

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada tahun 1798-1799, VOC diselidiki oleh pemerintah Belanda sehubungan dengan pailit yang dialaminya. Hal itu berakhir dengan terbongkarnya praktik korupsi yang terjadi di dalam internal VOC, ini mengakibatkan pembubaran VOC pada tahun 1800 oleh pemerintah Belanda. Sehingga kekuasaan VOC atas Hindia Belanda berpindah ke tangan pemerintah Belanda, pemerintahan yang baru ini disebut dengan rebuplik Bataaf, dan dipimpin oleh seorang Gubernur Jendral.¹

Gubernur Jendral Hindia Belanda yang pertama adalah HW Daendels yang berkuasa dari tahun 1808-1811. Daendels sampai di Anyer pada tanggal 5 Januari 1808, dan mengeluarkan surat keputusan bahwa Jayakarta atau Jakarta menjadi pusat pemerintahan dan mengganti namanya menjadi Batavia. Daendels ingin menjalankan pemerintahannya secara langsung dan otoriter, sehingga menjadikan para penguasa lokal seperti Sultan dan Bupati sebagai bawahannya yang menerima gaji.²

Ketika perubahan politik ini terjadi, situasi Kesultanan Banten dalam yang keadaan lemah. Sultan yang saat itu berkuasa, Sultan Abunasar Muhammad Ishak Zainul Muttaqin tidak mengakui adanya kekuasaan Daendels atas Hindia Belanda, hingga terjadi ketegangan antara Sultan Banten dengan Daendels. Puncaknya pada tanggal 21 November 1808, ketika seseorang utusan Daendels yang dikirim ke Keraton Surosowan Philip

¹ M.C Rickles, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Cet. 1 (Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2005), p. 243

² Mufti Ali dan Tessa Eka Darmayanti, *Sejarah Bangunan Pendopo Gubernur Banten* (Serang: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Banten, 2014), p. 3

Piter Du Puy, dibunuh di depan gerbang istana Sorosowan. Kejadian ini dibalas dengan penyerangan Kerataon Surosowan pada hari itu juga. Kesultanan Banten berhasil diambil alih oleh Daendels dan Sultan Banten dibuang ke Ambon. Untuk menjalankan roda pemerintahannya, Daendels menjadikan putra pangeran ratu Aliyuddin sebagai sultan Banten yang dengan gelar Sultan Abunassar Mufakir Muhammad Aliyuddin II (1808-1810).³

Saat Daendels tiba di Anyer, Daendels menyoroti minimnya fasilitas khususnya jalan untuk pergerakan tentara. Minimnya insfrastruktur dan kerusakan jalan yang ada di Anyer membuat Daendels membandingkan kokohnya infrastruktur di Paris yang menghubungkan 25 kota di Eropa. Jalur trasnasional dan kerapian infrastruktur di Paris memberikan ide untuk Daendels melakukan sesuatu bagi pulau Jawa.⁴

Atas instruksi Raja Louis Napoleon, Daendels membangun jalan raya. Untuk memperbaiki dan menjamin nasib orang pribumi di Hindia Timur, pasal 29 intruksi itu menetapkan bahwa Gubernur Jenderal harus mempertimbangkan sarana yang paling cocok untuk dirancang dan diterapkan melalui kesepakatan dengan para bupati pribumi, untuk memperbaiki dan menjamin nasib orang pribumi di daerah koloni. Sarana yang tepat untuk memfasilitasi dan menjamin terjalannya komunikasi yang baik dan lancar antara pemerintah tinggi di Batavia dengan para pejabat daerah.⁵

³ Ali dan Darmayanti, *Sejarah Bangunan....*, p. 4

⁴ Angga Indrawan, *Napak Tilas Jalan Daendels* (Jakarta: PT. Pustaka Abdi bangsa, 2017), p. 6

⁵ Sidik Pramono dan Hardianto B Josie Susilo, *Ekspedisi Anjer-Panaroekan: Laporan Jurnalistik Kompas* (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2008), p. 17

Ada dua tugas utama yang diberikan kepada Gubernur Jendral yang baru, pertama adalah mengamankan pulau Jawa dari serangan tentara Inggris, kedua adalah memperbaiki administrasi di pulau Jawa yang kacau pasca pembubaran VOC, karna pulau Jawa adala satu-satunya yang tersisa yang masi bisa diselamatkan dan dipertahankan. Hal ini menginspirasi Daendels untuk membangun jalan sepanjang pulau Jawa.⁶

