

DINAMIKA EKONOMI DI LINTASAN KERETA API CIREBON—KADIPATEN PADA ABAD KE-19–20 M

Rusyanti¹, Dewangga Eka Mahardian¹, Iwan Hermawan², Katrykada Jauharatna¹

¹Pusat Riset Arkeometri

rusyanti08@gmail.com, dewanggaeka@gmail.com, dan katrykada.jauharatna@gmail.com

²Pusat Riset Arkeologi Prasejarah dan Sejarah

iwan1772@gmail.com

Badan Riset dan Inovasi Nasional

Jalan Raya Condet Pejaten No.4 Pasar Minggu, Jakarta Selatan, Indonesia 12510

Abstract. *The Economic Dynamics along the Cirebon-Kadipaten Railway Route in the 19th–20th Centuries.* The Dutch East Indies government built many facilities and infrastructures related to the economy. The railway line, which began construction in the 19th century, became one of the driving forces that transformed the Cirebon—Kadipaten region into bustling economic centres. Cirebon-Kadipaten is one of the ancient routes formerly traversed by trains from the Dutch company Semarang-Cheribon Stroomtram Maatschappij (SCS), leaving behind many archaeological traces. The SCS route also enlivened the economic centres along its western path, such as sugar factories and markets. The ebbs and flows of the economy along the western route and its impact on urban development remain unknown. Through literature reviews and field surveys, this paper identifies economic centres along the western SCS route and assesses the extent to which this route impacted urban development in an effort to reconstruct local history. The research results indicate active economic centres peaking in the early 20th century. Sharp economic fluctuations began occurring in the late 20th century due to economic decline, affecting the takeover of economic assets, decreased trading activities, and repurposing of economic buildings. This decline ultimately marked the end of the economic golden age along the western route (Kadipaten) coinciding with the demise of the railway line that supported it, and urban development entered a stagnant phase. These setbacks eventually marked the end of the economic golden age along the western route (Kadipaten) coinciding with the demise of the railway line that supported it, and urban development remained stagnant. However, there were tendencies towards eastern development again at the beginning of the millennium, reminiscent of the 19th century, characterized by bustling local markets, local artisans, and Pecinan shophouses.

Keywords: Cirebon, Semarang Cheribon Stroomtram, Kadipaten, railway, economic centres

Abstrak. Pemerintah Hindia Belanda membangun banyak sarana dan prasarana yang berkaitan dengan perekonomian. Jalur kereta api yang mulai dibangun pada abad ke-19 menjadi salah satu motor penggerak yang mengubah daerah Cirebon--Kadipaten menjadi kantung-kantung ekonomi yang tidak pernah sepi. Cirebon—Kadipaten merupakan salah satu jalur kuno yang dulu pernah dilintasi kereta api buatan perusahaan Belanda bernama *Semarang-Cheribon Stroomtram Maatschappij* (SCS) yang banyak meninggalkan bukti arkeologis. Lintasan SCS juga turut meramaikan kantung-kantung ekonomi yang dilaluinya di jalur barat, seperti pabrik gula dan pasar. Bagaimana pasang surut perekonomian di jalur barat dan dampaknya terhadap perkembangan kota, masih belum diketahui. Melalui studi pustaka dan survei lapangan, tulisan ini mengidentifikasi kantung-kantung ekonomi di sepanjang jalur barat SCS dan menakar sejauh mana jalur tersebut berdampak terhadap perkembangan kota sebagai upaya rekonstruksi sejarah lokal. Hasil penelitian menunjukkan kantung-kantung ekonomi aktif dan mencapai puncaknya pada awal abad ke-20. Fluktuasi ekonomi yang tajam mulai terjadi pada akhir abad ke-20 sebagai imbas dari kemunduran ekonomi (malaise) yang berdampak pada pengambilalihan aset ekonomi, penurunan aktivitas perdagangan, serta pengalihfungsian bangunan-bangunan ekonomi. Kemunduran tersebut pada akhirnya menandai berakhirnya masa keemasan perekonomian di jalur barat (Kadipaten) bersamaan dengan matinya jalur kereta api yang menghidupinya, dan perkembangan kota berada pada fase stagnan, tetapi ada kecenderungan pada awal *millennium*, perkembangan tersebut kembali ke arah timur, seperti



pada abad ke-19, yang ditandai dengan berkembangnya keramaian di pasar-pasar lokal, pengrajin lokal, dan ruko-ruko di Pecinan.

Kata kunci: Cirebon, Semarang Cirebon Stroomtram, Kadipaten, kereta api, kantung ekonomi

1. Pendahuluan

Sejarah perkembangan kota-kota di Indonesia, tidak lepas dari berbagai faktor yang melatarbelakanginya, baik politik, sosial, ekonomi, maupun budaya. Cirebon merupakan salah satu kota pesisir yang mulai berkembang sejak abad ke-15. Wilayah yang awalnya pedukuhan kecil di utara Jawa, di bawah penguasa yang inspiratif dan karismatik Sunan Gunung Jati berubah menjadi kesultanan dengan berbagai pembaruan dan pembangunan yang pesat (Rusyanti, 2012a, 157–158). Semangat Islamisasi mengantarkan perluasan wilayah Kesultanan Cirebon ke wilayah di pesisir utara, seperti Sunda Kelapa dan Banten hingga ke wilayah di Priangan timur, seperti Galuh, Majalengka, Garut, dan Kadipaten (El-Mawa, 2012, 100–103; Erwantoro, 2012, 173–174)

Memasuki abad ke-17 hingga abad ke-19, Cirebon mulai mengalami berbagai dinamika. Pengaruh Cirebon mulai diperebutkan oleh Banten dan Mataram. Carut-marut politik yang tidak menentu dan pelibatan Belanda ke dalam urusan internal kesultanan menjadi titik awal mulai berubahnya era kejayaan penguasa tradisional menjadi era penguasaan kolonial. Setelah pembagian kesultanan menjadi tiga bagian pada tahun 1677, Belanda mulai menguatkan pengaruhnya terhadap Cirebon yang banyak berdampak pada aspek politik dan ekonomi (Rosita, 2015, 5). Kesultanan tidak lagi mengurus perdagangan dan hanya terlibat pada urusan sosial dan kebudayaan. Perkembangan dan pusat aktivitas perekonomian pada masa tersebut tidak lagi berpusat di wilayah keraton, tetapi mulai digiatkan di wilayah sekitar pelabuhan (Sulistiyono, 1994, 150), dan bahkan terus meluas hingga ke luar wilayah kota.

Pelabuhan Cirebon semakin ramai ditandai dengan didirikannya berbagai kantor dagang, pabrik, dan gudang-gudang seperti kantor dagang Belanda-Indonesia (*Nederlandsch-Indische*

Escompto Hijj), Asosiasi Kredit dan Fandel Internasional “Rotterdam” (*Internationale Credit en Flandelsvereeniging “Rotterdam”*), Perusahaan Minyak Batavia (*Bataafsche Petroleum Maatschappij*), Perusahaan Rokok Inggris-Amerika (*British American Tobacco*), Bank Internasional (*Internatio Bank*), dan lain-lain. Perkembangan pelabuhan yang pesat akhirnya berdampak pada sistem perhubungan yang diperuntukkan bagi kepentingan kolonial. Salah satunya adalah dengan membangun jalur kereta api (Rusyanti, 2006, 105).

