang masih diperdebatkan identitasnya. Pendapat masyarakat setempat Pangeran Surawijaya Sakti adalah Maulana Ishak. Namun jika di konversi tahun hidupnya Maulana Ishak ayah Sunan Giri tentu tidak ketemu, karena Maulana Ishak sejaman dengan Pangeran Cakrabuana cucu Ki Gedheng Tapa.

TD. Sujana berpendapat bahwa Pangeran Surawijaya Sakti adalah putra Prabu Wastu Kencana, sebagaimana dikatakan dalam makalah “Pelabuhan Cirebon Dahulu dan Sekarang”.

---

<sup>175</sup> Hardjasaputra, A. Sobana, dkk, *Cirebon Dalam Lima Zaman (Abad ke-15 Hingga Pertengahan Abad ke-20*, (Bandung : Dinas Pariwisata Dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat, 2011), hal. 32

Berpendapat “Baik juru labuhan I maupun II semuanya anak Sang Prabu Wastu Kencana (Maharaja Sunda dan Galuh). (Sujana, TD, 1997, 210). Namun pendapat Sujana ini tidak diperkuat oleh silsilah yang berasal dari manuskrip kuno.

Pendapat yang hampir mirip disampaikan oleh Sunardjo, RH Unang, “Nagari Singapura dipimpin Penguasa bernama Ki Gedeng Surawijaya Sakti saudara Ki Gedeng Sedhang Kasih, saudara Prabu Anggalarang dari Galuh“ (Sunardjo,1983,15)

Sunardjo membedakan Ki Gedeng Surawijaya Sakti dengan Ki Gedeng Sedhang Kasih, sementara CPCN mengidentikkan keduanya, Ki Gedeng Sedhang Kasih adalah nama lain Ki Gedeng Surawijaya Sakti, memperjelas hubungan kekerabatan Pangeran Jayadewata (Prabu Siliwangi) dengan Ki Gedeng Surawijaya Sakti (Ki Gedeng Sedhang Kasih).

Berikut petikan naskah CPCN:

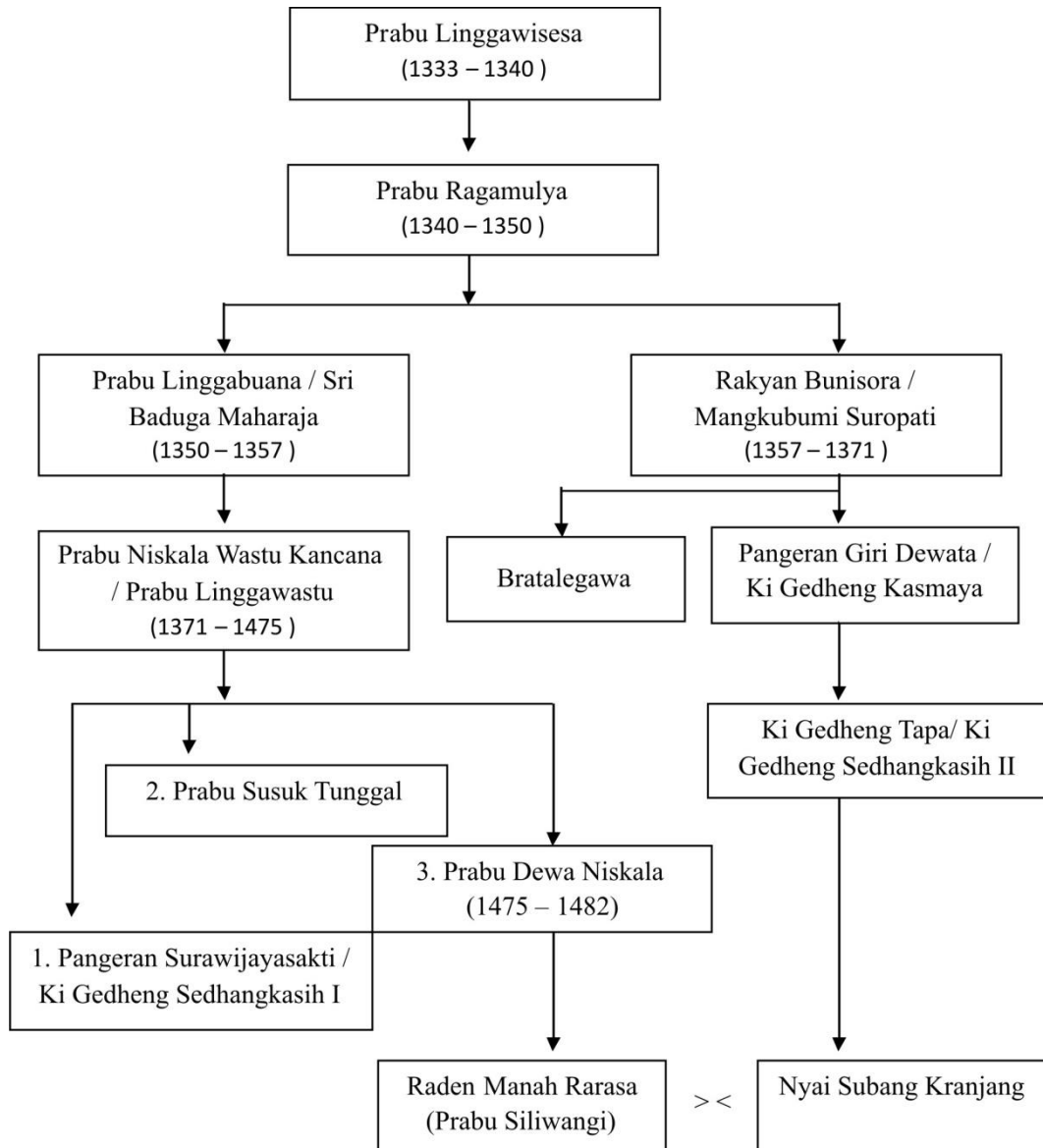
*“Kala rar (y) e sang kathong yata raden menah rarasa ngaranira / sinangaskara dengan uwanira sang juru labuhan yatika ki gedheng sedhangkasih”*<sup>176</sup>

Pada masa anak-anak, sang kathong bernama Raden Manah Rarasa, dipelihara oleh Uwaknya juru Labuhan, Ki Gedheng Sedhangkasih.

Untuk memperjelas siapa Ki Gedheng Sedhangkasih atau Pangeran Suwawijaya Sakti lihat Silsilah dibawah ini :

---

<sup>176</sup> Acha PN, Szyfres B. 1986. *Zoonosis Y en Fermedades Transmisibles Comunes al Hombre Y a Los Animales*. 2 nd ed. (Organization Panamericana de La Salud. 1986), hal. 502-526.



Pangeran Surawijaya Sakti diberi tugas ayahnya, Prabu Niskala Wastu Kencana membuka gerbang Kerajaan Galuh di wilayah pesisir utara bagian timur wilayah Tatar Sunda. Melihat titimangsa Prabu Niskala Wastu Kencana, perintah itu diberikan sekitar 1373 M, kemungkinan Pangeran Surawijaya Sakti melakukan survey di beberapa jalur sungai besar di wilayah itu.

Melihat Toponimi sungai-sungai yang memiliki kapasitas pelabuhan pilihannya adalah sebagai berikut :

1. Bengawan Cimanuk,
2. Bengawan Sewo,
3. Bengawan Celangcang

Diantara ketiganya, Sungai Cimanuklah yang paling panjang jangkauannya sampai kepedalamannya.

Sungai Bengawan Sewo hampir sama jangkauan ke pedalamannya seperti Bengawan Celancang, namun keunggulan Bengawan Celangcang didukung oleh geografis lokasinya, berada di wilayah teluk, terlindung gangguan alam, ombak dan arus. Faktor-faktor yang tidak dimiliki ngawan Sewo dan Bengawan Cimanuk.

Pangeran Surawijaya Sakti didampingi Nyi mas Endang Saketi dan para pengawalnya membabad hutan Wanapura, pohon-pohon disekitar Bengawan Celangcang dibabad. Pada awalnya lokasi yang dipilihnya adalah lokasi sebelah utara sungai, yang sekarang disebut Surantaka, sekarang Desa Surakarta, pusat pemerintahan yang sekarang Desa Kraton.

Pangeran Surawijaya Sakti juga membangun fasilitas-fasilitas pelayanan pelabuhan antara lain :

1. Bale Lebu,
2. Bale Dalem,
3. Bale Agung.

Diangkat pejabat-pejabat yang mengurus pelabuhan, antara lain :

- a) Ki Jaksa,
- b) Ki Sukmadata (Pangeran Sukmadata),
- c) Ki Pandu,
- d) Ki Alap-alap,
- e) Ki Ilir.

Pangeran Surawijaya Sakti diberi gelar ayahnya, Prabu Niskala Wastu Kencana dengan nama Ki Gedheng Sedhang Kasih, yang membangun istana untuk dia dan istrinya, disebelah utara sungai, disebut Desa Keraton sampai saat ini. Masyarakat Desa Sirnabaya merasa tidak sopan jika memanggil Ki Gedheng Sedhang Kasih dengan namanya, mereka memanggilnya dengan sebutan Bapo Gede (Kakek) dan panggilan Nyai Endang Saketi adalah Mbok Gede (Nenek).

Keberadaan Pelabuhan Muara Jati didukung daerah produsen di pedalaman. Orang yang ditugasi Prabu Niskala Wastu Kencana untuk mengelola kawasan *Hinterland* adalah Pangeran Giri Dewata, dikenal dengan nama Ki Gedheng Kasmaya, wilayahnya pedalaman, Kecamatan Talun, Kecamatan Plumbon dan Kecamatan Palimanan, Nagarnya dikenal dengan nama Nagari Wanagiri, "*Wana*" berarti hutan dan "*giri*" berarti gunung atau dataran tinggi. Kemungkinan pusat pemerintahannya didaerah Girinata, "*Giri*" artinya gunung atau dataran tinggi, sedangkan "*nata*" berarti Raja atau Ratu, jadi Girinata berarti Dataran Tinggi Tempatnya Raja.

Kerajaan Wanagiri subur tanahnya, banyak komoditi yang dihasilkan seperti beras, rempah-rempah, gula, kopi, cengkeh dan lain-lain. Produk-produk yang dihasilkan Wanagiri dan Pedalaman Galuh, Rajagaluh dan Talaga dipasarkan lewat Sungai Gangga, Sungai Kriyan dan Bengawan Celancang. Kedua sungai itu menghubungkan kawasan pegunungan dengan pesisir.

Tokoh yang menjembatani keluar masuknya produk-produk kerajaan di pedalaman adalah Pangeran Bratalegawa, saudagar yang piawai memasarkan barang-barang dari pegunungan ke pesisir, juga eksportir dan importir, yang

banyak mengundang saudagar-saudagar asing berkunjung ke Pelabuhan Muarajati.

Bratalegawa adalah orang Galuh, adik Ki Ageng Kasmaya. Bratalegawa memiliki sahabat yang juga rekan bisnisnya, Muhammad dari Gujarat, yang memperkenalkan Islam kepadanya. Bratalegawa menikahi putri Muhammad yang bernama Farhana binti Muhammad. Keislaman Bratalegawa semakin mantap dengan disempurnakan rukun Islam, berhaji bersama istrinya Farhana binti Muhammad.