Jalan raya pos dibangun sebagai tanggapan imajinatifnya terhadap situasi militer baru yang memungkinkan pasukan berpindah melalui darat dengan cepat. Dengan adanya jalan ini, secara teoritis tentara dapat segera dikirim dari Batavia dan menghindari pelabuhan pesisir utara Jawa yang diblokir oleh tentara Inggris. Selain itu, jalan ini berfungsi sebagai dasar untuk pertahanan seluruh Pulau Jawa.⁷

Tujuan lain dibangunnya jalan raya pos adalah untuk mempersingkat waktu pengiriman surat-surat ataupun dokumen Belanda lainnya. Sebenarnya pembukaan pembangunan jalan raya pos ini dimulai dari Buitenzorg sampai Karangsambung. Hal ini berdasarkan instruksi Daendels pada tanggal 5 Mei 1808 yang meliputi 10 pasal. Instruksi itu mengenai pembukaan jalan raya dari Buitenzor ke Karangsambung dengan rute Cipanas, Cianjur dan Sumedang. Dalam instruksi itu pembangunan jalan raya harus dilakukan pada musim kemarau setelah panen. Karna keterbatasan dana yang dimiliki oleh pemerintah Hindia Belanda, Daendels kemudian melibatkan kekuasaan pemerintah lokal daerah yang daerahnya dilewati oleh rute pembangunan jalan raya ini. Di Anyer, Daendels tidak membuat jalan baru, ia hanya

⁶ Indrawan, *Napak Tilas Jalan Daendels*, p. 5

⁷ Peter Carey, *Korupsi Dalam Silang Sejarah Indonesia: dari Daendels (1808-1811) Sampai Reformasi* (Depok: Komunitas Bambu, 2016), p. 31

merapikan dan melebarkan jalan yang sudah ada dan memastikan tepian jalan berbatu agar tidak mudah terkikis hujan.⁸

Tiga peraturan dibuat oleh pemerintah setelah proyek jalan raya pos selesai dibangun. Peraturan pertama dikeluarkan pada 12 Desember 1809 dan mengatur pemanfaatan jalan raya umum, pengaturan pos surat dan pengelolaannya, penginapan dan segala sesuatu yang berkaitan dengan kereta pos, komisariss pos, dinas pos, dan jalan. Peraturan kedua dikeluarkan pada 16 Mei 1810 dan mengatur pengaturan dan pengelolaan jalan raya. Peraturan ketiga dikeluarkan pada tanggal 21 November 1810 tentang penggunaan pedati atau kereta kerbau, baik untuk mengangkutan barang milik pemerintah maupun swasta dari Batavia, Priangan, Cirebon sampai Surabaya.⁹

Di sinilah perubahan fungsi terjadi Jalan Raya Anyer-Panarukan kemudian dikenal dengan nama Jalan Raya Pos. Hal ini karna adanya pembentukan Dinas Pos pada tanggal 3 Agustus 1808 yang peraturannya telah disahkan pada tanggal 8 Juli 1808. Pembentukan Dinas Pos ini berada di bawah pimpinan Komisariss Urusan Jalan Raya dan Pos yang dipimpin oleh Van Breeuchem.¹⁰

Pembangunan jalan raya pos ini berdampak bagi rakyat Banten juga bagi Kolonial Belanda. Bagi rakyat dampak positifnya adalah sejalan dengan pembagunan jalan ini, dengan pertimbangan yang strategis, beberapa ibu kota kabupaten dipindahkan ke pinggir jalan tersebut. Sedangkan bagi kolonial, seperti namanya pembagunan jalan ini juga disertai dengan pembagunan stasiun pos. Karna dengan adanya Jalan Raya Pos ini

⁸ Indrawan, *Napak Tilas Jalan Daendels....*, p. 7

⁹ Roelof Metelerkamp, *Beknopte Aardijkskunde van Nederlandsch-Indie* (Leiden: Universitas Leiden, 1888), p. 63

¹⁰ Metelerkamp, *Beknopte Aardijkskunde....*, p. 3

memperpendek jarak tempuh untuk pengiriman surat. Hal ini tentu memudahkan Daendels selaku gubernur jenderal bisa lebih cepat mengetahui kejadian-kejadian atau peristiwa yang sedang terjadi di daerah-daerah pedalaman, seperti serbuan tentara Inggris, sehingga bisa lebih cepat mengambil tindakan.¹¹