Semarang Cheribon Stroomtram (SCS) Kadipaten dikenal sebagai jalur kereta api sepanjang 48 km yang pembuatannya dilatarbelakangi kebutuhan mendesak pengangkutan komoditas pertanian, kehutanan, dan industri perkebunan, terutama gula tebu, pada abad ke-19 hingga abad ke-20 (Hermawan, 2020, 200–202). Selain berkaitan dengan keberadaan pabrik gula, jalur ini juga berdampak dalam hal terbukanya kantung-kantung ekonomi di sepanjang Cirebon—Kadipaten. Sebanyak enam pabrik gula dibangun di lintasan SCS tetapi tampaknya hanya merupakan salah satu dari beberapa kantung ekonomi yang tumbuh di kawasan ini, namun belum banyak didokumentasikan dan diteliti. Kantung ekonomi dalam konteks tulisan ini mengacu pada kelompok masyarakat yang menjalankan aktivitas pertukaran baik barang maupun jasa. Kantung ekonomi termasuk di dalamnya pabrik gula, pasar, pemukiman atau desa pengrajin, dan usaha hiburan atau bioskop. Tujuan tulisan ini adalah merekonstruksi dan mendokumentasikan dinamika kantung-kantung ekonomi tersebut sebagai sejarah lokal dan melihat sejauh mana pengaruhnya terhadap perkembangan kota. Kontribusi penelitian ini dapat menjadi dasar informasi untuk melestarikan bukti-bukti arkeologi sejarah sebagai bagian dari memori kolektif sejarah perekonomian suatu wilayah.

2. Metode

Tulisan ini mengidentifikasi kantung-kantung ekonomi yang berada di lintasan kereta api Cirebon—Kadipaten melalui pendekatan arkeologi-sejarah, melalui survei, studi pustaka, wawancara, dan pemetaan ulang.

Data didapat dari survei pada tahun 2006, 2015, 2016, 2017, 2019 dan dikonfirmasi ulang pada tahun 2023 dan 2024. Kegiatan pengecekan kembali ini bertujuan mengevaluasi kembali beberapa bangunan dan kesejarahannya yang lebih akurat dan mengetahui kapan kisaran masa aktif, masa kemunduran, dan masa berhentinya. Tidak semua disurvei ulang, hanya beberapa lokasi saja yang diduga mungkin mengalami perubahan akibat mulai berubahnya selera perekonomian yang signifikan seperti di Trusmi, Sitiwinangun, dan Gempol. Hasil survei menunjukkan lokasi tinggalan arkeologis tidak mengalami perubahan, meskipun nuansa keramaiannya mulai berubah dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, seperti munculnya *show room* Batik Trusmi yang semakin populer, kerajinan Sitiwinangun yang berpusat di rumah Bapak Kadmiya, dan keramaian di Gempol yang banyak disinggahi truk-truk besar. Hanya satu temuan baru bangunan tua di Gempol yang diduga dahulu pernah berfungsi sebagai bioskop. Mengingat banyak tinggalan yang masih *in situ*, maka penting untuk ditulis sebagai bentuk penyelamatan di atas kertas atau *save by records*.

Studi pustaka menasar semua data sekunder yang terkait, termasuk arsip. Meskipun berfungsi pada masa kolonial dan sesudahnya, mendapatkan kajian mengenai kantung-kantung tersebut membutuhkan pencarian yang relatif sulit karena belum banyak yang membahasnya secara spesifik, kecuali tulisan-tulisan yang berkaitan dengan Pecinan dan pengrajin batik di desa Trusmi yang sudah diteliti menjadi tesis. Semua data yang terkumpul tersebut kemudian dianalisis sesuai dengan sub tema dan masanya, diintegrasikan sesuai dengan tujuan penelitian, dan disusun menjadi narasi arkeologi sejarah. Skema dan peta merupakan hasil dari analisis terbaru yang dilakukan setelah seluruh data terkumpul, untuk memberi gambaran yang lebih terkini (*up to date*) dan kontekstual dengan topik tulisan.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Semarang Cheribon Stroomtram Maatschappij (SCS)

Semarang Cheribon Stroomtram Maatschappij (SCS) adalah perusahaan kereta api swasta yang mengkonsensi jalur kereta api pantai utara Jawa dari Semarang ke Cirebon yang sebelumnya dimiliki oleh perusahaan swasta *NV Java Spoorweg Maatschappij* (JSM). Tahun 1892 SCS-Kadipaten didirikan dan selesai pada tahun 1901. Lintasan SCS dibuat dengan standar kereta api kelas tiga (*trem*) guna memfasilitasi pabrik gula dalam pengangkutan hasil produksinya ke Pelabuhan. O.J Raap dalam bukunya *Sepoer Oeap Tempo Doeloe*, menyebutnya dengan jalur *suikerlijn* atau jalur gula karena melayani 27 pabrik gula yang berada di sepanjang jaringannya pada tahun 1905, selain angkutan penumpang (Raap, 2017, 239). Lintasan SCS Kadipaten merupakan jalur di segmen barat sepanjang 48 km yang membentang dari Stasiun Prujakan di Cirebon hingga Stasiun Kadipaten dan melintasi enam pabrik gula dan 20 stasiun pemberhentian yang masih berfungsi di tahun 1977 sebelum akhirnya berhenti beroperasi pada 1978 masa Orde Baru karena kalah saing dengan moda angkutan jalan raya yang dibangun berdampingan dengan rel kereta api (Hermawan 2020, 204). Berhentinya jalur kereta api juga dianggap sebagai salah satu upaya pemerintah mengatasi kebangkrutan industri gula karena krisis *malaise* dengan cara membatasi arus distribusi gula (Perdana et al., 2019, 240)

3.2 Kantung-kantung Ekonomi di Jalur Cirebon—Kadipaten

Kantung-kantung ekonomi dalam konteks tulisan ini mengacu pada *locus* atau tempat berlangsungnya aktivitas ekonomi yang menonjol di wilayah tertentu yang memiliki peran signifikan bagi roda ekonomi masyarakat. Istilah kantung ekonomi atau *economic belt* dalam konteks global, dipopulerkan oleh presiden China Xi Jinping dalam upayanya menghidupkan kembali perekonomian di Jalur Sutra atau *The Silk Road Economic Belt* (SREB), dengan cara membangun perdagangan dan infrastruktur yang menguntungkan semua pihak untuk mewujudkan

stabilitas (Bhavna and Kobayashi 2018, 1–2). Konsep tersebut sekilas tampak sama dengan semangat dibangunnya SCS-Kadipaten pada masa Hindia Belanda, yaitu pada intinya untuk mendapatkan keuntungan, mewujudkan stabilitas ekonomi, dan modernisasi (Sulistiyani, 2022, 20). Munculnya pusat-pusat industri yang memicu munculnya aktivitas-aktivitas ekonomi lain, juga mengingatkan pada *Theory of the Locations of Industries* oleh Alfred Weber tahun 1909. Ciri teori ini terlihat dari perilaku pelaku usaha yang menempatkan lokasi bisnisnya dengan mempertimbangkan biaya yang murah atas transportasi dan upah pekerja, salah satu jenis usaha dengan prinsip dasar ini adalah usaha pertanian (*agricultural activities*) (Weber 1929, 1-4).

Penelitian mengenai tinggalan arkeologis di lintasan SCS-Kadipaten pernah dilakukan pada tahun 2017 oleh Iwan Hermawan. Hasil penelitian tersebut telah mengidentifikasi 6 pabrik gula dan 20 stasiun dan pemberhentian dengan jenjang yang berbeda-beda, ada yang berupa halte ada yang berupa pemberhentian, tergantung dari tingkat keramaian. Keenam pabrik gula tersebut, yaitu Pabrik Gula “Ploembon”, Pabrik Gula “Gempol”, Pabrik Gula dan Minuman keras “Palimanan”, Pabrik Gula “Parongdjaja”, Pabrik Gula “Djatiwangi”, dan Pabrik Gula “Kadhipaten” (Hermawan et al., 2017, 10). Data-data tersebut belum menyertakan kantung-kantung ekonomi yang muncul setelahnya yang boleh jadi berupa pasar, Pecinan, kampung pengrajin lokal, dan pengusaha hiburan atau bioskop.