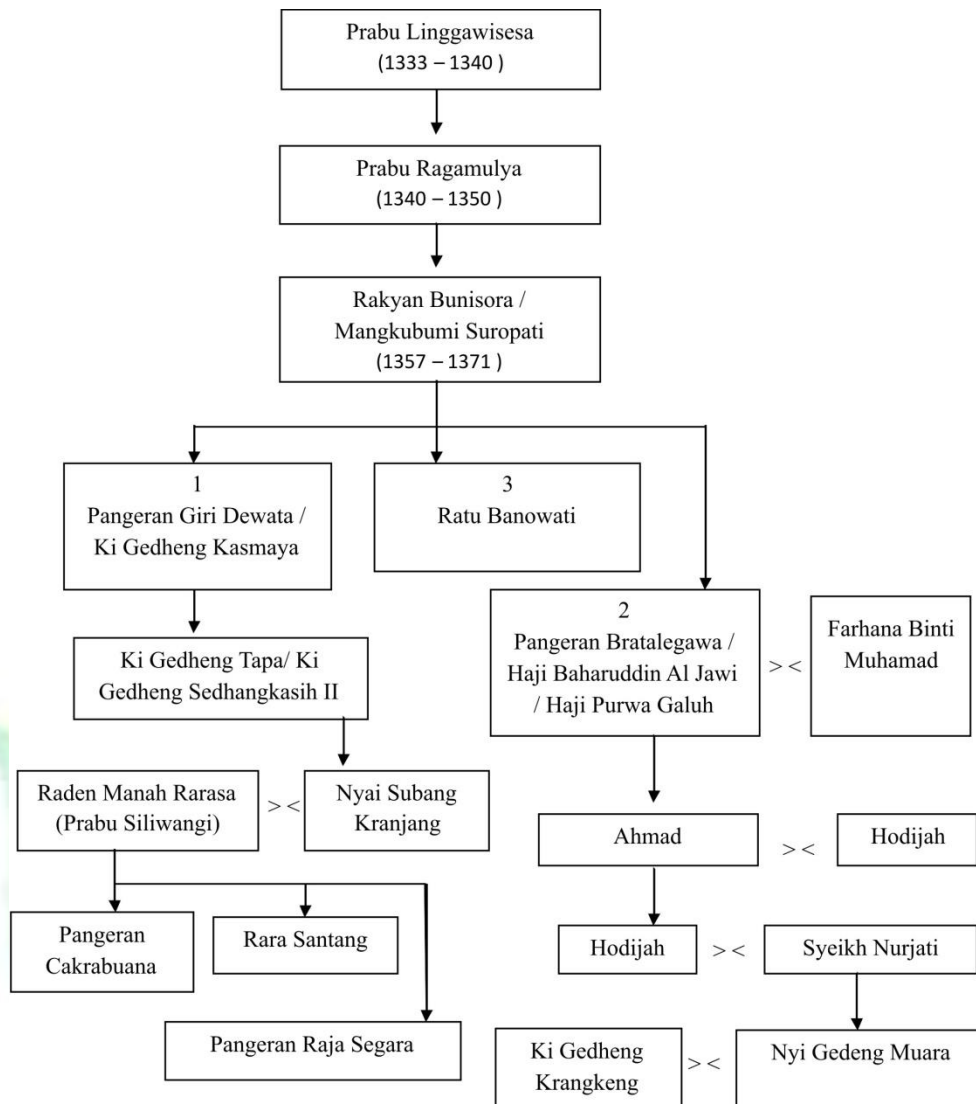
Bratalegawa memperoleh gelar haji Purwa Galuh atau orang Galuh pertama yang menunaikan ibadah haji. Sepulang haji, mengajak keluarganya dan kerabatnya memeluk agama islam, adalah :

1. Ratu Banowati, adiknya namun menolak,
2. Ki Gedheng kasmaya, kakaknya juga menolak,
3. Ki Gedheng Sedhang Kasih, juga menolak

Kegagalan dakwah Bratalegawa tidak menyurutkan hubungan keluarga, tetap rukun dan saling membantu. Pernikahan Bratalegawa dengan Farhana binti Muhammad memperoleh putra yang beri nama Ahmad, setelah dewasa dinikahkan dengan anak rekan bisnisnya Roqayah binti Abdullah, menurunkan putri yang bernama Khadijah.

Hubungan bisnis dan kekerabatan antar bangsa yang dijalin dengan pernikahan, menyemarakkan perdagangan di Pelabuhan Muarajati. Pedagang-pedagang Arab, India dan Tiongkok makin banyak yang berkunjung ke Pelabuhan Muarajati.

## Silsilah Bratalegawa dan Ki Gedheng Tapa



### 1. Ki Gedheng Tapa

Ki Gedheng Tapa adalah putra dari Ki Gedheng Kasmaya Raja Wanagiri, menjabat sebagai Raja Singapura setelah Ki Gedheng Sedhang Kasih atau Ki Gedheng Surawijaya Sakti wafat. Pernikahan Ki Gedheng Sedhang Kasih dengan Nyai Endang Saketi tidak menurunkan putra, jadi jabatan Syah Bandar Muarajati dan pemimpin pesisir timur tatar sunda diserahkan kepadanya.

Hubungan kekerabatan Ki Gedheng Tapa dengan Ki Gedheng Sedhang Kasih berasal dari ayahnya, Ki Gedheng

Kasmaya, adalah adik sepupu dari Prabu Niskala Wastu Kancana, ayah Ki Gedheng Sedhang Kasih. Ki Gedheng Tapa sudah memeluk agama Islam, dibuktikan dari bentuk batu nisan kuburannya. Mengenal Islam dari Haji Baharudin Al Jawi, pamannya.

Istri Ki Gedheng Tapa keturunan Arab bernama Siti Syarifah, karena koneksi bisnis haji Baharudin Al Jawi dengan pedagang Arab. Versi lain mengatakan bahwa istri Ki Gedheng Tapa adalah Syarifah Halimah, kerabat dekat Syeikh Idhofi Mahdi.

Pada awal pemerintahan Ki Gedheng Tapa membangun infrastruktur berupa:

- a) Jalan menuju Pasar Pasambangan Jati,
- b) Kanal Condong menuju Sungai Pekik,
- c) Kanal Cipalasa menuju Sungai Bondet,
- d) Jalan Budiraja menuju istana di Mertasinga.

Pembangunan jalan darat menuju Pasar Pasambangan Jati agar perjalanan dari Singhapura menuju Pasar makin mudah.

Sedangkan pembuatan Kanal Condong menuju Kali Pekik memudahkan pedagang yang akan menuju Pasar Pasambangan Jati melalui jalur laut, juga para pedagang dari manca (Luar negeri) bisa langsung mengakses ke Pasar Pasambangan Jati.

Masyarakat setempat menyebut kanal penghubung menuju Sungai Pekik dengan nama Parit. Blok atau kampung yang dilalui kanal Condong disebut Blok Parit. Fungsi Kanal Condong memudahkan mengontrol kawasan ini.

Ki Gedheng Tapa memerintahkan rakyatnya membabad hutan Mertapura untuk membangun istana

keluarganya. Juga membangun Kuta (Tembok keliling) untuk membentengi istana Mertasinga. Setelah pembangunan kuta selesai, saluran Bondet dibuat sodetan yang mengelilingi istana, dinamakan Cipalasa.

“Ci” artinya air atau sungai atau kanal, “palasa” berarti istana, Cipalasa atau Sipalasa adalah kanal yang mengelilingi istana. Akses jalan khusus menuju pusat pemerintahan dibuat, disebut jalan Budiraja, membentang dari Pelabuhan Bengawan Celancang menuju Gerbang Siti Hinggil di Lawang Gede Siblawang. Di kanan kiri Jalan Budiraja dibuat alun-alun yang luas, dari Blok Pabean hingga Kanal Sipalasa. Pemukiman penduduk dialokasikan disebelah barat alun-alun dan Kanal sebelah timur.

Ki Gedheng Tapa tetap memfungsikan pejabat-pejabat yang diangkat oleh Ki Gedheng Sedhang Kasih. Hanya di Kanal Condong dia mengangkat seorang perempuan yang bertugas untuk mengurus pengangkutan barang, dikenal dengan nama Nyai Rinjing.

Dengan dilengkapinya infrastruktur dan fasilitas pelayanan publik yang lebih memadai, perkembangan pelabuhan yang memiliki dua gerbang yaitu Bengawan Celancang untuk urusan pemerintahan dan Kanal Condong untuk perdagangan.

## **2. Situs Situs yang berkaitan dengan Bengawan Celancang**

Dalam literatur bahasa Cirebon kata bengawan berkonotasi dengan makna sungai besar. Ada beberapa jenis aliran air yang menunjukkan ukuran besar dan panjangnya saluran air yang mengalir dari hulu ke muara, yaitu :

- a) Bengawan ; sungai besar yang mengalir dari hulu sampai muara. Bengawan dapat dilalui oleh perahu sampai ke pedalaman. Di wilayah Cirebon ada 4 sungai yang

disebut bengawan, yaitu bengawan cimanuk, bengawan sewo, bengawan Chin Se dan bengawan celangcang sekarang hanya bengawan Cimanuk yang alirannya dapat dilalui oleh perahu sampai ke sumedang.

b) Kali; sungai sedang yang mengalir dari hulu sampai ke muara. Kali juga dapat dilalui oleh perahu, namun tidak sampai ke pedalaman. Dalam bahasa Cirebon kanal (terusan) juga disebut kali. Di Cirebon ada 3 kanal yang menjadi batas antara ruang sakral dan profane, kanal tersebut adalah:

1. Kanal Sipalasa; alirannya dibuka dari Sungai Bondet menuju laut, untuk membentengi Ibukota Keratuan Singhapura di Mertasinga.

2. Kanal Condong; alirannya dibuka dari sungai pekik menuju laut. Digunakan membentengi dan membuka gerbang menuju kawasan sacral Giri Amparan Jati dan Giri Nurciptarengga (Gunung Sembung). Kanal condong juga digunakan sebagai akses menuju pasar pasambangan jati.

3. Kanal Sipadu; alirannya dibuka dari Sungai Gangga (Kriyan) menuju laut. Kanal sipadu digunakan untuk membentengi Keraton Pakungwati.

c) *Kalen*; berasal dari kata kali atau sungai buatan manusia. Fungsinya untuk pengairan sawah. Padanan kata kalen dalam bahasa Cirebon adalah *Uwangan*.

Mata air Bengawan Celangcang dari Gunung Ciremai mengalir melalui Kabupaten Kuningan, Jamblang, Bakung, Pangkalan, Buyut, Mayung, Sambeng, Sinarbaya, Purwawinangun, Muara dan menuju ke laut. Sebelum 1930 M Bengawan Celangcang dapat dilayari perahu sampai ke Desa Sitiwinangun.

Di aliran Bengawan Celangcang ada sentra gerabah di Desa Sitiwinangun, Klenteng Jamblang yang dibangun oleh komunitas Tionghoa Pengawal Ong Tien Nio dan Masjid Gantung atau Pasiraga yang dibangun oleh Syeikh Pasiraga.

Keberadaan Syeikh Pasiraga masih kontroversi, Ketua Pengurus Masjid Pasiraga mengatakan bahwa Syeikh Pasiraga adalah keluarga dari Bagdad, keluarga Syarif Abdurahman Al Bagdadi, masuk ke Cirebon tahun 1430-an, sekitar 20 tahun setelah kedatangan Laksamana Cheng Hwa.

Versi lain mengatakan bahwa Syeikh Pasiraga adalah putra dari Syarifah Quroisyin dengan Syeikh Syarif Hidayatullah. Syeikh Pasiraga membangun masjid di Desa Depok sebelum 1480M. Versi lain mengatakan dibangun bersamaan dengan masjid Sang Ciptarasa Kraton Kasepuhan. Masjid Depok dibangun ditepi Bengawan Celangcang di Desa Depok. Bengawan Celangcang sering banjir besar, luapan airnya menggenangi pemukiman penduduk di Desa Depok, Masjid Syeikh Pasiraga tidak luput dari luapan banjir tersebut, sehingga mimbar pengimaman masjidnya terkikis, mengantung diatas Bengawan Celangcang, sehingga dijuluki Masjid Gantung Syeikh Pasiraga Depok.

Pemulihan bangunan masjid dipelopori oleh K.H. Johar Arifin dari Pesantren Balerante pada 1971. Juru kunci masjid mengatakan bahwa K.H. Fuad Hasyim pada 1974 pernah menceritakan masjid tersebut, Depok berasal dari kata "*wong gede gawe kelompok*" (Orang besar membentuk kelompok). Sebelum Kerajaan Cirebon berdiri Syarif Abdurahman Al bagdadi, Syarif Abdurahim Albagdadi, syarif

Hafid Albagdadi dan Syeikh Pasiraga pernah berkumpul disini.

Kemungkinan jalur yang ditempuh mereka melalui Bengawan Celangcang, setelah singgah menjumpai Syeikh Nurjati yang tinggal di gua dibawah cahaya mercusuar yang dibangun Laksamana Cheng Hwa.

Bangunan penting lain yang berada di aliran Bengawan Celangcang adalah Klenteng Jamblang, ditepi barat. Pembangunannya diprakasai Njoo Kiet Tjit, sebelumnya memohon ijin Sunan Gunungjati untuk membangun tempatibadah orang-orang Tionghoa yang beragama Khong Hu Cu. Sunan Gunungjati tidak hanya mengizinkan tetapi memberikan sebuah pilar.