Rencana pembangunan jalan raya yang membentang sepanjang 1.100-an KM antara ujung Barat dengan ujung Timur pulau Jawa dilaksanakan tidak hanya untuk memenuhi kepentingan militer semata, namun juga memiliki fungsi kepentingan ekonomi. Daendels memberikan instruksi kepada kepada penduduk untuk mulai mengintensifkan pertanian agar hasil panen bertambah. Namun dengan kondisi jalan yang buruk, upaya ini menjadi terhambat karna penduduk harus membayar ongkos lebih mahal. Dengan adanya jalan ini komunitas pangan akan lebih mudah diangkut. Jalan ini juga berfungsi sebagai komunikasi pos antara Batavia dengan daerah lainnya.¹²

Daendels tidak hanya membangun jalan baru dan menghubungkan jalan yang sudah ada, tetapi juga membangun infrastruktur teknis dan membangun pertahanan sipil dan militer di kota-kota pulau Jawa. Daendels tampil sebagai peletak dasar pembangunan pertahanan militer dan sipil di wilayah perkotaan di pulau Jawa. Dia membangun sistem pertahanan teritorial yang berbeda dari sistem pertahanan pantai yang sudah ada sebelumnya.¹³

Jalan Raya Pos dibangun sebagai tanggapan imajinatifnya terhadap situasi militer baru; itu memungkinkan pasukan berpindah melalui darat, dan secara teoritis memungkinkan pasukan untuk segera dikirim dari Batavia,

¹¹ Pramono dan B Josie Susilo, *Ekspedisi Anjer-Panaroekan...*, p. 11

¹² Pramono dan B Josie Susilo, *Ekspedisi Anjer-Panaroekan...*, p. 18

¹³ Pramono dan B Josie Susilo, *Ekspedisi Anjer-Panaroekan...*, p. 17

menghindari blokade Inggris terhadap pelabuhan pesisir Utara Jawa dan berfungsi sebagai pondasi untuk seluruh pertahanan Pulau Jawa. Namun, Daendels lebih menekankan manfaat ekonomi dari Jalan Raya Pos dalam surat-suratnya kepada Menteri Kelautan dan Jajahan, Paulus van der Heim, namun sudah jelas bahwa nilai penting dari jalan ini dibidang militer memiliti kedudukan yang tertinggi.¹⁴

Keberadaan Jalan Raya Pos ini bukan hanya karena alasan militer saja, tetapi juga memberikan arti penting bagi mobilitas perekonomian, sosial dan politik di Pulau Jawa, semakin banyaknya produk pertanian yang dapat diangkut karna jalan lebih mudah dilewati sehingga mempercepat proses perjalanan.¹⁵

Dampak lain dari pembangunan Jalan Raya Pos adalah mudahnya akses antar wilayah di Pulau Jawa, dari Anyer ke Batavia hanya memakan waktu 1 hari saja. Hal ini menjadikan perhubungan dan perdagangan menjadi semakin ramai. Dalam hal politik, Jalan Raya Pos mempercepat laporan tentara yang berada di daerah terpencil sehingga mereka tidak lagi bergantung pada keberangkatan kapal. Daendels memimpin pembangunan sipil dan menetapkan kebijakan penting untuk kemajuan infrastruktur di Jawa. Ini termasuk pembangunan kota modern di Batavia, Buitenzorg, Bandung, Semarang, dan Surabaya.¹⁶ Dari segi sosial jalan ini berdampak pada pembangunan infrastruktur atau sarana publik yang juga ikut dipindahkan. Seperti rumah ibadah yang tidak lagi dibangun dekat seunagi tapi kini dibangun dekat Jalan Raya Pos.¹⁷

¹⁴ Carey, *Korupsi Dalam Silang Sejarah Indonesia: dari Daendels (1808-1811) Sampai Reformasi*, p. 31

¹⁵ Prakitri T Simbolon, *Menjadi Indonesia* (Jakarta: Kompas, 2006), p. 91

¹⁶ Pramono dan B Josie Susilo, *Ekspedisi Anjer-Panaroeakan....*, p. 16

¹⁷ Carey, *Korupsi Dalam Silang Sejarah Indonesia: dari Daendels (1808-1811) Sampai Reformasi*, p. 32