Berdasarkan keberadaan lokasi-lokasi pabrik tersebut, ditemukan pula aktivitas-aktivitas ekonomi lainnya yang jaraknya relatif berdekatan, sehingga tampak sebagai kesatuan kawasan ekonomi yang mengelompok sekaligus memanjang mengikuti lintasan SCS. Dari sekian data yang diperoleh, tidak semua pabrik gula mengundang keramaian-keramaian ekonomi. Hanya beberapa pabrik saja yang tampaknya cukup menarik banyak pelaku ekonomi yang lebih banyak daripada di pabrik lainnya yang rata-rata sudah dekat dengan pasar. Selain karena faktor yang dipicu oleh lintasan SCS dan pabrik, kantung-kantung ekonomi tersebut ada pula yang

secara embrionik sudah ada terlebih dahulu sebelum adanya pabrik. Pada perkembangan selanjutnya, aktivitas ekonomi di kawasan tersebut tampaknya turut mewarnai kesibukan kawasan sehingga mendorong dibuatnya stasiun-stasiun dan halte pemberhentian, selain dapat menjadi indikasi populasi yang besar di titik-titik tersebut. Fasilitas tersebut tentunya sangat membantu aktivitas ekonomi di lintasan SCS (Tabel 1).

Data tersebut di atas berasal dari abad ke-19—20, beberapa di antaranya sudah hilang, dan ada yang masih aktif sampai dengan abad ke-21. Catatan perekonomian Prujakan atau wilayah Kota Cirebon berkembang lebih awal. Prujakan, Pecinan, Panjunan, dan kantung-kantung pengrajin sudah dipetakan pada abad ke-16—17 (Lombard, 2000, 21) Keberadaan pabrik gula rata-rata telah dulu ada pada tahun 1840an, lalu disusul dengan perluasan jaringan kereta api dari tahun 1897 hingga 1901, dan dilanjutkan pembangunan ke arah Kadipaten pada tahun 1900-an. Penutupan pabrik gula tidak ditemukan angka-angka pasti, diduga paling lama berkisar sampai dengan masa Orde Baru atau krisis ekonomi 1998. Selain pabrik gula di lintasan SCS Cirebon--Kadipaten, terdapat pula Pabrik Gula Sindanglaut berdiri tahun 1863 sempat ditutup tahun 2020, dan dibuka kembali tahun 2023 (Amatullah, 2023, 1–2). Lokasi pabrik berada di Lemahabang, Kabupaten Cirebon dan berada di lintasan SCS Cirebon—Semarang sehingga tidak termasuk ke dalam unit analisis.

Tidak semua data mengenai kantung-kantung tersebut di atas mudah ditemukan dalam arsip dan catatan sejarah maupun arkeologis karena belum banyak yang menulis, termasuk sejarah Pabrik Parungjaya dan Surawinangun. Sejarah sosial ekonomi Jawa mungkin baru dirintis penulisannya oleh Peter Boomgaard yang pertama kali terbit di tahun 1898 mengenai Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa dari tahun 1795—1880. Boomgaard menuliskan bahwa sejak tahun 1800 ada sekitar 85 pabrik gula di Jawa dan meningkat menjadi 120 pabrik pada 1820. Pabrik gula di Jalur Ciledug—Cirebon—Kadipaten mulai disebut tahun 1813. Jumlah pasar di Cirebon termasuk Indramayu pada tahun 1810 terdata

Tabel 1. Tabel Kantung-Kantung ekonomi di lintasan SCS Kadipaten. Rute dari Cirebon ke Kadipaten.

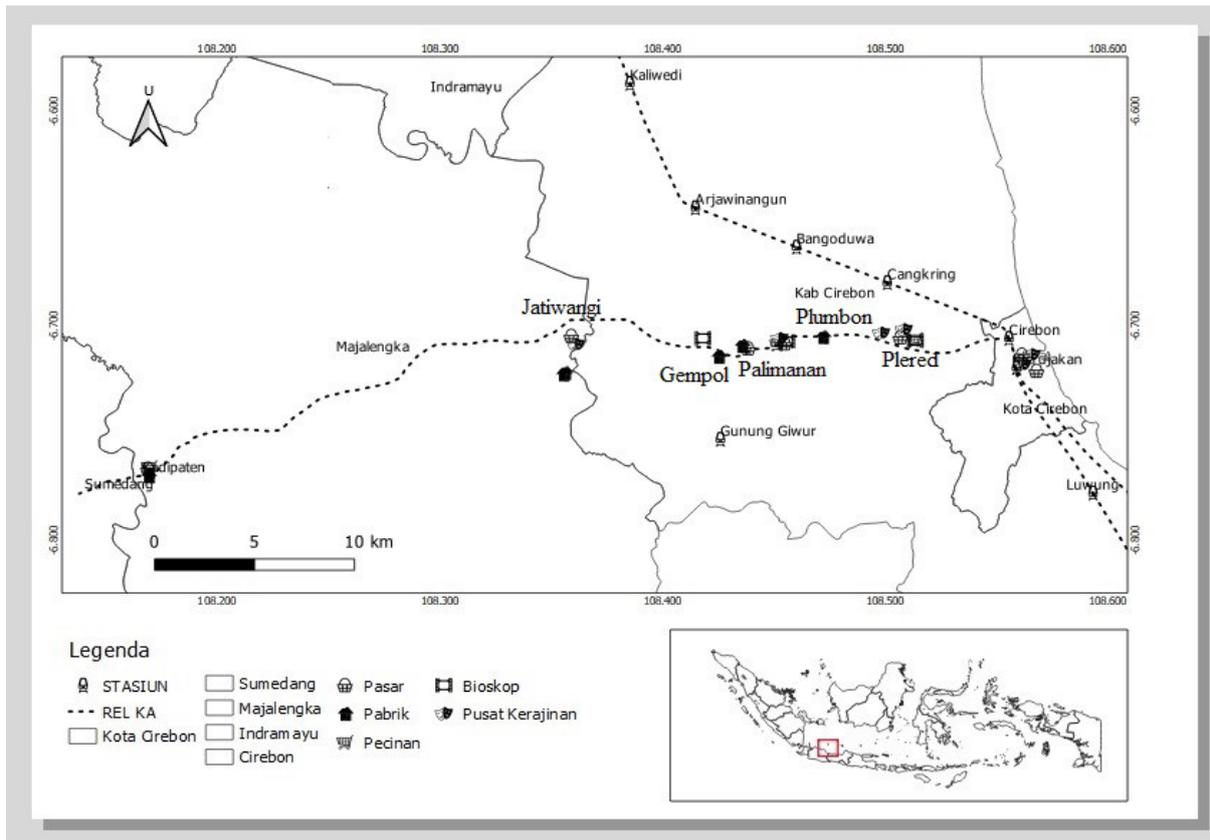
| No. | Pabrik Gula | Stasiun Besar | Stasiun kecil/ Halte/ pemberhentian | Kantung-kantung Ekonomi |
|-----|---|----------------------|---|---|
| 1. | - | Prujakan | - | Pasar Pagi Pagongan Pekalangan Pekarungan Panjunan Pecinan SMPN 15/Pabrik teh Pabean |
| 2. | - | Cirebon/ Kejaksan | Cangkring, 1930 | - |
| 3. | | | Kedawung Tengah Tani | - |
| 4. | - | - | Pesalaran | Pasar Pesalaran Kawasan Batik Trusmi/Plered Pecinan (Klenteng, ruko) Bioskop Sanggariang, |
| 5. | SF. Soerawinangoen 1824 | | Plumbon | Pasar Plumbon Pengrajin Rotan Tegalwangi |
| 6. | - | Jamblang | Jamblang Pasar | Pasar Jamblang Pecinan Jamblang Sitiwinangun Bioskop Arjuna, Rajawali, dan Sri Rahayu |
| 7. | PG. Gempol (1847) | | Palimanan | Pasar Minggu Palimanan |
| 8. | Pabrik Spiritus Wa- nagiri (1883) | | | Bioskop Pahala Gempol |
| | | | Kedungbunder | |
| | | | Ciwaringin | |
| 9. | P.G Parongdjaja (Parungjaya) 1848 | | Prapatan Bongas Palasah Cibolerang | Pasar Prapatan/Panjalin Pengrajin logam Peningkiran |
| 10. | Pabrik Gula Jatiwangi 1848 | Jatiwangi | Baturuyuk Kasokandel | |
| 11. | P.G Kadipaten (S.F Kadhipaten) 1876 | Kadipaten | Cideres Kec. Kadipaten | Pasar Kadipaten Pecinan (klenteng, ruko) Bioskop Serbaguna Theatre |

Sumber: Hermawan et al., 2017; Hermawan, 2019, 2020; Rusyanti, 2006, 2012b. Gempol, Jamblang, dan Sitiwinangun, di survei kembali di tahun 2023 dan 2024.