Ketika mengambil pilar Njoo Kiet Tjit tidak meminta ijin dulu kepada Sunan Kalijaga, pimpinan proyek, sehingga ketika pilar-pilar masjid akan didirikan kurang satu. Namun Sunan Kalijaga tidak kehilangan akal, menyuruh pekerja mengumpulkan potongan-potongan kayu (Tatal), digabungkan dan diikat menjadi pilar, dikenal dengan Saka Tatal (Pilar terbuat dari potongan-potongan kayu).

Sementara itu Njoo Kiet Tjit membawa pilar seorang diri menuju Klenteng yang akan dibangun, tidak diceritakan apakah Njoo Kiet Tjit melalui jalan darat atau jalan sungai ketika membawanya. Kemungkinan melalui Bengawan Celangcang, sebab di Bengawan Celangcang mengalami kecelakaan ketika menaikkan pilar kedarat terpeleset tertimpa pilar yang dibawanya. Tidak berapa lama masyarakat menemukan jenajah Njoo Kiet Tjit tergeletak ditepi sungai, masyarakat Jamblang menyebutnya Buyut Cigole. "Ci" artinya sungai, "gole" artinya tergeletak, jadi

Buyut Cigole adalah Buyut yang meninggal tergelak ditepi sungai.

Di sebelah utara Klenteng Jamblang sekarang melintas jalan post yang dibangun Gubernur Jenderal Herman William Deandels. Disebelah utara jalan tanahnya rendah menjorok ke utara, dalam bahasa lokal Lebak, disekitarnya ada Sentra Pembuatan Gerabah, ditepi Bengawan Celangcang (Akan diuraikan pada Bab IV).

### **3. Kanal Condong dan Situs Situs disampingnya**

Berada disebelah utara Giri Amparan Jati dan Giri Nurcipta Rengga (Gunung Sembung), saluran buatan yang hulunya Sungai Pekik bermuara di Laut Jawa. Keberadaan Kanal Condong dengan Parit, Sungai Pekik dan Laut Jawa mempertegas ruang sakral diareanya, mendukung persepsi masyarakat Cirebon selama ini menganggap daerah yang paling sakral.

Kemungkinan besar Kali Condong dibangun oleh Ki Ageng Tapa, karena fungsinya mirip dengan Sungai Cipalasa di Mertasinga, merupakan kanal yang membentengi bangunan sakral Keraton Mertasinga.



Kanal Condong / Kali Condong

Sungai Cipalasa hulunya di Sungai Bondet, bermuara di Laut Jawa. Alasan lain yang mendukung adalah ketika Armada Laksamana Cheng Hwa mendarat di Singhapura, Kali Condong sudah digunakan awak kapal Laksamana Cheng Hwa menuju Giri Amparan Jati dan Pasar Pasambangan Jati.

Pada masa pemerintahan Sunan Gunung Jati (1482-1568 M) Pasar Pasambangan Jati lebih ramai karena Sunan

Gunung Jati membangun pesantren dibukit buatan di atasnya.

#### 4. Gunung Semar / Watu Siplanggang

Terletak disebelah utara Giri Amparan Jati. Dahulu kala disekitarnya tumbuh pohon Siplanggang di bebatuan, sehingga sering disebut dengan Watu Siplanggang. Gunung Semar yang berada diwilayah Desa Astana, sebetulnya tidak berbentuk gunung, hanya bukit kecil terdiri dari bebatuan besar.



Situs Gunung Semar

Dahulu kala ketika perahu masuk dari Kanal Condong, Gunung Semar dijadikan Pancer untuk singgahnya perahu yang akan menuju Giri Amparan Jati maupun Giri Nurcipta Rengga.

Menurut legenda setempat, Putri Ong Tien Nio dari Tiongkok mengarungi lautan ribuan mil dalam upaya menjumpai Syeikh Syarif Hidayatullah (Sunan Gunungjati), kapalnya berlabuh disekitar Gunung Semar, tempat keduanya bertemu.

Di sekitar Gunung Semar berserakan batu split. Analisa TD Sujana bahwa batu split itu sisa-sisa pembuatan batu nisan, namun sekarang tidak ada sisa-sisa pengrajin batu nisan. Kemungkinan karena



Batu besar di Gunung Semar

larangan Kesultanan untuk mengeksploitasi batu-batu besar di Gunung Semar. Industri skala kecil pembuatan batu nisan di Gunung Semar tidak mungkin bangkrut, sebab sumber bahan bakunya cukup banyak dan pasarnya mendukung. Penulis yang adalah Pengrajin Batu Nisan

turun menurun, membandingkannya dengan Industri Kecil Batu Alam khususnya Batu Nisan yang berkembang di Kecamatan Bobos dan Kecamatan Palimanan. Kemungkinan lain adalah dilokasi Gunung Semar bukan cuma ada Pengrajin Batu Nisan tetapi lebih tepatnya digunakan untuk bahan baku kontruksi beton, sebab kalau melihat sisa-sisa batu split ukurannya ada yang merupakan hasil pecahan dengan menggunakan pemecah batu atau palu.

#### **5. Makam Nyai Rinjing**

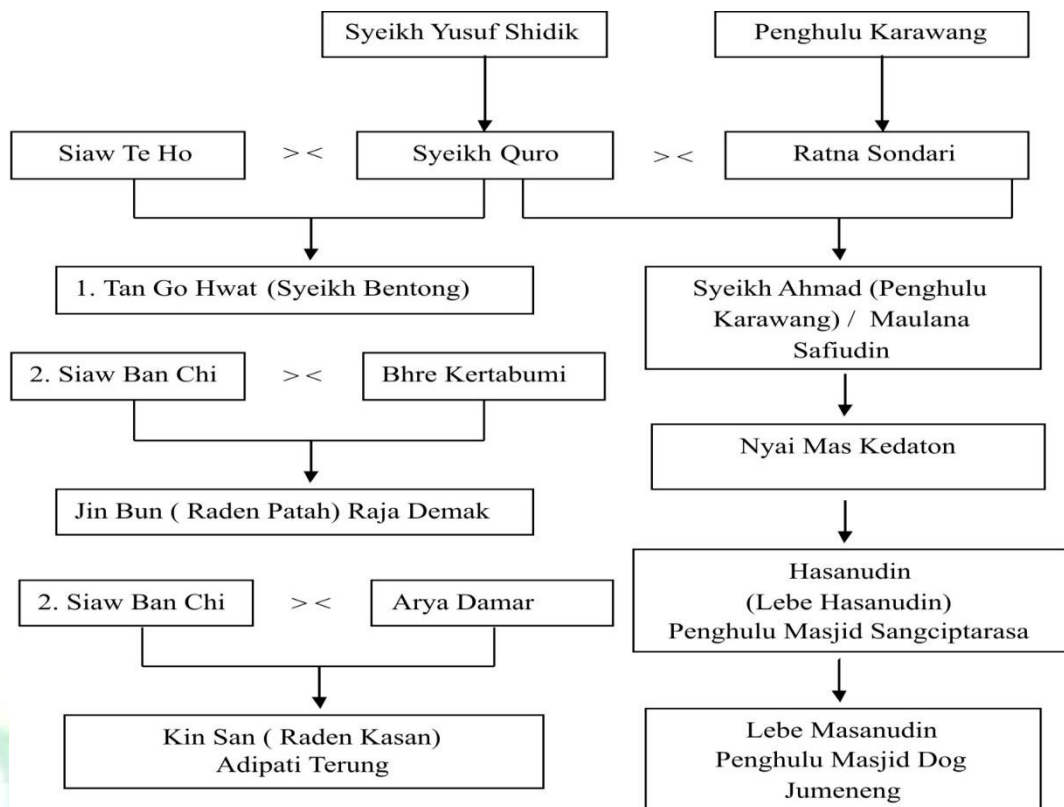
Berada di tepi Sungai Condong sebelah selatan, wilayah Desa Astana. Nyai Rinjing adalah wanita yang menangani pengemasan barang-barang dagangan yang akan dibawa ataupun diturunkan di pelabuhan. Sumber lokal tidak menyebutkan asal-usul Nyai Rinjing, namun profesinya sebagai ahli mengurus kargo cukup dikenal.

Masa kehidupannya dikaitkan dengan Pelabuhan Muara Jati pada jaman Keratuan Singhapura, kekuasaannya dari wilayah Pelabuhan Muara Jati sampai ke Pasar Pasambangan Jati.

#### **6. Situs Masjid Dog Jumeneng.**

Lokasinya disebelah timur Komplek Kuburan Astana Nurgiri Ciptarengga. Pada masa Sunan Gunungjati membangun pesantren di tempat ini, putra Syeikh Quro dengan Ratna Sondari, bernama Syeikh Ahmad, mewakafkan hartanya untuk membangun masjid Dog Jumeneng, untuk melengkapi komplek pesantren tersebut. Syeikh Ahmad dikenal dengan nama Maulana Safiudin menjabat sebagai Penghulu Karawang menggantikan kakeknya dari pihak ibu di Karawang.

Berikut adalah silsilah keluarga Syeikh Quro atau Syeikh Hasanudin.



#### D. Sungai Kedung Pane dan Legenda Jakatawa Masjid Jakarta

Berada di perbatasan Kabupaten Cirebon dan Kota Cirebon, ditepi Utara Sungai Kedungpane. Masjid ini ada dua bangunan, Masjid Lama disebelah selatan dan Masjid Baru disebelah utara. Masjid lama hanya digunakan untuk sholat 5 waktu, tidak untuk sholat jum'at. Sementara Masjid Baru digunakan untuk sholat 5 waktu dan sholat jum'at.



Masjid Jakatawa

Di depan mimbar pengimaman sebelah selatan terdapat petilasan kuburan Syeikh Quro dan Syeikh Jakatawa, nama lain dari Syeikh Bentong atau Tan Go Hwat.

Keberadaan Masjid Jakatawa menjadi wacana perdebatan warga setempat, sebagian meyakini dilokasi bukan Masjid Lama, tetapi didalam

“*bungbung pring*” (Lubang bambu), tempat mengambil air wudhu, didasari legenda *Serat Charub Kandha*, menceritakan Syeikh Jakatawa kesehariannya adalah ahli membelah kayu tanpa menggunakan alat, hanya dengan kedua telapak tangannya, seperti memotong rumput menjadi dua. Karena keahliannya itu dijulukan Syeikh Bentong atau Sunan Bentong, artinya ahli *mbentongi* (Membelah) kayu.

Pada suatu hari ketika Syeikh Bentong sedang beristirahat datanglah tiga pemuda asing, seorang berambut panjang sampai ke tanah bernama Pangeran Sokadana atau Syeikh Magelung, dan dua kakak beradik berpenampilan biasa berbadan tegap, bernama Pangeran Sokawiyana dan Pangeran Sokawiyani. Ketiganya ahli bermain debus, mereka mempertontonkan keahlian debusnya, melempar tombak keatas kemudian ditangkap dengan tangan terbuka tanpa luka sedikitpun. Syeikh Jakatawa tersenyum melihat kesombongan ketiga pemuda itu, mendekati mereka, “Nak bolehkah saya mencobanya?” Pangeran Sokadana berkata, “maaf, kek, tidak semua orang bisa memainkan Debus”. Syeikh Jakatawa tersenyum, “Betul, nak. Tapi atas ijin Allah, Insya Allah bisa”. Kemudian Syeikh Jakatawa melemparkan tombak itu kelangit, Pangeran Sokadana kagum dengan kekuatan sang kakek. Ketika sang kakek menangkap tombak dengan telapak



Makam Syeikh Bentong dan Syeikh Jakatawa

tangannya, tangannya tertembus mata tombak yang tajam, bahkan tombak tersebut sampai masuk kedalam bumi. Pangeran Sokadana tersenyum sinis, berkata, “Tuh, saya bilang juga apa, kek...?”. Tetapi begitu melihat telapak tangan sang kakek, ia terkejut “Masya Allah, ternyata tidak ada luka sedikitpun....” Pangeran Sokadana, Pangeran Sokawiyana dan Pangeran Sokawiyani berlutut di hadapan Syeikh Jakatawa untuk mohon ampun.

“Bangun semua!, Kalian tidak boleh menyembah kepada sesama manusia!” kata Syeikh Jakatawa, kemudian menasehatinya, “Saya tidak bisa apa-apa, nak. Yang kalian saksikan tadi adalah sebagian kecil dari karomah Allah, karena itu kita tidak boleh sombong”. Betapa malu dan kecilnya hati ketiga pemuda itu.