Sementara dampak negatif dari pembangunan Jalan Raya Pos bagi rakyat adalah penurunan pendapatan masyarakat, pajak yang dinaikan dan semakin sedikitnya hasil produksi kebun membuat pendapatan masyarakat Banten menjadi berkurang. Tanah dan pendapatan yang sebeumnya termasuk wewenang sultan akan diambil alih oleh pemerintah Belanda. Sultan akan diberi gaji sebesar 1.5000 riggit Spanyol. Sultan juga akan diberikan uang sewa sebesar 108 ringgit pertahun atas pasar tradisional.¹⁸

Ditambah dengan kematian banyaknya perkerja yang membangun jalan ini. Karna pada pelaksanaannya Jalan Raya Pos pembangunanya dibebankan kepada Bupati yang daerah dilewati oleh rute Jalan Raya Pos. Dengan cara kerja paksa maka jalan ini dapat selesai dalam kurun waktu satu tahun. Juga karna sulitnya medan yang dihadapi juga karna kuli tersebut bekerja di tempat yang jauh, pembangunan jalan ini memakan banyak korban jiwa. Banyak yang kelelahan, kelaparan, terkena malaria hingga meninggal.¹⁹

Dampak negatif pembangunan Jalan Raya Pos bagi kolonial adalah terjadilah banyak pemberontakan yang berakar dari pembuatan Jalan Raya Pos ini. Pembuatan Jalan Raya Pos yang dilakukan atas pemaksaan dan kekerasan menimbulkan perlawanan dari rakyat Banten di wilayah Banten Selatan, Anyer dan Cikande serta pemberontakan di leuweung Lancar yang dipimpin oleh Mas Angabay Naya Wipraja dan Mas Angabay Jawa Sedana.²⁰

¹⁸ Arsip Nasional Republik Indonesia, "Instruktie voor den koning van Bantam, 27 November 1808" Bundel Banten Nomor 93.

¹⁹ Pramono dan B Josie Susilo, *Ekspedisi Anjer-Panaroekan....*, p. 8

²⁰ Nina Herlina Lubis, *Sejarah Banten Membangun Tradisi dan Peradaban* (Serang: Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah Provinsi Banten, 2014), p. 193

Sebelum dibangunnya Jalan Raya Pos ini Daendels lebih dulu memerintahkan untuk membangun pangkalan militer di Ujung Kolon, namun karna daerahnya yang sulit dijangkau karna daerah rawa-rawa menyebabkan banyak pekerja meninggal.²¹ Serangkaian kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah Kolonial Belanda membuat rakyat Banten menjadi geram dan muncullah berbagai pemberontakan seperti pemberontakan petani tahun 1888, pemberontakan Cikande tahun 1845 dan masih banyak lagi.²²

B. Rumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini penulis telah menemukan beberapa permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini nantinya, yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi Banten sebelum dibangunnya jalan raya pos?
2. Bagaimana kebijakan Daendels terhadap jalan raya pos di Banten tahun 1808-1811?
3. Bagaimana dampak jalan raya pos terhadap Kolonial Belanda dan rakyat Banten tahun 1808-1811?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan Bagaimana Banten sebelum dibangunnya jalan raya pos.
2. Mendeskripsikan bagaimana kebijakan Daendels terhadap jalan raya pos di Banten tahun 1808-1811.
3. Mendeskripsikan bagaimana dampak jalan raya pos terhadap Kolonial Belanda dan rakyat Banten tahun 1808-1811.

²¹ Lubis, *Sejarah Banten....*, p. 194

²² Tihami, *Banten Dari Masa ke Masa* (Serang: Biro Humas & Protokol Provinsi Banten, 2014), p.30

D. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, penulis memperlajari dan menganalisa dari karya ilmiah yang berkaitan dengan judul “Dampak Jalan Raya Pos Terhadap Kolonial dan Rakyat Banten Tahun 1808-1811”. Adapun karya ilmiah atau penelitian yang pernah ditulis terait dengan judul ini, antara lain:

Jurnal Paramita: Historical Studies Journal volume 26 nomor 2 tahun 2016, ditulis oleh Endah Sri Hartatik yang berjudul *Perkembangan Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintahan Daendels*, dalam jurnal ini membahas tentang jalan raya pos Daendels di pantai utara Jawa Tengah, para penguasa semakin mudah dalam mengontrol administrasi dan majunya perkembangan ekonomi di wilayah-wilayah yang dilalui oleh jalan tersebut. Persamaan penulis dengan artikel ini adalah sama-sama membahas Jalan Raya Daendels. Adapun perbedaan penulis dengan artikel ini adalah penulis membahas jalan raya pos di Banten, proses pembangunan jalan raya pos di Banten dan dampaknya terhadap rakyat Banten.