3.3 Dinamika Ekonomi

sebanyak 52 dan 104 warung atau 1 berbanding 2 (Boomgaard, 2004, 192) Data pasar tersebut tampaknya terus bertambah sampai dengan berdirinya pabrik-pabrik gula yang muncul belakangan, termasuk kantung-kantung ekonomi lain yang menyertainya (Gambar 1).

Pembangunan jalur kereta api di Jawa dilatarbelakangi menjamurnya pabrik-pabrik gula yang pada awalnya di perkotaan bergeser ke pedesaan. Alasan ini berkaitan dengan prinsip ekonomis, yaitu membuat pabrik yang mendekati kebun sekaligus pekerjaanya sehingga mulailah



Gambar 1. Peta sebaran kantong-kantong ekonomi di jalur Cirebon-Kadipaten (Olah data Dewangga, 2023). Lokasi stasiun, jalan raya, pabrik, pasar, pengrajin, dan bioskop relatif berdekatan. Skala diperkecil untuk menampilkan sebaran makro (menyeluruh).



(2a)

(2b)

(2c)

Gambar 2a, b, c: Pecinan foto tahun 2016 (2a), Panjuran foto tahun 2015 (2b), dan Pedati Gede Pekalangan foto tahun 1938 (2c) (Dokumentasi Rusyanti (2a, b) dan Arsip Nasional Republik Indonesia, 2014 (2c)).

tercipta pola “industrialisasi dan diversifikasi” daerah pedesaan. Pola tersebut merupakan hal yang umum dijumpai di Jawa sejak tahun 1800 dan menguat sejak *Cultuur Stelsel* tahun 1830. Bahkan, untuk memudahkan kebutuhan pabrik dan segala operasionalnya, seorang pemilik pabrik gula dapat meminta izin kepada Batavia untuk membangun pasar, seperti yang dilakukan

oleh pemilik pabrik gula, bernama Bronckhorst dari Karesidenan Pati. Pada tahun 1804, Bronckhorst meminta izin kepada N. Engelhard, Gubernur Pantai Timur Laut Jawa untuk membangun pasar dekat dengan pabriknya untuk menarik minat pembuat dan penjual pot, bambu, tikar, dan sebagainya daripada harus membelinya di pasar yang jauh dari pabriknya (Boomgaard, 2004,

197)

Keberadaan pabrik gula merupakan daya tarik utama bagi ‘semut-semut’ atau pelaku dan sektor bisnis dan ekonomi lainnya, termasuk pasar, bioskop, dan mungkin kantung-kantung pengrajin tradisional lainnya, seperti penjual pot yang disebut Bronckhorst. Penjual pot mengacu pada barang yang terbuat dari tanah liat bakar seperti periuk, gentong, atau tempayan. Korelasi profesi ini berkaitan dengan komunitas pengrajin yang dikenal sebagai *penganjun* atau *anjun* sekaligus topinim dari daerah Panjunan. Terbangunnya pasar tampaknya juga akan menarik keramaian lainnya, tidak hanya otomatis akan mengundang pengrajin dan penjual tetapi juga akan mengundang pelaku ekonomi lainnya, baik yang bersifat kebutuhan primer, sekunder, maupun tersier seperti kebutuhan akan hiburan.

Selain pabrik gula, pembangunan perkereta-apian di Kota Cirebon saling berkaitan dengan perkembangan tata ruang kota Cirebon. Titik-titik perhentian kereta api, apa pun kelasnya, menjadi titik pusat pertumbuhan wilayah. Titik perhentian kereta api menjadi pusat perkembangan wilayah di Kota Cirebon. Pasar dan pusat keramaian masyarakat tumbuh dan berkembang di dekat stasiun. Demikian pula dengan pusat pemerintahan berada tidak jauh dari stasiun. Selain pabrik gula dan jalur kereta api, trem sebagai moda transportasi khusus angkutan penumpang juga turut mewarnai aktivitas ekonomi kota. Trem di Jawa dibangun oleh perusahaan swasta dari tahun 1862 hingga 1942 dan bersisian dengan jalan raya dan jalur kereta api agar tetap stabil (Sulistiyani 2022, 18–20). Keberadaan semua fasilitas ekonomi tersebut saat ini telah hilang dan ditinggalkan, padahal pada masa lampau keberadaan fasilitas ekonomi tersebut telah menjadi embrio menggeliatnya keramaian di suatu komunitas dan mengalami

dinamikanya masing-masing.

3.3.1 Dinamika Ekonomi di sekitar Stasiun Prujakan, Kota Cirebon

Kantung-kantung ekonomi di sekitar Stasiun Prujakan muncul lebih dahulu dari lintasan SCS. Titik utama keramaian di kawasan ini sebenarnya bermula dari pelabuhan yang sekaligus sebagai pusat konsumetris (Sulistiyono, 1994, 150) Pasar yang disebut tertua adalah Pasar Kanoman yang sezaman dengan keraton, Pecinan, dan Pabean. Pasar pagi, meskipun tertulis dalam peta abad 16-17, sangat sedikit sekali sumber lebih yang diketahui seperti yang juga diakui Lombard (Lombard, 2000, 216-219). Lokasi Pasar Pagi dan Prujakan yang dipisahkan oleh Kali Sukalila tampaknya merupakan dampak dari keramaian perdagangan jalur laut dan pedalaman yang melewati sungai ini.

Lombard (Lombard, 2000, 216, 275) menuliskan bahwa penataan kota-kota di pesisir Jawa, termasuk pasar letaknya sering di dekat jalur air alamiah sehingga memudahkan distribusi dan pengangkutan ke daerah-daerah lain, termasuk di Cirebon ketika distribusi perdagangan pada masa-masa awal sangat aktif melalui sungai. Pendapat Lombard tersebut dibuktikan dengan temuan beberapa keramik di hulu dan hilir sungai, seperti di Sungai Condong dan Sungai Pekik di sekitar wilayah pelabuhan kuno Cirebon (Rusyanti, 2010,73).

Pasar Pagi hingga kini masih aktif berfungsi dengan bangunan berupa pasar tertutup di dalam gedung bertingkat. Pecinan merupakan salah satu kantung ekonomi yang sudah banyak diteliti. Komunitas ini merupakan kawasan yang masih ramai hingga saat ini. Sebagian ruko di Pecinan masih beratap pelana (*front gable roof*), yaitu model atap dua bidang miring yang

bertemu dengan dinding (BNN Correspondent, 2023, 1). Tiga klenteng terletak di pertigaan jalan membuat kawasan ini semakin mencolok. SMPN 15 dahulu pernah berfungsi sebagai pabrik teh (Shanti, 2010, 106, 116). Tahun 2006 bangunan ini masih berciri arsitektur Tionghoa, namun saat ini sudah mengalami banyak renovasi pada bagian depan (*façade*) dan lantai.