Kemudian Syeikh Jakatawa mengajak pemuda-pemuda itu makan siang, setelah itu sholat dhuhur. Namun setelah wudhu ketiga pemuda itu bingung, karena tidak ada musholah ditempat itu, mereka bertanya, “Kek, dimana masjidnya?” Syeikh Jakatawa menjawab, “Itu masjidnya ada di dalam Pancuran Bambu”, ketiga pemuda itu semakin bingung. Akhirnya ketiga pemuda dibimbing masuk kedalam pancuran bambu, ternyata ada masjid yang sangat megah. Itulah legenda yang menjadi daya tarik Masjid Jakatawa.

Meskipun Masjid Jakatawa berada di wilayah Pemeritahan Desa Pasindangan Kecamatan Gunungjati Kabupaten Cirebon, ditepi Utara Sungai Kedungpane, tetapi setiap tahun nelayan-nelayan Jalan Samadikun Kota Cirebon mengadakan Upacara Nadran di Sungai Kedung Pane.

#### **E. Sungai Ciwaringin dan Kisah Heroisme Perang Kedongdong**

Aliran sungai Ciwaringin dulunya berasal dari gunung Ciremai, kemudian mengalir menuju kecamatan Rajagaluh Desa Walahar Ciwaringin hingga ke Gegesik. Sungai ini

bermuara di Kecamatan Kapetakan dan berakhir di desa Bungko Lor. Pada masa pemerintahan Sunan Gunung Jati (1482-1568) wilayah aliran hilir sungai Ciwaringin pernah digunakan oleh Jaka Supetak untuk mendirikan sebuah istana. Istana ini digunakan sebagai basis perkumpulan aliran sesat yang dipimpin oleh Jaka Supetak. Jaka Supetak berasal dari Kamboja.

Jaka Supetak memimpin para pengikut aliran sesat untuk melawan kepada Sunan Gunung Jati lokasi istana Jaka Supetak diperkirakan di desa Kedaton kabupaten Indramayu. Jaka Supetak jelas-jelas menghalangi syiar Islam yang disampaikan oleh Sunan Gunung Jati, ajakan halus Sunan Gunung Jati selalu ditolak dengan kasar. Akhirnya Sunan Gunung Jati mengutus Ki Ageng Bungko untuk menumpas aliran sesat ini, Jaka Supetak dan pasukannya bertempur melawan pasukan yang dipimpin oleh Ki Ageng Bungko akhirnya Jaka Supetak dan pasukannya dapat ditaklukan dan Jaka Supetak sendiri tewas melawan Ki Ageng Bungko, kuburan Jaka Supetak berada di tepi sungai Ciwaringin ini. Di wilayah hilir kecamatan Kapetakan sungai ini disebut sungai Kapetakan.

Sungai Ciwaringin rupanya sungai yang banyak menyimpan kisah heroisme pada tahun 1818 sungai ini pernah digunakan oleh para pejuang Cirebon untuk melawan pasukan Belanda. Pemanfaatan sungai ciwaringin untuk strategi melawan pasukan kolonial yang tidak menguasai medan pertempuran sangatlah efektif dalam memenangkan pertempuran. Heroisme pasukan santri dalam melawan pasukan kolonial yang bersenjata lengkap masih di kenang sampai sekarang dikalangan ulama ulama yang ada di pesanten tersebut. Berikut petikan kisah pertempuran Ki Bagus Rangin.

## 1. Perjuangan Ki Bagus Rangin

Perjuangan Ki Bagus Rangin melawan pemerintah Kolonial Belanda, tidak bisa dilepaskan dengan perang-perang sebelumnya. Dari beberapa peristiwa perang yang terjadi di Cirebon, ada benang merah yang dapat menghubungkan antara satu perang dengan perang yang lainnya. Perang yang pertama kali meletus adalah serangan pemerintah Kolonial Belanda yang meluluh lantakan Gua Sunyaragi, sebagaimana diceritakan oleh Wiryana, dalam upaya mempertahankan tempat ini (Sunyaragi) tidak sedikit prajurit Cirebon yang gugur, bahkan Sultan Matangaji pun ikut menjadi korban keganasan senjata pasukan Belanda, beliau gugur pada tahun 1787M.

Menurut sumber lain, seperti naskah Babad Mertasinga, Perlawanan Sultan Matangaji tidak hanya berakhir di Sunyaragi, namun sang Sultan bersama dengan Pangeran Suryanegara berhasil menyelamatkan diri. Sultan Matangaji pergi ke desa Matangaji untuk menyiapkan perlawanan. Perlawanan Sultan Matangaji dilakukan dengan cara gerilya. Pangeran Suryanegara membalas serangan mendadak Pemerintah Kolonial Belanda di Kampung Kebon Panggung Pasar Balong kota Cirebon pada periode 1786 – 1791. Dengan rombongan kesenian *Ketuk Tilu / Tayuban* yang dipimpin oleh anak buah Pangeran Suryanegara yang bernama Ki Rabid. Ki Rabid dan anak buahnya menyerang pejabat pemerintah kolonial dan pasukannya ketika mereka sedang mabuk menikmati alkohol dan kecantikan penari tayub.

Strategi yang dijalankan oleh Sultan Muhamad Shofiudin (Matangaji) dan Pangeran Suryanegara hampir memiliki kesamaan. Persamaan tersebut adalah:

- a) Perang dilakukan secara gerilya, dengan memanfaatkan penguasaan medan.
- b) Menggunakan kesenian *ketuk tilu* atau tayuban.
- c) Strategi kamuflase dan jebakan menjadi adalan untuk menghancurkan musuh.

Ketiga cara tersebut juga dilakukan oleh Ki Bagus Rangin dalam melawan pasukan Kolonial Belanda dan orang-orang pribumi yang pro Kolonial. Pertempuran di Bantarjati, Majalengka juga menggunakan strategi tersebut; Ki Bagus Rangin memerintahkan anak buahnya untuk membuat lengkungan janur, memasang umbul-umbul merah dan ranting pohon beringin. Setiap lengkung janur dijaga oleh tiga orang prajurit, ada dupuluh lengkung janur yang dipasang sebelum menuju tenda. Setiap jengkal jarak antara satu tenda dengan yang lainnya dijaga lima puluh prajurit yang tidak terlihat. Ditenda agung ini pusat kekuatan Ki Bagus Rangin bersembunyi sementara didalam tenda para penari dan penabuh gamelan semuanya adalah prajurit Ki Bagus Rangin sibuk memainkan pertunjukan.

Strategi tersebut diatas oleh Ki Bagus Serit disebut *Gelar Buaya Mangap*. Sebagaimana disebutkan dalam naskah babad Wiralodra (Dermayu). Ki Bagus Serit berbicara, “anakku semuanya, sebab itu jangan terburu-buru melawan, yang dibelakang, tunggulah nanti, jam sepuluh waktu gelap, tidak terlihat, kemudian diserang prajurit setelah sampai jam sepuluh, barisan orang-orang kuliyan dan bantarjati, meledak perang pupuh, dikepung buaya menganga”. Gelar Perang *Buaya Mangap* tersebut cukup efektif dalam menaklukan musuh. Banyak prajurit dari Indramayu yang terbunuh Patih Astrasuta juga menjadi korban keganasan strategi tersebut.

Raden Benggala sebagai Ngabehi Dalem Indramayu yang berkuasa pada sekitar tahun 1800-an meminta bantuan Sultan Sepuh Raja Udaka (1815-1845). Kemudian Sultan Sepuh Raja Udaka meminta bantuan pemerintah Kolonial di Batavia, akhirnya pasukan gabungan pemerintah Kolonial, pasukan dari Kraton Kasepuhan dan pasukan dari Indramayu dapat mengepung pasukan Ki Bagus Rangin. Pertempuran tidak berimbangpun terjadi begitu sengit. Pasukan Ki Bagus Rangin banyak yang tewas begitu pula sebaliknya. Ki Bagus Rangin sendiri akhirnya berhasil meloloskan diri dari kepungan pasukan gabungan tersebut. Ki Bagus Serit juga berhasil meloloskan diri. Namun nasib kurang beruntung dialami oleh Ki Bagus Seja dan Ki Bagus Kandar. Keduanya berhasil ditangkap pasukan Ngabehi Dalem Indramayu. Kemudian atas perintah pemerintah kolonial kedua tahanan tersebut dibawa ke Batavia.

Pencarian terhadap buronan Ki Bagus Rangin dan pamannya Ki Bagus Serit terus dilakukan oleh Pemerintah Kolonial Belanda dan Pemerintah pribumi yang pro terhadap kolonialisme Belanda. Desa Bantarjati, Biawak dan Jatitujuh disisir dan di obrak-abrik pasukan gabungan Kolonial dari Batavia, Cirebon dan Indramayu. Seluruh rumah dan fasilitas umum yang ada di desa itu dibakar habis. Anak-anak dan wanita juga dibawa ke Indramayu untuk dijadikan tahanan. Namun Ki Bagus Rangin dan Ki Bagus Serit tidak ditemukan, ada kabar dari pasukan telik sandi Indramayu bahwa Ki Bagus Rangin ada di Desa Kedongdong (sekarang wilayah kecamatan Susukan). Ki Bagus Rangin dan Ki Bagus Serit diduga sedang menyusun kekuatan di desa Kedongdong tersebut.

Menurut Hardjasaputra, pasukan kolonial melakukan operasi militer di desa-desa yang dianggap menjadi tempat

persembunyian musuhnya. Naas menimpa Ki Bagus Rangin, pada tanggal 27 Juni 1812 ia tertangkap oleh musuh di Panongan. Tanggal 12 Juli 1812 Bagus Rangin dihukum mati ditepi sungai Cimanuk dekat Karangsembung.<sup>177</sup>

Sumber-sumber local dari Babad Mertasinga dan Babad Darmayu, Ki Bagus Rangin masih hidup dan menjadi salah satu pahlawan di perang Kedongdong. Berikut ini adalah catatan dari Ki Marsita S. Adhikusuma yang diperoleh dari hasil wawancara dengan masyarakat sekitar desa Kedongdong.

Pada pertengahan tahun 1817 di Balemangu Kedongdong diadakan perundingan membahas rencana pemberontakan melawan pemerintah penjajah Belanda. Pertemuan itu dihadiri oleh:

- a) Ki Bagus Rangin, Mantan Panglima Perang Keraton Kanoman
- b) Ki Bagus Serit, Mantan Panglima Perang Keraton Kacirebonan
- c) Ki Arsitem, Mantan Senopatih Keraton Kasepuhan
- d) Ki Kuwu Sarmen, Kuwu desa Kedongdong
- e) Ki Kuwu Berong, Kuwu desa Gintung Kidul
- f) Ki Kuwu Raksa Penanga, Kuwu Desa Wiyong
- g) Ki Kuwu Ganisem, Kuwu Desa Nambo Tangkil
- h) Ki Buyut Kinten, Sesepeuh desa Kedongdong
- i) Ki Bela Ngantang, Sesepeuh desa Gintung Kidul
- j) Ki Beber Layar, Sesepeuh desa Gintung Kidul
- k) Ki Buyut Salimudin, Sesepeuh desa Wiyong

## **2. Strategi Perang Yang Digunakan Dalam Pertempuran**

Dalam menghadapi musuh, Ki Bagus Rangin dan pasukan santri menggunakan strategi atau gelar perang.

---

<sup>177</sup> Hardjasaputra, A. Sobana, dkk. . *loc. Cit.*, hal. 8

Ada dua jenis perang yang dihadapi oleh lasykar Bagus Rangin atau lasykar santri. Jenis perang yang pertama adalah perang gerilya. Dalam perang gerilya gelar yang digunakan adalah *gelar Gasiran*. *Gelar Gasiran* ini dalam cerita perangjaya pernah digunakan oleh Senopatih Aswatama putra Mahadwija Dornacharya. Strategi *Gasiran* adalah dengan cara menyusup ke pusat pertahanan lawan dengan cara menunggu kelengahan lawan, kemudian lawan diserang dengan cara mendadak, setelah itu pelaku serangan menghilang.