Selain jurnal penulis juga mengambil bahan rujukan dari buku yang ditulis oleh Endah Sri Hartatik diterbitkan di Yogyakarta tahun 2018 yang berjudul “*Dua Abad Jalan Raya Pantura: Sejak Era Kerajaan Mataram Islam Hingga Orde Baru*”. Dalam buku ini menjelaskan tentang jalan raya pantura yang merupakan bagian dari jalan raya pos, ada tiga hal utama yang dibahas dalam buku ini, yaitu kebijakan pemerintah, perubahan orientasi produksi dan pertumbuhan kendaraan bermotor. Adapun perbedaan buku ini dengan skripsi ini adalah penulis membahas tentang jalan raya pos di Banten, proses pembangunan jalan raya pos di Banten dan dampaknya terhadap rakyat Banten.

Buku karya Herman Willem Deandels terbit tahun 1816 yang berjudul, *Staat Der Nederlandsche Oostindische Bezittingen, Onder Het Bestuur Van Den Gouverneur-General Herman Willem Daendels, Ridder, Luitenant-Generaal 1808-1811*, dalam buku ini menjelaskan tentang kebijakan Daendels selama memerintah di Hindia Belanda, termasuk tentang kebijakan Jalan Raya Pos di Banten. Adapun perbedaan buku ini dengan skripsi ini adalah penulis membahas tentang jalan raya pos di Banten, proses pembangunan jalan raya pos di Banten dan dampaknya terhadap rakyat Banten.

Berdasarkan pengamatan penulis mengenai beberapa karya ilmiah diatas, maka disimpulkan bahwa semua hanyalah bersifat gambaran umum mengenai dari Jalan Raya Pos. Adapun keunggulan dari skripsi ini yaitu berusaha menelusuri lebih dalam jalan raya pos di Banten dan dampaknya terhadap rakyat Banten.

E. Kerangka Teori

Dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah benturan; pengaruh kuat yang mendatangkan akibat baik negatif maupun positif. Secara sederhana dampak adalah pengaruh atau akibat dari suatu hal yang terjadi.²³

Dalam pembangunan jalan raya pos tentu terdapat dampak baik itu dampak yang baik atau buruk. salah satu dampak baik dari pembagunan jalan raya pos adalah Banten yang awalnya pusat pemerintahan dan pemukiman berada di pesisir pantai, berpindah ke arah pedalaman. Kota Serang yang

²³ Suharno, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Semarang: Widya Karya, 2011), p. 243

sebelumnya hanya kota kecil, namun sejak dilalui jalan raya pos berkembang, menjadi kota yang semakin besar.²⁴

Sedangkan dampak buruk dari pembangunan jalan raya pos ini adalah banyak terjadi gerakan sosial atau pemberontakan. Eksploitasi besar-besaran yang dilakukan kolonial Belanda pada abad ke-19 di Nusantara menciptakan kondisi yang bisa mendorong rakyat melakukan gerakan sosial. Disorganisasi dalam masyarakat konvensional dan lembaga-lembaganya telah disebabkan oleh dominasi terus menerus terhadap ekonomi, politik, dan budaya.²⁵

Berdasarkan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang diundangkan setelah UU No 38, jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.²⁶

Awalnya, jalan dibuat secara fisik untuk memenuhi "kebutuhan fisik manusia", seperti mendekatkan jarak dan membuka wilayah baru. Desain jalan semakin berkembang seiring dengan model transportasi yang melintasinya.²⁷ Jalan merupakan sarana transportasi yang penting bagi keberlangsungan hidup masyarakat. Dalam sejarah Nusantara, jalan raya adalah sarana transportasi penting untuk negara-negara agraris atau negara dengan orientasi daratan yang kuat. Bahkan di negara maritim, jalan raya

²⁴ Firmansyah Bachtiar dkk., "De Groote Postweg Sebagai Pemicu Perubahan Struktur Kota di Jawa Bagian Barat," *Arsitekta : Jurnal Arsitektur dan Kota Berkelanjutan* 4, no. 02 (30 November 2022), p. 57

²⁵ Lubis, *Sejarah Banten*...., p. 197

²⁶ "Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan".