Dinamika ekonomi yang terjadi di wilayah ini mencirikan fenomena yang khas pada tiap abadnya. Pada saat terjadi pemberontakan orang-orang Tionghoa di Cirebon pada 1802 karena protes beban pajak yang tinggi, wilayah Pecinan di kota justru mengalami pematatan penduduk dari orang-orang Tionghoa dari pedesaan, sehingga menambah keramaian dan aktivitas ekonomi di sana. Data sensus orang-orang Tionghoa dengan aktivitas ekonominya yang menonjol sebagai pedagang, mengalami kenaikan dari 26.495 di tahun 1920 menjadi 32.090 di tahun 1930 (Dahuri, 2004, 28; Wahid, 2009, pp. 58–61) Perekonomian di Pecinan tampaknya cukup stabil meskipun di tengah krisis *malaise* yang terjadi pada 1930-an yang turut mematikan beberapa pabrik gula di Jawa. Komunitas ini mengalami dilema ketika pemerintah menetapkan banyak peraturan pada masa Orde Lama dan Orde Baru, seperti pelarangan menampilkan ciri arsitektur Tionghoa, repatriasi, dan Dwikenegaraan. Lama bertahan dalam kondisi yang stagnan dan tanpa kebebasan berekspresi, ekonomi di kawasan Pecinan kembali menggeliat kembali pasca reformasi. Keputusan Presiden No. 6 tahun 2000 memberi semangat pemulihan ekspresi religi, kesenian, dan kebudayaan Tionghoa sekaligus pemulihan ekonomi Tionghoa yang telah lama dikekang dan kembali menjadi kantung ekonomi cukup stabil hingga kini (Rusyanti, 2016, 103)

Kampung-kampung pengrajin juga ma-

sih dikenal hingga saat ini, meskipun aktivitas ekonominya tidak lagi sama dengan toponimnya. Pagongan (pengrajin gong), Pekalangan (ahli bangunan dan pengrajin berbagai perlengkapan) (Nansha et al. 2021, 173), Pekarungan (pengrajin anyaman), Panjunan (pembuat tembikar), Pecinan dan Pabean (beacukai) saat ini merupakan kantung-kantung permukiman peranakan Tionghoa yang sudah berbaur dengan dengan masyarakat lainnya. Panjunan (Gambar 2b) saat ini masih terlihat adanya aktivitas penjualan tembikar meskipun pembuatannya sebagian didatangkan dari Sitiwinangun, Jamblang dan daerah lain di sekitarnya. Selain Panjungan, Pekalangan yang dulu dikenal sebagai pemukiman ahli kayu atau pertukangan dengan adanya Pedati Gede yang masih tersimpan hingga kini (Gambar 2c), saat ini tidak lagi terlihat adanya aktivitas tukang kayu seperti pada masa lalu.

3.3.2 Dinamika Ekonomi di sekitar Stasiun Pesalaran, Plered

Aktivitas ekonomi di kawasan Pesalaran, terlihat saling berdekatan, yaitu pasar, pengrajin batik

Trusmi, dan klenteng di pasar kue Panembahan. Trusmi terkenal sebagai kampung pengrajin batik yang dahulunya merupakan kain pesanan dari keraton (Gambar 4a). Pada tahun 1930 usaha ini semakin menggeliat seiring dengan dibukanya jalan raya Cirebon—Bandung dan kebanyakan dikuasai pedagang Tionghoa daripada pribumi (Wahid 2009, 20–21). Eksistensi ekonomi ini semakin menguat sejak didirikannya Koperasi Boemi Poetra tahun 1955 yang kemudian menjadi Koperasi Budi Tresna oleh GKBI (Gabungan Koperasi Batik Indonesia). Batik Trusmi mulai mengalami penurunan pada saat krisis ekonomi di tahun 1930, pemberontakan DI/TII tahun 1948—1962 yang mengakibatkan banyak pedagang Tionghoa yang meninggalkan Trusmi karena khawatir terjadi kerusuhan, dan dicabutnya hak GKBI dalam monopoli kain, Salah satu toko batik yang pernah dimiliki orang Tionghoa adalah “Batik Nofa” (Budiarti 2003, 30–31).

Pasca DI/TII tidak diketahui dinamika di Trusmi hingga saat krisis moneter tahun 1998. Kegiatan ekonomi ini tampaknya masih tetap bertahan dalam senyap berita. Industri batik Trusmi diketahui mulai kembali ramai pada satu dasawarsa terakhir pasca 1998. Kini kawasan Trusmi berada pada puncak berita, dan terjadi kenaikan produksi dan jumlah pengrajin yang mendukung sektor pariwisata di kawasan itu. Keramaian di kawasan tersebut bertahan hingga kini sampai dengan koperasi batik di Blok Panembahan, pasar kue, dan klenteng (Gambar 3b).



Gambar 3a. Pengrajin batik Trusmi, 1927
(Arsip Nasional Republik Indonesia 2014)

3.3.3 Dinamika Ekonomi di Sekitar Stasiun Plumbon

Tidak banyak yang diketahui mengenai keramaian di kawasan Stasiun Plumbon. Arsip Nasional Republik Indonesia (2014) sangat membantu rekonstruksi tersebut dengan foto-foto yang ditampilkan. Ditemukan dua foto dari kawasan ini, yaitu Pabrik Gula Surawinangun (F.S Soerawinangun) pada foto tidak tampak jelas tahun yang tertera pada bagian atas pabrik, sepertinya menunjuk angka tahun 1824. Pada arsip dari PG Rajawali belum ditemukan angka tahun kapan pabrik ini didirikan. Jika benar angka tahun yang tercantum pada foto adalah 1824 (Gambar 4a), maka pabrik ini adalah yang tertua di lintasan SCS Kadipaten. Saat ini yang tersisa adalah beberapa jalur rel dan dua bangunan bekas rumah dinas di Desa Kebarepan (Hermawan, 2019, 48). Salah satu bangunan tersebut kini menjadi kantor kepala desa. Desa Kebarepan pada tahun 1980 hingga 1990 terkenal sebagai penghasil sandal yang terbuat dari karet hingga diekspor ke luar negeri. Pasca krisis ekonomi tahun 1998 sampai dengan kini, perekonomian di wilayah ini menyusut dan hanya menyisakan sedikit saja yang masih bertahan. Sebagian



Gambar 3b. Kawasan ekonomi di Pasalaran (Budiarti, 2003; Rusyanti, 2016).



(4a)



(4b)

Gambar 4. Pabrik Gula Plumbon S.F Soerawinangoen (4a) dan Pengrajin rotan di Tegalwangi, 1953 (5b) (Arsip Nasional Republik Indonesia, 2014).



(5a)



(5b)

Gambar 5a, b,c,d. (5a) Pak Kadmiya pengrajin tembikar di Sitiwinangun (Dokumentasi Rusyanti, 2023), (5b) Bekas bangunan bioskop di Jamblang (Dokumentasi Rusyanti, 2015).

pengrajin beralih menjadi penjual bahan baku karetanya saja, sedangkan keramaian produksi sandal lebih terlihat di Desa Panembahan, dekat Trusmi. Selain Kebarepan, kantung ekonomi lainnya adalah kampung pengrajin rotan di Desa Tegalwangi yang konon sudah muncul sejak sebelum tahun 1930, diprakarsai oleh seorang pengrajin bernama Semaun. Rotan Tegalwangi sempat mengalami pasang surut pada tahun krisis ekonomi 1930 dan mulai bangkit lagi di tahun 1953 dan tahun 1970 (Islamy and Yulianti 2021, 58–60) dan terus bertahan hingga kini.

3.3.4 Dinamika Ekonomi di Sekitar Stasiun Jamblang

Jamblang diambil dari nama buah *Jamblang* atau *duwet*. Kawasan ini terkenal dengan keberadaan klenteng dan kawasan Pecinannya yang hingga saat ini masih menyisakan ruko-ruko dengan arsitektur Tionghoa dan bangunan rumah-rumah berarsitektur indis, termasuk rumah yang pernah ditinggali oleh kapitan Tionghoa (Rusyanti, 2012b, 100), namun informasi ini belum dapat dikonfirmasi hingga kini. Jamblang termasuk permukiman tua dikaitkan dengan lokasinya yang

juga berdekatan dengan Sungai Jamblang sebagai jalur distribusi lokal. Pada survei tahun 2015, beberapa fragmen keramik Cina abad 19—20 masih ditemukan di tepi sungai berdekatan dengan klenteng.