Para pejuang Cirebon sering menggunakan *gelar Gasiran* ini untuk melemahkan sistem pertahanan kompeni Belanda. Sasaran yang diserang adalah gudang penyimpanan harta benda dan makanan. Harta benda dan makanan yang dicuri dari pemerintahan kolonial Belanda dengan sistem *culture stelsel*-nya diambil kembali oleh para pejuang untuk dibagikan kepada rakyat yang sengsara akibat ulah kompeni ini. Pelaku dari gelar *gasiran* ini sering disebut oleh musuh dan masyarakat dengan sebutan *maling durjana*. Ki Bagus Rangin sendiri tidak luput dari julukan itu. Sebagaimana disebutkan dalam naskah sejarah Wiralodra (Dermayu) yang mengatakan bahwa,

*“anggene jaya durjana // kadang wismanipun  
// putrane purwadinata // saking susah ribute  
wong Negara // wenten malih ingkang warta //  
tiang ngeraman sampun siyagi //  
makumpulaken tiyang wong desa // bantarjati  
// anang pernahe biawak jatitujuh // tiang  
kulincar lan panca ripis // sesek katahipun  
tiang // sangking pitungatus // juragane bagus  
kandar bagus rangin // surapersanda niki //  
bagus seja lan bagus sena//.*

Jenis perang yang kedua adalah perang terbuka. Dalam perang terbuka ada beberapa gelar perang yang pernah diterapkan. Diantaranya adalah:

a) *Buaya Mangap*

Gelar perang yang pertama adalah gelar perang *Buaya Mangap*. Gelar ini pernah digunakan di Bantarjati ketika melawan pasukan kompeni Belanda dan pasukan dari Indramayu. Disetiap janur kuning yang menuju tenda disiapkan tiga orang prajurit. Jumlah janur kuning yang menuju tenda ada dua puluh janur. Disetiap sasaknya dijaga lima puluh orang prajurit. Disekeliling tenda disiapkan parjurit inti yang bersembunyi dan akan keluar menunggu perintah komando. Jebakan bentuk *buaya mangap* ini dapat menghancurkan seluruh musuh.

b) *Tutup Kembu*

*Tutup kembu* adalah wadah ikan hasil tangkapan memancing. Gelar perang *tutup kembu* adalah gelar perang untuk menjebak musuh, pintu masuk (penutup) adalah sungai Ciwaringin, lingkaran jebakan ada disekitar tegalan yang sekarang disebut Palebon (*kebon*) Tiang.

- Ki Bagus Serit, Ki Kuwu Sarman, Buyut Bala Ngantong dan anak buahnya berada di barisan timur menghadapi pasukan Belanda yang dipimpin oleh Kapten Mulder.
- Ki Bagus Rangun, Ki Kuwu Berong dan Ki Buyut Beber Layar beserta anak buahnya berada di lingkaran utara menghadapi devisi pasukan Belanda yang dipimpin Kapten Le Couvreur.
- Ki Bagus Arsitek, Ki Kuwu Raksa Penanga, Ki Buyut Salimudin beserta anak buahnya berada di lingkaran

selatan berperang melawan pasukan yang dipimpin Kapten Van Bent.

- Ki Buyut Kinten, Ki Kuwu Ganisem, Ki Buyut Singanala dan pasukannya berada dipintu masuk / *tutup kembu* yang berada disekitar sungai Ciwaringin. Pasukan yang dihadapinya dipimpin oleh Letnan Van Steenis.

Menurut KH Zamzami Amin, gelar perang *tutup kembu* ini sangat efektif menghadapi lawan. Musuh masuk dalam lingkaran jebakan *tutup kembu* ini dan tidak ada yang berhasil keluar dengan selamat. Lokasi perang tersebut sekarang berada di sekitar *Palebon Tiang*, *Palebon tiang* artinya tempat masuknya tentara musuh. Disekitar Palebon ini berdiri suatu monument yang ditumbuhi dua buah pohon jati atau dalam bahasa Cirebon disebut *Jatiro* (*jati loro*). Jatiro atau jatira juga berarti sejatinya darah.



Gelar Perang Cakravayu yang digunakan Senopati Kurawa Mahadwija Dornacharya untuk menjebak Abimayu ditiru oleh para pejuang Cirebon dalam menjebak pasukan Kompeni di Palebon Tiang (dalam bahasa Cirebon gelar itu disebut dengan gelar perang *tutup kembu*)

c) *Gelar Suluhan*

Gelar perang suluhan adalah gelar perang yang dilakukan pada waktu malam hari. Gelar ini pernah dicatat oleh Ki Konjem dan Ki Siti Siwan (1896 – 1946) dalam naskah Brahmakawi Perang Jaya. Pada episode Perang Jaya Suluhan, R. Gatotkaca merupakan inisiator dari gelar perang ini. Dalam gelar perang suluhan Raden Gatotkaca diperintahkan untuk memancing senopati kurawa, yaitu Adipati Karna untuk menggunakan senjata pamungkasnya. Senjata Panah Konta wijayadanu dilepaskan Adipati Karna untuk mengakhiri perlawanan Gatotkaca. Kemenangan atas gugurnya Gatotkaca disambut gembira oleh pasukan kurawa. Namun Adipati Karna sangat sedih dengan kemenangannya, sebab keesokan harinya ketika berhadapan dengan Arjuna, yaitu musuh yang lebih penting yang harus dihadapinya, Karna tidak memiliki senjata sakti yang dapat melawan Pasopati. Pasopati adalah senjata milik Arjuna. Didalam lakon jaya tandingan ini senopati karna tewas ditangan Arjuna.

Petikan adegan perang di atas yang menggunakan gelar perang *jaya suluhan*, juga digunakan oleh para pejuang untuk melawan Belanda. Pada awal Januari 1818 Residen Servatius menugaskan Letnan Veerden berjaga di jembatan Ciwaringin untuk menahan gerakan pemberontak pimpinan Ki Bagus Serit. Pada waktu itu gelap gulita para pejuang menyalakan obor pertama di situs Pedamaran, kemudian dari arah tegalan muncul ribuan kunang-kunang. Kunang-kunang ini terlihat oleh pasukan oleh pasukan kolonial pimpinan Letnan Veerden seperti titik-titik api.

Mereka menduga itu adalah segerombolan pasukan pemberontak yang akan menyerang. Letnan Veerden memerintahkan pasukannya untuk menembak dengan meriam sebanyak 4 kali setelah dentuman meriam itu disusul dengan tembakan, dalam keadaan panik pasukan kompeni terus menembakkan peluru sampai habis. Ketika peluru mereka habis dari arah selatan datang pasukan pejuang yang menyerang mereka dari arah belakang, pasukan kompeni berhamburan lari menuju arah utara, ke arah timur dan barat. Kebetulan tempat itu banyak ditumbuhi pohon tebu. Kemudian para pejuang yang berada di arah tempat pelarian kompeni membakar kebun tebu itu. Tidak ada satupun pasukan kompeni yang selamat dari jebakan para pejuang Cirebon.

Kejadian pertempuran di Pedamaran ini masih dikenang oleh keluarga besar Martasinga, Ciwaringin, dan penduduk sekitar desa Kedongdong. Tempat penyalaan obor pertama disebut *Pedamaran* dan diabadikan menjadi situs Pedamaran. Para pejuang Cirebon seperti Ki Bagus Rangin dan lain-lainnya sangat menguasai medan perang dan strategi perang yang dipelajarinya dari literatur Perang Parit (*Khandaq*) Prakarsa Salman Al Farisi seorang sahabat Nabi Muhammad.

Di wilayah Ciwaringin fungsi parit itu digantikan oleh sungai Ciwaringin. Selain itu juga para pemimpin perjuangan di Cirebon juga mempelajari strategi perang yang digunakan dalam Perang Jaya (Bharatayudha). Ki Konjem dan Ki Gedog dan tokoh dalang-dalang lainnya adalah seniman yang aktif mensosialisasikan propaganda anti kolonialisme. Pemerintah kolonial juga

pernah memberlakukan larangan para dalang untuk melakokan episode Bharatayudha atau lakon Perang Jaya.



Adegan perang dalam lakon Jayasuluhun dalam naskah Brahmakawi Perang Jaya, berhadapan antara Raden Gatot Kaca dengan Adipati Karna, dalam perang dimalam hari itu, Gatot Kaca memancing agar Adipati Karna mengeluarkan senjata pusakanya. Akhirnya Adipati Karna melepaskan senjata Kontawijayandanu untuk membunuh Gatot Kaca. Gelar perang ini ditiru oleh pasukan Cirebon ketika menyalakan lampu di Situs Pedamaran, kemudian diikuti oleh ribuan kunang-kunang dari kejauhan pemandangan ini dianggap sebagai pasukan obor. Pasukan Kolonial Belanda menghabiskan semua amunisinya untuk menyerang kunang-kunang yang dikiranya pasukan obor. Peristiwa yang terjadi di Padamaran itu, kemudian

diabadikan oleh Ki Siti Siwan atas perintah Ki Dalang Konjem. Ki Dalang Konjem sendiri adalah salah satu anak buah Ki Bagus Rangin yang ikut dalam pertempuran di Kedongdong. Naskah berilustrasi itu, ditulis oleh Ki Siti Siwan pada sekitar Tahun 1896 - 1946 M.

#### **F. Sungai Cipager**

Sungai Cipager mengalir dari Kuningan menuju Cirebon. Hilirnya mengalir dari gunung Ciremai menuju Desa Mandirancan kemudian menuju bendungan Kedung Pecut di Desa Wanantara. Dari Desa Wanantara dibuat sodetan aliran untuk irigasi sungai menuju Desa Krandon. Hampir semua sawah yang ada di Desa Krandon dapat disuplai airnya dari irigasi ini. Sodetan dari bendungan Kedung Pecut juga disalurkan ke Desa Wanasaba Kidul dan Wanasaba Lor.

Aliran irigasi yang menuju Desa Krandon kemudian mengalir menuju Tuk Jasi. Tuk Jasi adalah sumber mata air berbentuk sendang atau balong. Air di Tuk Jasi muncul dari dalam bumi. Dari Tuk Jasi menuju ke utara ke arah Desa Cerbon Girang. Di siii aliran airnya dibagi lagi menjadi dua:

1. Irigasi yang menuju Desa Cirebon Girang, Sampiran dan Sendang, kemudian di Pelandakan aliran dibelokkan ke arah utara menuju Situ Gangga. Sedangkan aliran yang menuju ke timur akan bertemu dengan sungai Gangga.
2. Aliran menuju Desa Cempaka, Kedung Pane, Kedawung, Kemplaka Gede, Pilangsari, dan Tangkil. Aliran ini kemudian dikenal dengan nama sungai Kedung Pane.

Aliran utama sungai Cipager menuju Desa Kemantren, Perbutulan, Gegunung, Palir, Gesik, Panembahan, Kalitengah, Truwag (Dawuan), Bandil, Pekik (Astana-Jatimerta) kemudian

ke laut Jawa. Di wilayah hulu sampai ke Desa Gegunung sungai ini disebut dengan nama Sungai Cipager. Kemudian di sekitar Desa Palir sampai ke Bandil disebut dengan nama Kali Gesik. Adapun di wilayah aliran Desa Astana disebut dengan nama Sungai Pekik.

Kata Cipager berasal dari bahasa Sunda. “Ci” atau “cai” yang berarti air atau sungai dan “*pager*” artinya batas. Menurut legenda yang ada di Desa Gegunung nama Cipager diambil dari kisah perjalanan pangeran Mas Muhammad Arifin. Pangeran Mas Muhammad Arifin adalah putra Sunan Gunung Jati yang dipersiapkan sebagai putra mahkota kerajaan Cirebon. Pada awal tahun 1552, dia diperintahkan oleh ayahnya untuk membuat tapal batas wilayah Cirebon dan Banten. Sementara di Banten, Sunan Gunung Jati memerintahkan Pangeran Sabakingkin untuk membuat kesepakatan itu.