Jamblang pada masa krisis tahun 1930 belum didapat keterangan yang pasti, akan tetapi keramaian di kawasan ini sudah terkenal sejak tahun 1970—1990-an. Berbagai aktivitas ekonomi terlihat di kawasan ini seperti banyaknya pedagang sembilan bahan pokok, dan pengrajin perkakas dapur yang terbuat dari aluminium, besi, maupun tembikar. Celengan Jamblang dan Celengan Semar yang dibuat di Desa Sitiwinangun (Gambar 5a), sangat terkenal pada masa itu dan banyak dibeli pelajar. Ruko perhiasan emas di Jamblang berderet di sepanjang jalan. Nasi Jamblang yang dahulu merupakan bekal makanan para pekerja di pabrik gula Gempol dan pabrik spiritus, dijajakan keliling, di tepi trotoar, dan membuka warung beratap plastik (terpal) dilengkapi meja dan kursi kayu panjang. Terdapat tiga bioskop yang terkenal pada masanya juga pernah hadir di kawasan ini, yaitu Bioskop Arjuna, Rajawali, dan Sri Rahayu. Salah satu bangunan bioskop tersebut dahulu pernah menempati bangunan di sebelah rumah kapitan Tionghoa (Gambar 5b). Selain di Jamblang, bioskop lainnya yaitu bioskop Sanggariang di Panembahan dan Bioskop Pahala di Gempol. Saat ini kedua jejak bioskop tersebut hanya tinggal memori kolektif.

Salah satu film yang pernah diputar dan konon mengambil latar belakang kehidupan di wilayah Lebak, Sitiwinangun adalah film “Lebak Membara.” Film tahun 1982 produksi Rapi Films ini mengisahkan tentang perjuangan tentara PETA (Pembela Tanah Air) yang diperankan George Rudy melawan Jepang. Adanya bioskop tentu saja merupakan daya tarik ekonomi yang menarik bagi masyarakat sekitar dan kebutuhan hiburan bagi pekerja-pekerja pabrik gula pada masa itu. Jamblang mengalami penurunan kondisi ekonomi yang drastis sejak krisis ekonomi tahun 1998. Rumah dan ruko banyak yang ditinggalkan, klenteng saat ini minus jemaat dan sering didatangi jemaat dari luar kota. Banyak gereja yang berfungsi hingga saat ini namun

tidak seramai dulu. Wajah Jamblang hingga saat ini hanya setaraf pasar lokal namun masih tetap bertahan dengan pemandangan ruko-ruko pedagang Tionghoa yang belum bangkit kembali.

3.3.5 Dinamika Ekonomi di Kawasan Palimanan, Gempol, Jatiwangi, dan Kadipaten

Tidak banyak data perekonomian yang diketahui di sisa 26 km lintasan SCS Kadipaten. Selain belum banyak yang menulis, sepertinya kawasan paling barat ini tidak seramai jalur timurnya yang lebih mendekati pelabuhan Cirebon sebagai pusat ekonomi. Arsip Nasional RI hanya menyimpan satu foto kebun tebu di Gempol di tahun 1951 (Arsip Nasional Republik Indonesia 2014, 112). Pabrik Gula Gempol (Gambar 6a) dahulu merupakan wilayah yang sangat ramai, pesta *manten tebu* atau pengantin tebu, yaitu ritual mengawinkan boneka tebu sebagai simbol puncak produksi atau puncak penggilangan agar hasilnya terus melimpah. Pada masa *manten tebu* ini, sepanjang jalan menuju Pabrik Gula Gempol ramai dengan penjual dan komidi putar dari siang, sore hingga malam. Ekonomi di kawasan ini terasa sangat hidup. Pabrik Gula Gempol saat ini sudah tidak lagi beroperasi. Sebagian besar rumah-rumah dinas yang berderet juga sudah banyak yang hancur, termasuk sebagian cerobong asap dan bagian bangunan pabrik. Salah satu bangunan yang masih terlihat relatif utuh adalah kantor administrasi. Pabrik Gula Jatiwangi dan Kadipaten saat ini sudah berupa puing-puing (Gambar 6b—c) dan sebagian stasiun dan haltenya telah berganti ruko-ruko dan mall. Hanya pabrik spiritus (1888) yang saat ini masih berfungsi di lintasan SCS Kadipaten, sedangkan lainnya bangkrut karena krisis dan rusak akibat perang dengan Jepang.

Selain pabrik gula, di kawasan ini terdapat Desa Peningkiran yang terkenal dengan kerajinan logam tembaga, seperti yang terlihat pada arsip foto tahun 1956 (Gambar 7a). Bagaimana seluk beluk ekonomi di sini, belum diteliti lebih lanjut. Hasil pencarian di internet ditemukan satu iklan yang masih mempromosikan aktivitas membuat, menjual, dan memperbaiki perangkat dan peralatan dari logam. Hal tersebut mengindikasikan masih adanya minat meneruskan jenis ekonomi tersebut



(6a) PG. Gempol

(6b) PG. Jatiwangi



(6c) PG. Kadipaten



(6d) Pabrik Spiritus

Sumber: Hermawan et al., 2017

hingga kini. Lokasi Desa Peningkiran dekat sungai Ci Karanti dan Ci Gorowong dan di utara terdapat Pasar Panjalin, Sumberjaya.



Gambar 7a. M. Hatta sedang mengunjungi pengrajin logam tembaga di Peningkiran, 1957 (Arsip Nasional Republik Indonesia, 2014, 77)

3.4 Perkembangan Kota

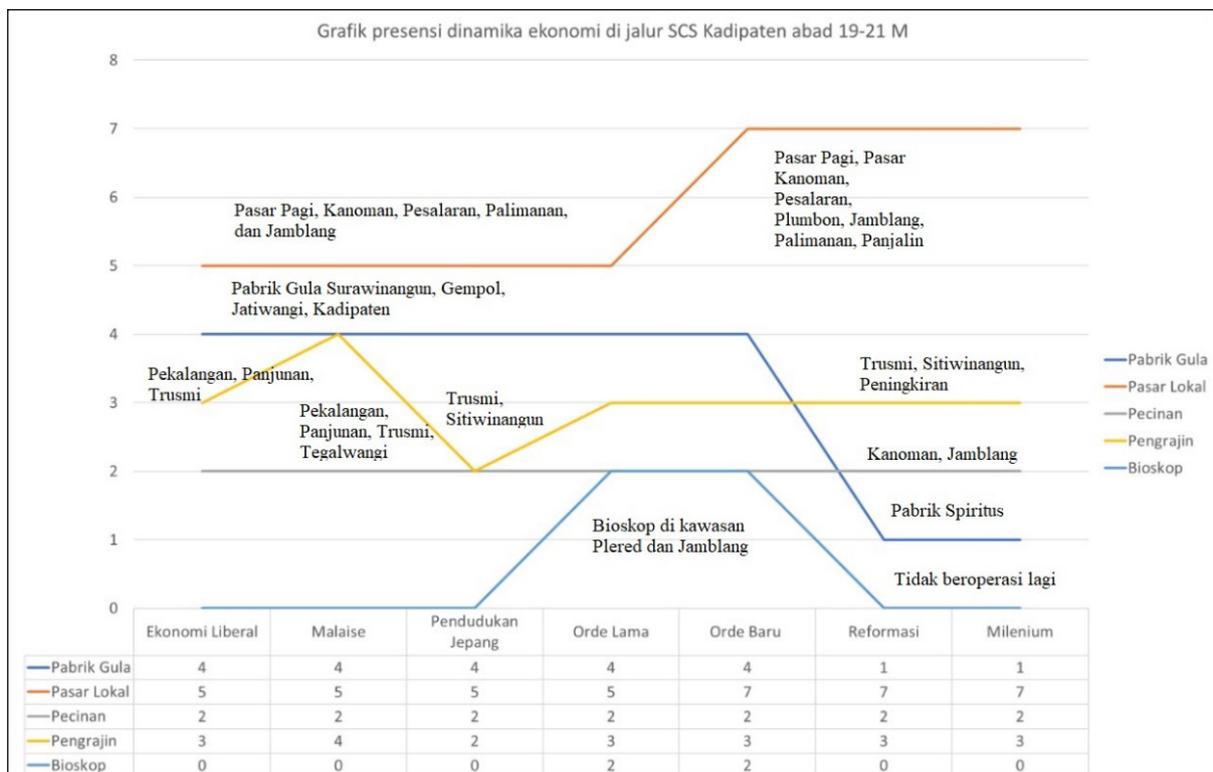
Pabrik gula merupakan primadona yang cukup lama bertahan. Puncak produksi ini justru terjadi di awal 1930 pada saat krisis ekonomi mulai terjadi sebagai dampak krisis ekonomi pasca PD I yang mempengaruhi pasaran Eropa. Pada saat itu Eropa yang tidak bisa mengimpor karena biaya mahal sehingga memicu over produksi di negara-negara produsen gula yang