Kedua putra Sunan Gunung Jati tersebut kemudian menyepakati bahwa batas antara negeri Banten dan Cirebon di daerah Karawang. Sebelah barat Karawang menjadi wilayah Banten dan sebelah timur Karawang menjadi wilayah Cirebon. Batas wilayah kerajaan Cirebon dan Kesultanan Banten diceritakan dalam naskah Babad Cirebon Akhir. Naskah Babad Cirebon Akhir menyatakan bahwa

*“awit panembahan Ratu ing Cerbon denya nyuluri, wilayah susunan, Karana dhingin duk wisik, Raja wali kang wates. Lah iku sing karawnag ngulon, dadi Ki Mas Banten kang amurba. Sing karawang ngetan, dadi ki mas cerbon amisesa, pusaka ning rajawali. Lah iku martabatipun, panembahan pakung wati, sumuhud dateng langgana. Ing Banten mangkana ugi, panembahan surosowan ika, tan seja anglenggana ing wisik.”* (Hasyim, 2010; 81).<sup>178</sup>

---

<sup>178</sup> Hasyim Azhary, *Aplikasi Tuntunan Sholat Berbasis Multimedia*, (Skripsi, Teknik Informatika UIN Syarif Hidayatullah, Jakarta 2010), hlm. 81

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku, Naskah, Skripsi, Tesis

- Abdul Wahid, *Bertahan Di Tengah Krisis : Komunitas Tionghoa Dan Ekonomi Kota Cirebon Pada Masa Depresi Ekonomi 1930-1940* Yogyakarta: Ombak, 2009.
- Abdurrahman, Dudung, *Metodologi Penelitian Sejarah Islam*, Yogyakarta: Ombak, 2019.
- Adeng, Wiwi Kuswiyah, et.al, *Kota Dagang Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1998.
- Agus Maryono, *Restorasi Sungai*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2018.
- Buku Hasil Terjemahan Arsip Bahasa Belanda Kota Praja Cheribon (De Gemeente 1906-1930)*, Cirebon: Sub Bidang Pengolahan Dan Pembinaan Kearsipan, Badan Perpustakaan Dan Kearsipan Daerah Kota Cirebon, 2008.
- Djuliati Suroyo, *Sejarah Maritim Indonesia I Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad ke-17*, Semarang: Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian Undip dengan Departemen Kelautan dan Perikanan RI dan Penerbit Jeda, 2007.
- Firdaus Tambunan (Peny), *Potensi Wisata Budaya Kota Cirebon*, Cirebon: Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata Kota Cirebon, 2004.
- Gusti Asnan, *Sungai Sejarah Sumatra*, Yogyakarta: Penerbitan Ombak, 2016.
- H.R Mulyanto, *Sungai Fungsi dan sifat-sifatnya*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2007.
- Handinoto, *Perkembangan Kota Di Jawa Abad XVIII Sampai Pertengahan Abad XX Dipandang dari Sudut Bentuk Dan Struktur Kotanya*. Yogyakarta: Ombak.
- Hardjasaputra, A. Sobana, dkk, *Cirebon Dalam Lima Zaman (Abad ke-15 Hingga Pertengahan Abad ke-20*, Bandung : Dinas Pariwisata Dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat, 2011.

- Kartakusuma, Berliana, *Pemimpin Adiluhung*, Jakarta: PT. Mizan  
Republika, 2006.
- Kosoh, Suwarno et.al, *Sejarah Daerah Jawa Barat*, Jakarta: Proyek  
Penelitian Dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Pusat  
Penelitian Sejarah Dan Budaya Departemen Pendidikan  
Dan Kebudayaan, 1997/1978.
- Madjid, Dien dkk, *Ilmu Sejarah : Sebuah Pengantar*, Jakarta:  
Prenada Media Group, 2014.
- Masduqi, Zaenal, *Cirebon Dari Kota Tradisional Ke Kota Kolonial*,  
Cirebon: Nurjati Press, 2011.
- Masduqi, Zaenal, *Pemerintahan Kota Cirebon (1906-1942)*, (Tesis),  
Yogyakarta: Program Studi Ilmu Sejarah Universitas  
Gadjah Mada, 2010.
- Molsbergen, E.C. Godee, Satibi, *Uits Cheribon's Geschiedenis,  
Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931*, terj.  
Iwan Satibi, Jilid I, Majalengka : 2010.
- Molsbergen, E.C. Godee, Satibi, *Uits Cheribon's Geschiedenis,  
Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931*, terj.  
Iwan Satibi, Jilid II, Majalengka: 2010.
- Nurhidayah, Novia, *Sistem Tanam Paksa Dan Dampaknya Terhadap  
Rakyat Cirebon Tahun 1830-1870*, (Skripsi), Cirebon:  
Jurusan Sejarah Kebudayaan Islam, Fakultas  
Ushuludin, Adab Dakwah, Institut Agama Islam (IAIN)  
Syekh Nurjati Cirebon, 2017.
- Nurul Rosyidin, Didin dkk, *Kerajaan Cirebon*, Jakarta: Puslitbang  
Lektur dan Khazanah Keagamaan badan Litbang dan  
Diklat Kementerian Agama RI, Cet. I, 2013.
- Nurul Rosyidin, Didin, *Syekh Nurjati Sang Peletak Dasar Islam Awal  
Di Cirebon*, Depok : PT Raja Grafindo Persada, 2018.
- Nuryanto, *Drainase Perkotaan*, Depok : Gunadarma, 1997.
- \_\_\_\_\_, *Naskah Negara Kertabumi*, Jilid II, terj. T.D.  
Sudjana, Cirebon: (tanpa penerbit), 1987.
- \_\_\_\_\_, *Naskah Negara Kertabumi*, Jilid II, terj. T.D.  
Sudjana, Cirebon: tanpa penerbit, 1987.
- Rachmat, Saiful, *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial*,  
Yogyakarta : Graha Ilmu, 2009.

- Sulasman, Metodologi Penelitian Sejarah (Teori, Metode, Contoh Aplikasi), Bandung, Pustaka Setia, 2014.
- Sulendraningrat, P.S, *Sejarah Cirebon*, Cirebon: Lembaga Kebudayaan wilayah III Cirebon, 1975.
- Sulistiyono, Singgih Tri, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon Dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859- 1930*, (Tesis), Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1994.
- Sulistiyono, Singgih Tri "Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon : Pasang Surut Perkembangan Kota Cirebon Sampai Awal Abad XX", dalam *Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra: Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah*, Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997.
- Sunardjo, Unang, *Meninjau Sepintas Panggung Sejarah Pemerintahan Kerajaan Cirebon 1479-1809*, Bandung: Tarsito, 1983, hlm. 21.
- \_\_\_\_\_, *Sejarah Cirebon Naskah Keraton Kacirebonan*, terj. Bambang Irianto dan Ki Tarka Sutarahardja, Editor. Muhammad Mukhtar Zaedin dan Panji Darussalam, Cirebon : Rumah Budaya Nusantara Pasambangan Jati.
- T.D. Sudjana, *Rara Yoga*, Cirebon: Tanpa Penerbit, 1968.
- T.D. Sudjana, *Fakta Penyelenggaraan Musyawarah*, Cirebon: Tanpa penerbit, 1986.
- Tim Peneneliti Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Padjadjaran, *Sejarah Cirebon Abad Ketujuh Belas*, Bandung : Pemprov Jabar dan Fak. Sastra UNPAD 1991.
- Tjandrasasmita, Uka, *Arkeologi Islam Nusantara*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia (KPG), 2009, hlm. 159.
- Tome Pires, *Suma Oriental Perjalanan Dari Laut Merah Ke Cina*, terj. Adrian Perkasa dan Anggita Pramesti, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2015.
- W. Pranoto, Suhartono, *Teori & Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.

## **B. Jurnal, Makalah Seminar, Majalah, Laporan Penelitian dan Internet**

Anisa Indah Marsitha, *Dampak Sosial Ekonomi Revitalisasi Pasar Tradisional Terhadap Pedagang*, Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi dan Lingkungan, Jurnal Sosek Pekerjaan Umum vol. 2, 2010, diunduh dari [www.jurnalsosek.pu.go.id](http://www.jurnalsosek.pu.go.id), tanggal 31 Desember 2018 pukul 08.30 WIB).

Anggi Unggorowati, *Tinjaun Pustaka: Sungai*, Purwokerto: Universitas Muhammadiyah Purwokerto, 2017, [www.repository.ump.ac.id](http://www.repository.ump.ac.id),(pdf), (diunduh pada tanggal 2 Desember pada pukul 13. 00 WIB).

Asmaul Husna, *Skripsi Studi Kualitas Air Sungai Sudimoro Di Mojokerto Berdasarkan Indeks Keanekaragaman Makrozoobentos Sebagai Belajar Biologi*, Malang: Universitas Muhammadiyah Malang, 2017, [www.eprints.umm.ac.id](http://www.eprints.umm.ac.id), (pdf), 2018 (diunduh pada tanggal 7 November 2018 pada pukul 09.00 WIB).

Danang Respati Puguh, *Dari “Per Aspera Ad Astras” Ke “Cirebon Baru”*: Perubahan Citra Kota Cirebon 1930-1950-an, Yogyakarta: Laporan Penelitian Street Image: Decolonization And Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture Between 1930 and 1960s, Cessas Universitas Gadjah Mada, 2006.

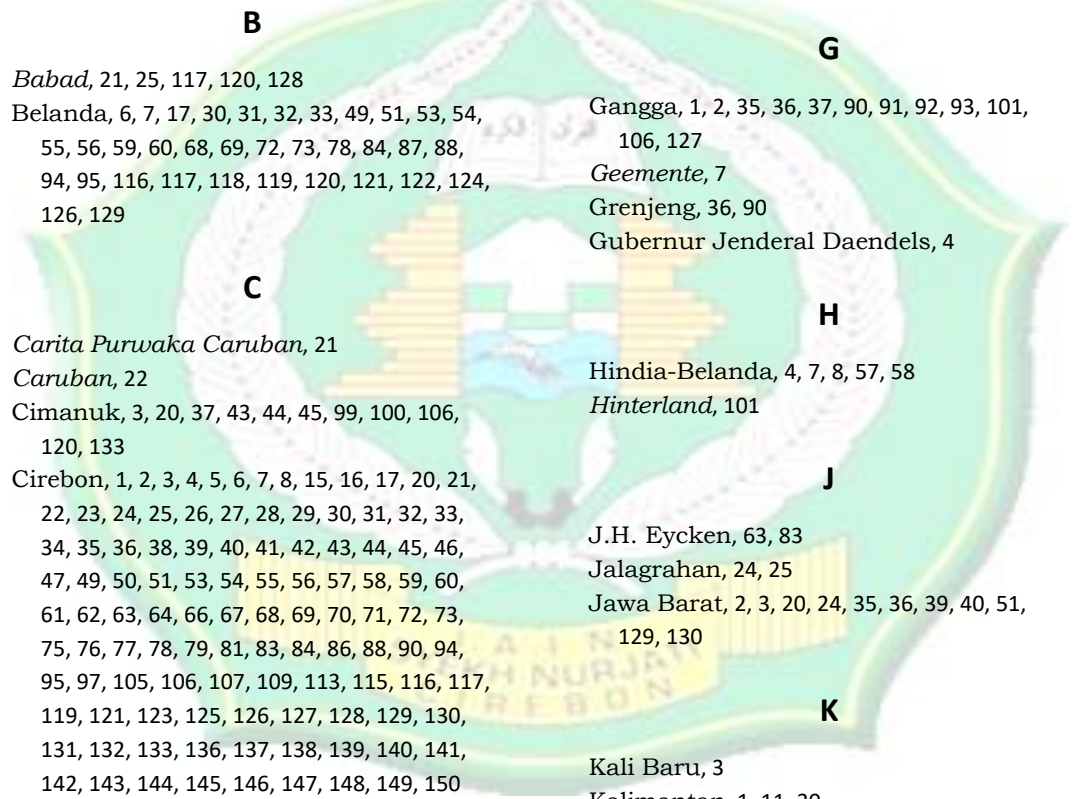
Dara Nur Zakiyah, *Skripsi: Perubahan Sosial di Desa Linggarjati Kecamatan Sukaratu Kabupten Tasikmalaya Pada Tahun 2006-2011*, Program Studi Sosiologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2012, hal.14, [www.repository.uinjkt.ac.id](http://www.repository.uinjkt.ac.id), (diunduh pada tanggal 30 Desember 2018 pada pukul 17.00 WIB).

Eko Punto Hendro, *Perkembangan Morfologi Kota Cirebon Dari Masa Kerajaan Hingga Masa Kolonial Semarang*: Jurnal Paramita Vol.24, No.1, hlm. 22, [www.sholar.google.co.id](http://www.sholar.google.co.id), 2014 (pdf), (diunduh pada tanggal 1 November 2018 pada pukul 13.00 WIB).

Fadillah, *Sungai Dan Jenisnya*, Malang: Unviersitas Muhammadiyah Malang, 2017, [www.eprints.umm.ac.id](http://www.eprints.umm.ac.id),(pdf), (diunduh pada tanggal 2 Desember 2018 pada pukul 12.40 WIB).

- Hartini, *Tinjauan Teori Dalam Pengertian Eksistensi*, [www.Repository.uin-suska.ac.id](http://www.Repository.uin-suska.ac.id), 2015, hlm. 25, (diunduh pada tanggal 6 November 2018 pada pukul 17.00 WIB)
- Imas Emalia, *Dinamika Kota Pesisir Dan Kesehatan Masyarakat Situasi Cirebon Pada Masa Kolonial 1906-1940*, Jakarta: Jurnal Jejak Nusantara, Vol. 04, November 2016.
- KBBI Offline, Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima, Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2018.
- Majalah Warta Balaikota Cirebon, edisi kedua, *Peny. Ma'ruf Nuryasa*, 3 Januari 2018.
- Nurlidiawati, *Sungai Sebagai Wadah Awal Munculnya Peradaban Umat Manusia*, Makasar: Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Alauddin, Jurnal Rihlah Vol.1, No.2, 2014, hlm. 93, [www.Journal.uin-alauddin.ac.id](http://www.Journal.uin-alauddin.ac.id), (diunduh pada tanggal 30 November 2018 pada pukul 19.10 WIB).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011 tentang sungai, [www.P2t.jatimprov.go.id](http://www.P2t.jatimprov.go.id), (diunduh pada tanggal 1 Desember 2018 pada pukul 20.25 WIB)
- Rafan Syafari Hasyim, *Sungai-Sungai bersejarah Di Cirebon*, Disampaikan dalam "Talk Show Sedekah ilmu Cimanuk" di Chanel TV Cimanuk oleh Dwi Agus Kuncoro, Cirebon: Laporan Penelitian, Balai Besar Wilayah Cimanuk-Cisanggarung, 2010.
- Saiti Retno dkk, *Kontakan Frambusia Di Wilayah Kerja Puskesmas Nggaha Ori Angu Kabupaten Sumba Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur*, dalam Jurnal MDVI volume 38 tahun 2011, diterbitkan oleh Prodi Ilmu Kesehatan Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, diunduh dari [www.perdoski.or.id](http://www.perdoski.or.id), tanggal 20 Februari 2019 pukul 17.10 WIB.
- Yuwono Sri Suwito, *Pelestarian Warisan Budaya Jawa Dan Lingkungan Hidup Untuk Mendukung Industri Pariwisata Di DIY*, "Di sampaikan dalam simposium Lingkungan Hidup dan Pariwisata kerja sama Propinsi DIY Dengan Kyoto- Perfecture, Jepang", Yogyakarta: 2006.
- Serta situs-situs web lainnya yang digunakan dalam lampiran.

## Indeks

- 
- B**
- Babad*, 21, 25, 117, 120, 128  
*Belanda*, 6, 7, 17, 30, 31, 32, 33, 49, 51, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 68, 69, 72, 73, 78, 84, 87, 88, 94, 95, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 126, 129
- C**
- Carita Purwaka Caruban*, 21  
*Caruban*, 22  
*Cimanuk*, 3, 20, 37, 43, 44, 45, 99, 100, 106, 120, 133  
*Cirebon*, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 83, 84, 86, 88, 90, 94, 95, 97, 105, 106, 107, 109, 113, 115, 116, 117, 119, 121, 123, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150
- D**
- Danusela*, 22, 23  
*Demak*, 3, 22, 27, 38, 51  
*Drainase*, 13, 130  
*Dukuh Pasambangan*, 21
- E**
- Eksistensi*, 8, 15, 57, 72, 84, 132  
*Episodik*, 11
- G**
- Gangga*, 1, 2, 35, 36, 37, 90, 91, 92, 93, 101, 106, 127  
*Geemente*, 7  
*Grenjeng*, 36, 90  
*Gubernur Jenderal Daendels*, 4
- H**
- Hindia-Belanda*, 4, 7, 8, 57, 58  
*Hinterland*, 101
- J**
- J.H. Eycken*, 63, 83  
*Jalagrahan*, 24, 25  
*Jawa Barat*, 2, 3, 20, 24, 35, 36, 39, 40, 51, 129, 130
- K**
- Kali Baru*, 3  
*Kalimantan*, 1, 11, 30  
*Kedung Pane*, 52, 55, 61, 87, 88, 113, 115, 127  
*Kerajaan*, 1, 2, 4, 20, 21, 22, 23, 35, 36, 37, 39, 40, 44, 45, 49, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 101, 107, 130, 131, 132, 136  
*Keratuan Singhapura*, 97, 106, 111  
*Kolonial*, 1, 4, 5, 17, 20, 21, 32, 47, 56, 57, 59, 77, 78, 84, 87, 117, 118, 119, 126, 130, 132  
*Kota Praja*, 5, 6, 7, 17, 56, 57, 69, 77, 78, 79, 129, 149  
*Kriyan*, 2, 3, 4, 17, 28, 38, 44, 45, 60, 63, 87, 88, 101, 106, 138, 148

Kuningan, 3, 33, 38, 39, 41, 55, 95, 96, 106,  
127  
Kutai, 1  
kuwu, 21, 22

Pelabuhan, 3, 4, 21, 31, 33, 38, 40, 45, 48, 50,  
53, 61, 66, 67, 68, 71, 76, 77, 83, 97, 101, 102,  
105, 111, 131, 145  
Purnawarman, 2, 34, 36, 37, 90, 91

## L

Legenda Jakatawa, 113, 135  
Lemahwungkuk, 22, 25, 28, 31, 34, 41, 44, 49,  
54, 57, 62, 81, 131

## M

Mahakam, 1, 11  
Malaka Tumasik, 21  
Muara Amparan Jati, 21  
Mulawarman, 1

## N

*Nagari*, 21, 98, 101

## P

Pangeran Cakrabuwana, 22, 23, 25, 38, 39  
Pangeran Walangsungang, 22

## S

Sanghyang, 2  
Sukalila, 3, 4, 5, 6, 16, 17, 45, 51, 59, 63, 66,  
68, 71, 83, 84, 142, 143, 145  
*Suma Oriental*, 3, 44, 48, 131  
Sungai, 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 20,  
27, 28, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45,  
47, 48, 49, 50, 51, 55, 57, 59, 60, 61, 63, 64,  
66, 67, 68, 70, 71, 72, 76, 79, 82, 83, 84, 85,  
87, 88, 90, 91, 92, 93, 95, 100, 101, 104, 106,  
109, 110, 111, 113, 115, 116, 127, 128, 129,  
132, 133, 136, 137, 138, 142, 143, 144, 145,  
148

## T

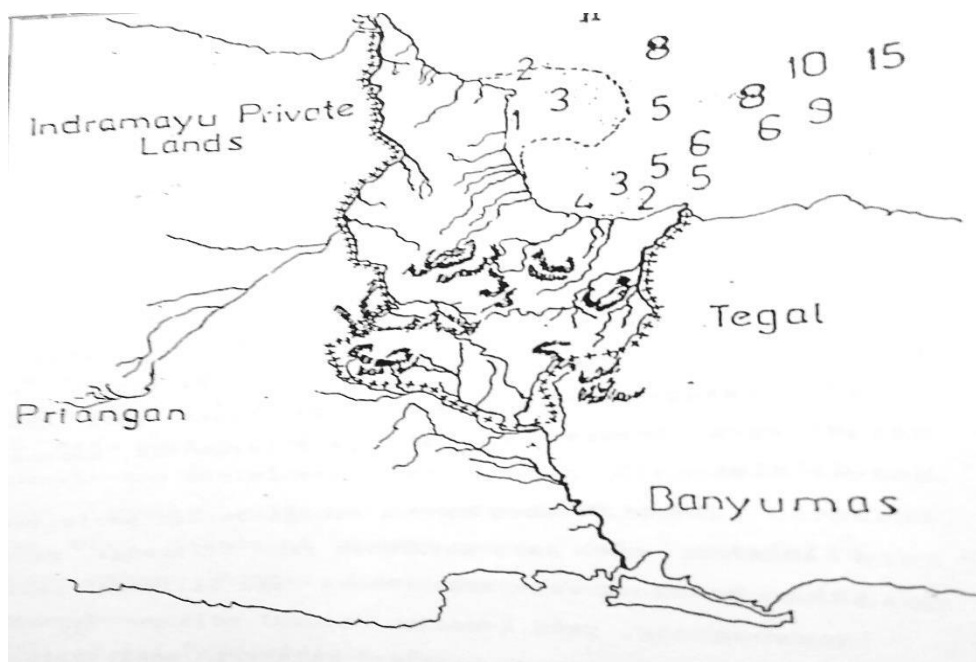
Tarumanegara, 1, 2, 35, 36, 37, 49  
Tome Pires, 3, 42, 44, 45, 48, 131

## V

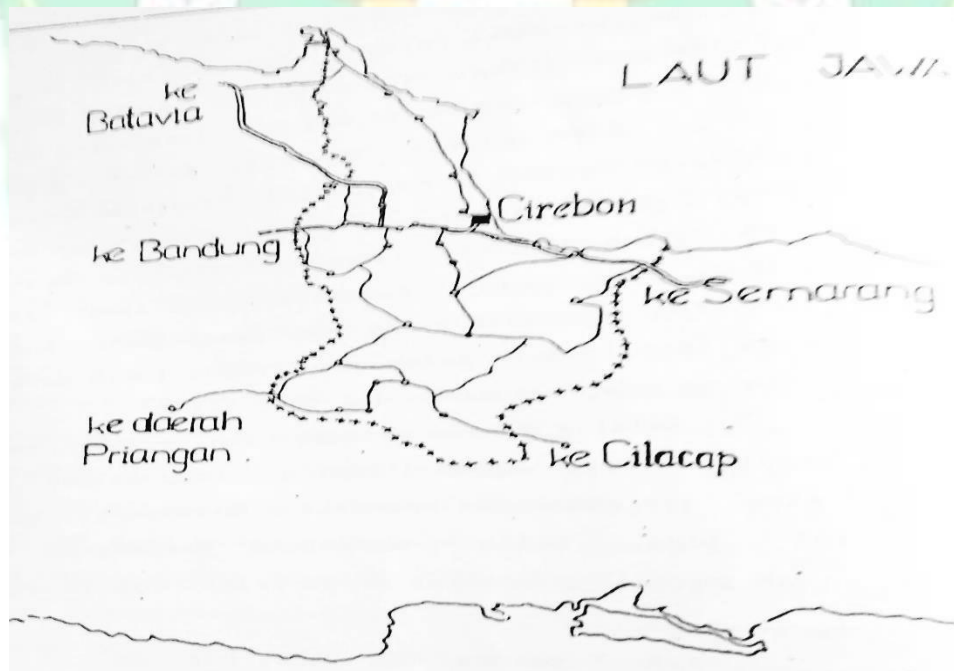
VOC, 3, 30, 31, 32, 33, 49, 50, 53, 57, 81



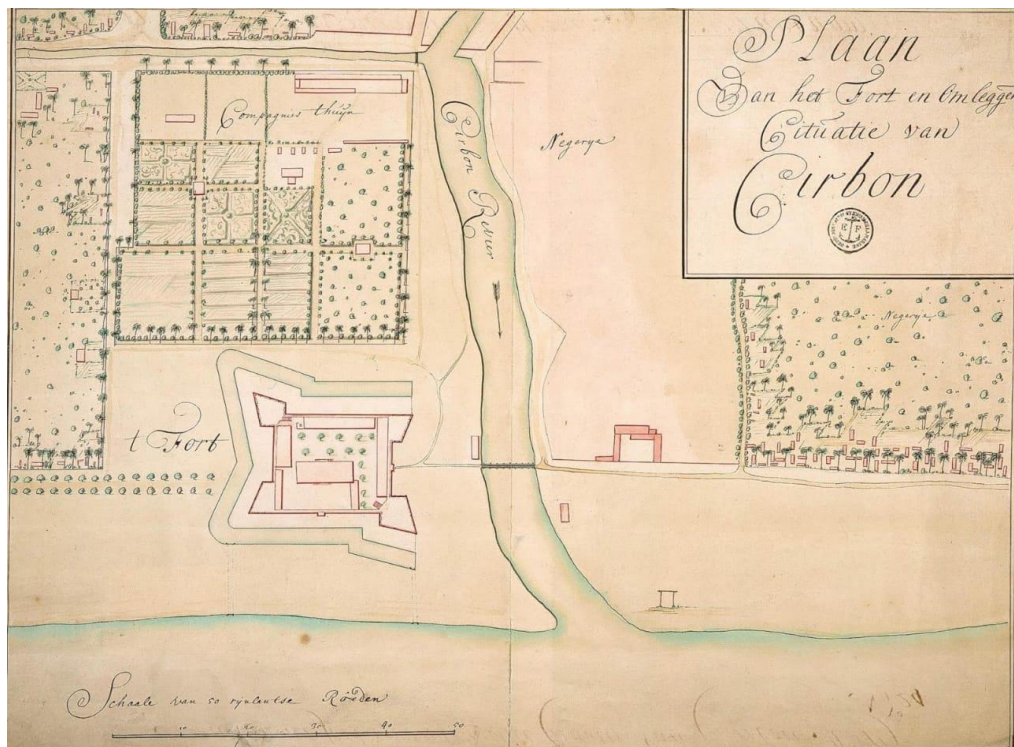




Peta. 4 Jaringan Sungai di Karasidenan Cirebon abad ke-19.  
(Sumber : Singgih Tri Sulistiyono, Yogyakarta, 1994)