tidak bisa ekspor. Produksi gula di Indonesia pada masa itu mencapai puncaknya sebanyak 25. 680. 901-ton, 179 pabrik gula, menduduki peringkat ke-2 dunia setelah Kuba (Marpaung et al. 2011, 2) dan kemudian turun drastis di tahun 1930—1940 hanya menjadi 28. 262 ton dan memicu banyak pengangguran. Tahun 1957 industri gula dinasionalisasi dengan banyak aturan dan produksi semakin menurun sehingga menjadi importir di tahun 1967 (Nugroho et al., 2020, 120). Pada masa Jepang kondisinya juga tidak membaik karena Jepang lebih menggalakkan tanaman pangan untuk keperluan perang daripada mempertahankan ekspor gula (Putra & Wirasanti, 2019, 152)

Selama tiga abad (abad 19—21), banyak dinamika ekonomi yang terjadi di wilayah ini, hal ini ditandai dengan muncul dan tenggelamnya aktivitas-aktivitas ekonomi diiringi asset-aset tinggalannya yang menyisakan puing dan nama saja. Proses jatuh bangun kantong-kantong tersebut belum bisa dijelaskan dengan rinci. Tulisan ini mencoba menganalisisnya dengan membuat grafik berdasarkan *presensi* atau kehadiran aktivitas ekonomi pada masing-masing periodenya berdasarkan data sejarah, arkeologi, dan wawancara sehingga terlihat sebagai analogi yang menggambarkan dinamika ekonomi pada saat itu (Gambar 8).

Dari tabel dan grafik eksistensi, terlihat *presensi* kantung-kantung ekonomi di lintasan SCS Kadipaten tahun 1900—2001, mengalami pasang surut kehadiran. Ada pola yang menarik terlihat *presensi* tertinggi ditempati oleh pasar-pasar lokal, urutan kedua adalah pengrajin lokal, Pecinan (ruko pasar), dan pabrik, dan urutan terakhir adalah bisnis hiburan (bioskop). Bioskop atau *gambar idoeop* mulai diputar di Indonesia pada 5 Desember 1900 berupa film dokumenter yang pada masa itu belum sempurna, sering bergoyang, dan tanpa cerita, sehingga cepat membuat bosan dan mengalami penurunan penonton (Erwantoro, 2014, 288). Pabrik dan Pecinan, serta bioskop di Jawa pada umumnya merupakan bisnis yang digalakkan oleh orang-orang Tionghoa dan sebagian kecil pribumi, juga mengalami kemunduran berturut-turut sejak krisis ekonomi. Pengaruh Belanda juga semakin melemah berhadapan dengan Jepang, pasca PD II, nasionalisasi, isu Dwikenegaraan, dan krisis moneter.

Dalam konteks sejarah kolonial, ekonomi yang digalakkan pribumi cenderung relatif lebih bertahan yang ditandai dengan bertahannya pasar-pasar lokal daripada ekonomi yang digalakkan orang-orang Eropa dan Tionghoa dalam bentuk perusahaan besar dan bioskop. Dilema orang-orang Tionghoa di perantaraan yang penuh konflik dan prasangka membutuhkan upaya pemulihan yang lebih besar lagi. Banyak aset mereka yang saat ini tersisa namun belum digerakkan kembali. Berbeda dengan Tionghoa dan Eropa, ekonomi yang dijalankan oleh orang-orang Arab melalui perdagangan toko-tokonya di Panjunan hanya diwakili dengan kehadiran penjual tembikar oleh pengrajin lokal, dan peran pedagang Arabnya sendiri tidak terlalu menonjol. Ketahanan pengrajin-pengrajin tembikar hampir sama dengan di Tegalwangi dan Peningkiran yang lebih tertantang dengan kondisi perubahan selera dan kebutuhan pasar daripada kondisi politik dan ekonomi makro seperti yang berdampak pada bisnis-bisnis ekonomi skala besar yang dijalankan oleh orang-orang Eropa dan Tionghoa.



Gambar 8. Grafik presensi dinamika ekonomi di lintasan SCS Kadipaten abad 19-21 M
 Sumber: Olah data Dewangga, 2023

Melihat dinamika tersebut di atas, pengamatan hingga kini, serta pasca tidak lagi beroperasinya pabrik gula tahun 1978, presensi ekonomi justru stagnan di tempatnya dan bahkan ada kecenderungan perkembangan saat ini akan kembali mengarah ke kota (timur) (Gambar 1). Hal tersebut terlihat dari munculnya kembali gairah ekonomi di titik ekonomi lama yang dahulunya mengarah ke barat sekarang berbalik kembali mengarah ke timur, seperti kawasan wisata belanja Batik Trusmi, kawasan kuliner di desa Mbatmbat dekat Panembahan, berlanjut hingga berdirinya hotel-hotel baru di sekitar kawasan Kedawung, Tuparev, Gunungsari, dan Ciptomangunkusumo.

4. Simpulan

Keberadaan kantung-kantung ekonomi di Lintasan SCS Kadipaten memberikan gambaran mengenai sejarah ekonomi kawasan yang mengalami pasang-surut. Kawasan ini awalnya berkembang ke arah barat sebagai strategi intensifikasi dan ekstensifikasi perkebunan tebu yang laku di pasar internasional. Pasca krisis ekonomi, kawasan ini mengalami penurunan aktivitas ekonomi terutama dihadapi oleh pengusaha Eropa dan Tionghoa yang bermodal besar, sampai dengan masa pendudukan Jepang, Orde Lama, dan Orde Baru. Meskipun demikian, aktivitas ekonomi pribumi relatif masih bertahan di tengah krisis dan relatif stagnan, hingga pasca penutupan pabrik-pabrik gula. Memasuki abad 21, mulai terlihat kembali indikasi adanya pergerakan aktivitas ekonomi yang kembali mengarah ke timur yang mengusung tren wisata budaya dan kuliner, seperti di Sitiwinangun, Trusmi, dan kawasan Gunungsari dan sekitarnya.

Penelitian dengan topik ini masih sangat terbuka luas untuk diperdalam dan diklarifikasi kembali dengan penelitian arsip yang hingga kini masih sangat terbatas. Tinggalan arkeologis di lintasan ini masih banyak yang *in situ*, peran pemerintah daerah, akademisi, dan masyarakat sangat dibutuhkan dalam menjaga dan melestarikan tinggalan tersebut.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih atas diskusi-diskusi mengenai kawasan ini, terutama untuk Yoyon Kristanto warga Desa Jamblang, Suharyanto dan Asep Septianto warga Desa Kebarepan, Sanimah, warga Desa Tegalwangi, Kadmiya, tokoh penggerak kerajinan tembikar di Desa Sitiwinangun, dan Marfuah warga Desa Setu Wetan.