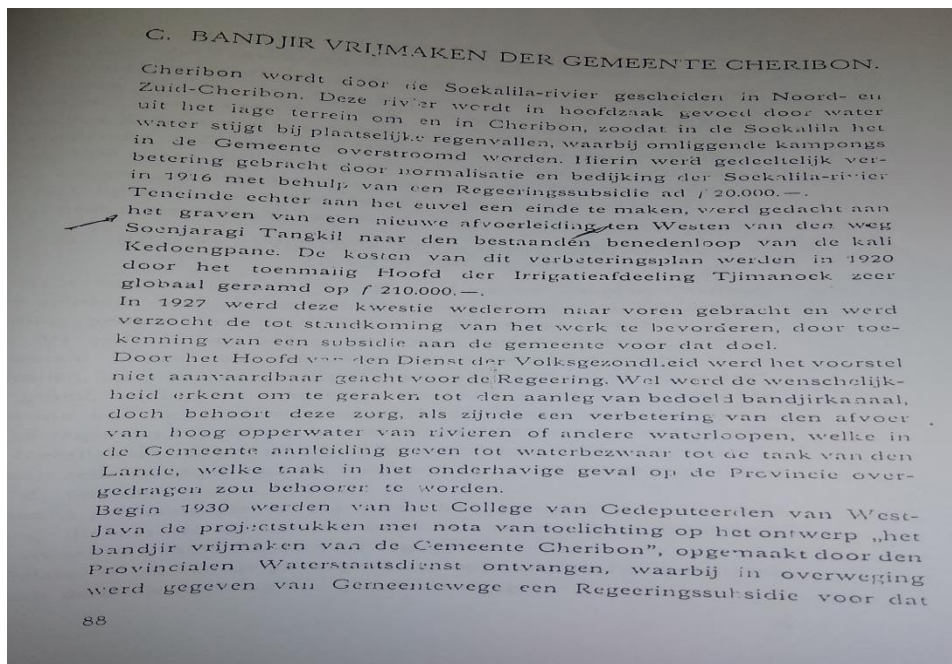
Peta. 5. Jaringan Jalur darat menuju Cirebon abad ke- 19  
(Sumber Sumber : Singgih Tri Sulistiyono, Yogyakarta, 1994)



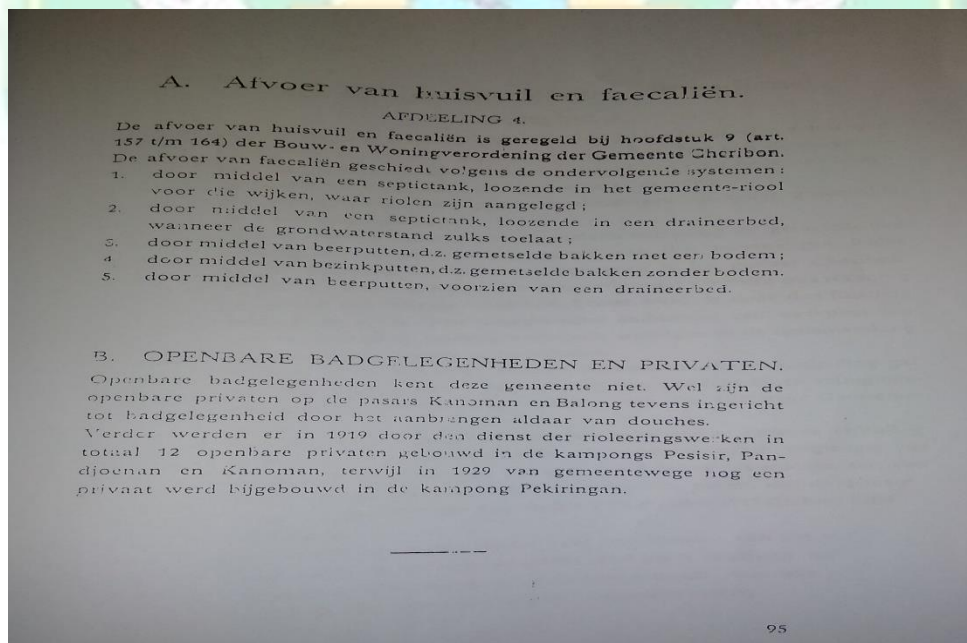
Peta 6. Benteng De Beshermingh yang di bangun tahun 1686  
 (Sumber : sejarah cirebon, <https://www.historyocirebon.id>, 2018)



Gambar 2. Area Lawang Sanga yang terletak di tepi Sungai Kriyan  
 dan di belakang Keraton Kasepuhan  
 (Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 29 Februari 2019)



Gambar 3 Membebaskan Kota Cirebon dari banjir  
(Sumber : E.C. Godee Molsbergen, Uit's Cheribon's Geschiedenis,  
Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931)



Gambar 4. Peraturan Pembuangan Kotoran Rumah Tangga dan  
Pembuatan Tempat Pemandian Umum  
(Sumber : E.C. Godee Molsbergen, Uit's Cheribon's Geschiedenis,  
Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931)



Gambar 5. Kondisi sungai “Kali Bacin” sebelum diuruk  
(Sumber : Koleksi Foto Komunitas Pusaka Cirebon Kendi Pertula,  
Cirebon 2018)



Gambar 6. Kondisi sungai “Kali Bacin” setelah di uruk dan  
menjadi jalan J.H. eycken  
(Sumber : Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kota Cirebon, 2008)





Gambar 7 Kondisi Sungai Sukalila  
(Sumber : Dokumentasi Penulis : Cirebon, 29 Februari 2019)



Gambar 8. Kanal galian Sungai baru “Kali Anyar” sebagai saluran  
pembuangan baru  
Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 29 Februari 2019)



Gambar 9. Bekas Sungai Sukalila yang telah diruk sekarang menjadi Jalan Bahagia

Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 29 Februari 2019)



Gambar 10. Bekas sungai “Kali Bacin” yang menjadi Jalan Eycken pada tahun 1920 dan pasca kemerdekaan berubah nama menjadi Jalan Merdeka hingga sekarang

(Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 29 Februari 2019)



Gambar 11. Muara Sungai Sipadu  
(Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 29 Februari 2019)



Gambar 12. Sungai Baru "Kali Anyar" pada tahun 1920-an  
(Sumber : [https:// www.radarcirebon.com](https://www.radarcirebon.com), diunduh pada tanggal 6 Maret 2019, pada pukul 12.31 WIB)



Gambar 13. Jembatan rel kereta api di atas muara sungai baru “Kali Anyar” jalur menuju Pelabuhan Cirebon



Gambar 14. Muara Sungai Sukalila yang lama, setelah diuruk pada tahun 1855, sekarang menjadi tempat wisata Water Land (Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 5 Maret 2019)



Gambar 15. Kondisi ekologi kampung-kampung  
sebelum diperbaiki

(Sumber : Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kota Cirebon, 2008)



Gambar 16. Pabrik Rokok BAT

British American Tobacco) Pada tahun 1924

(Sumber: Ir Bambang Sutrisno dalam Chanel Youtube, 2013)  
<http://www.Youtube.com/editor>, diunduh pada tanggal 5 Maret  
2019 pada pukul 17.15 WIB)



Gambar 17. Escomto pada tahun 1920-an  
(Sumber : <https://ukikievdb.blog.spot.com>, 2012)



Gambar 18. Stasiun Pompa Air untuk mengatur pembuangan limbah air  
(Dokumentasi Penulis, Cirebon 5 Maret 2019)



Gambar 19. Tepi Sungai Kriyan dekat pangkalan kapal  
“Lawang Sanga”  
(Sumber : Dokumentasi Penulis, Cirebon 28 Februari 2019)



Peta. 8 Wilayah Karasidenan Cirebon  
(Sumber : Dinas Kersipan dan Perpustakaan Kota Cirebon)



Peta. 9. Wilayah Gemeente Cirebon  
(Sumber : Dinas Kersipan dan Perpustakaan Kota Cirebon)



Gambar 20. Logo dan Slogan Kota Praja Cirebon  
"Per Aspera Ad Astra"  
(Sumber : E.C. Godee Molsbergen, Uits Cheribon's Geschiedenis,  
Geedengboek der Gemeente Cheribon's 1906-1931)



Foto bersama Bapak Syamsudin  
(Petugas Depo Arsip Kota Cirebon)  
(Dokumentasi Penulis, Cirebon 4 Maret 2019)



# IAIN SYEKH NURJATI CIREBON

DALAM ALUR DINAMIKA SEJARAH  
(1965-2021)

Sejarah IAIN Syekh Nurjati Cirebon tidak dapat dipisahkan dari sejarah perjuangan Umat Islam Indonesia khususnya mereka yang ada di Cirebon. Situasi sosial politik Bangsa Indonesia pada awal tahun 1960-an yang diwarnai oleh berkembangnya faham komunis (PK), telah mendorong Umat Islam untuk menjadikan lembaga pendidikan sebagai salah satu medan perjuangan mereka. Dalam kaitannya itu, kehadiran Perguruan Tinggi Islam menjadi tuntutan objektif karena banyaknya lulusan sekolah-sekolah Islam, seperti Madrasah dan Pesantren setingkat sekolah lanjutan atas yang ingin melanjutkan studi dan adanya dorongan untuk mempersiapkan tenaga birokrasi yang selama itu banyak diisi oleh hasil pendidikan kolonial yang tidak mungkin mengemban aspirasi umat Islam. Dilatasi semangat untuk mencetak sarjana Muslim Pejuang, maka pada awal tahun 1960-an para aktivis Muslim yang tergabung dalam Forum Islamic Study Club (ISC) Cirebon mendirikan Lembaga Pendidikan Islam Tingkat Tinggi yang kemudian diberi nama Universitas Islam Syarif Hidayatullah (UNISHA) di bawah binaan Yayasan Pendidikan Tinggi Islam Syarif Hidayatullah. Pada tanggal 12 Agustus 1965, salah satu dari tiga Fakultas di lingkungan UNISHA, yaitu fakultas Agama, dinonorerkan dan diresmikan menjadi Fakultas Tarbiyah IAIN "Al-Jami'ah" Syarif Hidayatullah Jakarta Cabang Cirebon. Sedangkan dua fakultas lainnya yakni Fakultas Hukum dan Fakultas Ekonomi menjadi cabang dari Universitas Islam Indonesia (UII), Yogyakarta. Atas dasar itulah maka tanggal 12 Agustus 1965 dijadikan sebagai hari jadi IAIN Cirebon. Dalam perkembangan berikutnya, IAIN Cirebon sempat membuka Fakultas Ushuluddin yang diresmikan pada tahun 1967. Namun, karena kebijakan pemerintah menghendaki adanya rasionalisasi, maka pada tahun 1974 fakultas tersebut ditutup kembali. Kemudian sejalan dengan kebijakan itu pula, pada tanggal 15 Maret 1976 Fakultas Tarbiyah IAIN Cirebon diahkan pembinaannya ke IAIN Sunan Gunung Djati Bandung, sampai akhirnya berah status menjadi Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Cirebon pada tahun 1997, sesuai dengan Keputusan Presiden Nomor: 11/1997 tanggal 21 Maret 1997. Pada tahun 2009 melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tanggal 10 November 2009 Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Cirebon berubah status menjadi IAIN Syekh Nurjati Cirebon sampai dengan sekarang.



Penerbit:  
Yayasan Wiyata Bestari Samasta  
Jl. Sunatlinata 22 Cirebon  
Jawa Barat Indonesia 47171  
email: wbsamasta@gmail.com

9 786238 829774



9 786238 829774