Daftar Pustaka

- Amatullah, Wafa. 2023. "Sejarah Pabrik Gula Sindanglaut Cirebon: Didirikan Belanda 1863, Sempat Tutup Kini Beroperasi Kembali." *INews Cirebon*, October 6, 2023. <https://cirebon.inews.id/read/354095/sejarah-pabrik-gula-sindanglaut-cirebon-didirikan-belanda-1863-sempat-tutup-kini-beroperasi-lagi>.
- Arsip Nasional Republik Indonesia. 2014. *Citra Kabupaten Cirebon Dalam Arsip*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Bhavna, Dave, and Yuka Kobayashi. 2018. "China's Silk Road Economic Belt Initiative in Central Asia: Economic and Security Implications." *Asia-Europe Journal* 16 (April): 267–81.
- BNN Correspondent. 2023. "The 'Atap Pelana': Gable Roofs and the Indonesian Housing Landscape." BNN The People's Network. December 3, 2023.
- Boomgaard, P. 2004. *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial Dan Ekonomi Jawa 1795-1880*. Edited by Monique Soesman and Kosalah Soebagyo. Penerjemah Toer. Jakarta: KITLV dan Djembatan.
- Budiarti, Hari. 2003. "Industri Kerajinan Batik: Studi Mengenai Strategi Kebertahanan Dan Keberlangsungan Usaha Batik Di Trusmi Kulon, Kecamatan Weru Kabupaten Cirebon, Jawa Barat, Thesis." Depok: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Indonesia.
- Dahuri, Rokhmin. 2004. *Budaya Bahari: Sebuah Apresiasi Di Cirebon*. Jakarta: Perum Perencanaan Negara Republik Indonesia.
- El-Mawa, Mahrus. 2012. "Rekonstruksi Kejayaan Islam Di Cirebon: Studi Historis Pada Masa Syarif Hidayatullah (1479-1568)." *Junantara* 3 (100–127).

- Erwantoro, Heru. 2012. "Sejarah Singkat Kerajaan Cirebon." *Patanjala* 4 (1): 170–83.
- . 2014. "Bioskop Keliling Peranannya Dalam Memasyarakatkan Film Nasional Dari Masa Ke Masa ." *Patanjala* 2014: 285–300.
- Hermawan, Iwan. 2019. "Laporan Penelitian Arkeologi Kereta Api Dan Tata Ruang Kota Cirebon Tahap 3 (Akhir)." Bandung.
- . 2020. "Kereta Api SCS: Angkutan Gula Di Cirebon." *Patanjala* 12 (2): 195–209.
- Hermawan, Iwan, Effie Latifundia, Lia Nuralia, Sukirja, and Acep Adra'i. 2017. "Laporan Penelitian Arkeologi Kereta Api Jalur Cirebon-Kadipaten: Aksesibilitas Antar Wilayah Di Cirebon Dan Sekitarnya Pada Awal Abad XX." Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat.
- Islamy, Vina Agustine, and Dewi Yulianti. 2021. "The Ups and Downs of Rattan Handicraft Industrial Centers in Tegalwangi Village 1973-2017." *Paramita Historical Studies Journal* 31 (1): 56–63.
- Lombard, Denys. 2000. *Nusa Jawa Silang Budaya Kajian Sejarah Terbaru Bagian II: Jaringan Asia*. Cetakan ke. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Marpaung, Yanto Togi Ferdinand, Hutagaol Parulian, W.H Limbong, and Nunung Kusnadi. 2011. "Perkembangan Industri Gula Indonesia Dan Urgensi Swasembada Gula Nasional." *Indonesian Journal of Agricultural Economic (IJAE)* 2 (1): 1–14.
- Nansha, Hendy, Agus Sachari, Setiawan Sabana, and Y Martinus Pasaribu. 2021. "Hubungan Antara Riwayat Pedati Gede Pekalangan Dengan Sejarah Tokoh Pangeran Walangsungsang." *Purbawidya* 10 (2): 167–82.
- Nugroho, Purwanto Setyo, Nany Yuliasuti, R Siti Rukayah, Rachmadi Nugroho, and Untung Joko Cahyono. 2020. "Identifikasi Pabrik Gula Sebagai Industri Heritage Di Jawa." *Arsitektura Jurnal Ilmiah Arsitektur Dan Lingkungan Binaan* 18 (1): 119–28.
- Perdana, Yusuf, Henry Susanto, and Yustina Sri Ekwandary. 2019. "Dinamika Industri Gula Sejak Cultuurstelsel Hingga Krisis Malaise Tahun 1929-1930." *Historia: Jurnal Program Study Pendidikan Sejarah* 7 (2): 227–42.
- Putra, Octavian Ardana, and Niken Wirasanti. 2019. "Tata Ruang Dan Perkembangan Kompleks Pabrik Gula Tanjung Tirto Tahun 1920-1944, Kabupaten Sleman." *Panalungtik* 2 (2): 139–54.
- Raap, Olivier Johannes. 2017. *Sepoer Oeap Di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia (KPG).
- Rosita, Heni. 2015. "Pecahnya Kesultanan Cirebon Dan Pengaruhnya Terhadap Masyarakat Cirebon Tahun 1677--1752. Skripsi Sarjana." Yogyakarta: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta.
- Rusyanti. 2006. "Pecinan Kuno Di Kota Cirebon. Skripsi Sarjana." Universitas Indonesia.
- . 2010. "Sungai Sebagai Jalur Distribusi Lokal Di Cirebon Pada Abad Ke-14--18 M." In *Perdagangan Dan Pertukaran Masa Prasejarah-Kolonial*, edited by Nanik Harkantiningasih, 65–81. Bandung: Alqa Print Jatinangor.
- . 2012a. "Karakter Pendorong Akulturasi Budaya Di Cirebon." In *Identitas Dan Karakter Budaya Dalam Kajian Arkeologi*, edited by Wanny Rahardjo, 143–58. Bandung: Alqa Print Jatinangor.
- . 2012b. "Rekonstruksi Sejarah Pecinan Jamblang Kabupaten Cirebon Berdasarkan Data Arkeologis Dan Catatan Berhuruf Tionghoa Pada Dinding Klenteng Hok Tek Ceng Sin." *Jurnal Purbawidya* Vol.1 (No. 1): 91--108. <https://doi.org/10.24164/pw.v1i1.12>.
- . 2016. "Kajian Habitus Di Pecinan Cirebon: Studi Kasus Pecinan Lemah Wungkuk, Plered, Dan Jamblang Abad Ke-19-20. Tesis." Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Shanti, Desril Riva. 2010. "Arsitektur Tionghoa Pada Bangunan SMPN 15 Cirebon." In *Arkeologi Masa Kini*, edited by Ali Akbar. Bandung: Alqa Print Jatinangor.
- Sulistiyani, Harmilyanti. 2022. "The Railway Station in Java: Creation of the New Structure Power Structure 1862-1942. PhD Thesis." Amsterdam: Vrije Universiteit.

Sulistiyono, Singgih Tri. 1994. "Perkembangan Pelabuhan Cirebon Dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930." Jogjakarta: Program Pasca Sarjana Universitas Gadjah Mada.

Wahid, Abdul. 2009. *Bertahan Di Tengah Krisis: Komunitas Cina Dan Ekonomi Kota Cirebon Tahun 1930-1940*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Weber, Alfred. 1929. "Alfred Weber, Theory of the Location of Industries, 1909. CSISS Classics." Center for Spatially Integrated Social Sciences (CSIS). 1929. Retrieved from <https://escholarship.org/>.