²⁷ Acep Iwan Saidi, "Jalan Raya Sebagai Desain Kebudayaan," *Jurnal Sosioteknologi*, 2010, p. 76

sangat penting untuk menghubungkan kota-kota di pedalaman atau pantai satu sama lain.²⁸

Jalan Raya Pos adalah jalan yang bersejarah, jalan ini membentang sepanjang 1.100 KM antara Anyer Ujung Barat pulau Jawa dengan Panarukan Ujung Timur pulau Jawa. Di Banten Jalan ini melalui rute Anyer, Cilegon, Serang dan berakhir di Tangerang. Jalan Raya Pos ini dibangun pada era Gubernur Jendral Herman Willem Daendels dalam kurun waktu satu tahun 1808-1809 M.²⁹

Tujuan dibangunnya jalan ini adalah untuk keperluan militer yang memungkinkan pasukan berpindah melalui darat dengan cepat. Dengan adanya jalan ini, secara teoritis tentara dapat segera dikirim dari Batavia dan menghindari pelabuhan pesisir utara Jawa yang diblokir oleh tentara Inggris. Selain itu, jalan ini berfungsi sebagai dasar untuk pertahanan seluruh Pulau Jawa.³⁰ Tujuan lain dibangunnya jalan raya pos adalah untuk mempersingkat waktu pengiriman surat-surat ataupun dokumen Belanda lainnya.³¹

Kolonialisme adalah praktik pembentukan koloni suatu negara di luar batas wilayah teritorial yang sah, tidak peduli apakah lokasi baru itu sudah berpenghuni atau belum. Praktik kolonialisme biasanya dilakukan oleh negara yang kuat, dengan tujuan untuk mendapatkan sumber daya dan memperluas wilayah. Singkatnya, kolonialisme adalah bentuk upaya dari

²⁸ Endah Sri Hartatik, *Dua abad jalan raya pantura: sejak era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru* (Yogyakarta: Nurmahera, 2018), p. 1

²⁹ Indrawan, *Napak Tilas....*, p. 19

³⁰ Peter Carey, *Korupsi Dalam Silang Sejarah Indonesia: dari Daendels (1808-1811) Sampai Reformasi* (Depok: Komunitas Bambu, 2016), p. 31

³¹ Indrawan, *Napak Tilas Jalan Daendels....*, p. 7

suatu negara untuk menguasai suatu wilayah di luar wilayah kekuasaannya sendiri.³²

F. Metode Penelitian

Metode penelitian sejarah adalah kumpulan aturan dan prinsip yang disusun secara sistematis untuk mengumpulkan sumber, memeriksanya secara kritis, dan menyampaikan kesimpulan dari penelitian. Secara singkat, itu berarti melakukan penelitian yang benar dan menyajikannya dengan benar. Pemilihan Topik, Heuristik, Verifikasi, Interpretasi, dan Historiografi adalah lima tahapan penelitian sejarah.

1. Pemilihan Topik

Hal pertama dalam melakukan penelitian sejarah adalah penentuan topik yang akan diteliti. Topik yang dipilih haruslah topik yang dapat dikerjakan dalam waktu yang tersedia. Topik sebaiknya dipilih berdasarkan, kedekatan emosional, kedekatan intelektual, atau rencana penelitian.

Dalam tahap ini peneliti memilih topik berdasarkan kedekatan intelektual, yakni peneliti telah membaca dan mencari tau tentang topik ini jauh sebelumnya, sehingga peneliti mengangkat topik tentang Jalan Raya Daendels ini.³³

2. Heuristik

Heuristik atau pengumpulan sumber yaitu proses yang dilakukan oleh peneliti untuk mengumpulkan sumber-sumber, data-data atau jejak sejarah. Jika sejarah tidak memiliki sumber, maka sejarah tidak dapat berbicara. Dengan demikian, elemen paling penting sumber dalam penelitian

³² Miftakudin, *Kolonialisme: Eksploitasi dan Pembangunan menuju Hegemoni* (Sukabumi: CV. Jejak, 2019), p. 7

³³ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Utama, 2013), p. 70

sejarah merupakan hal-hal yang paling utama yang dapat menentukan bagaimana kualitas masa lalu manusia bisa dipahami oleh orang lain.

Pada tahap ini, peneliti menggunakan pendekatan studi pustaka dengan memeriksa buku sumber yang relevan dengan penelitian secara menyeluruh. Selanjutnya, menggunakan sumber yang telah dikumpulkan untuk menulis artikel. Peneliti mencari data tentang tentang “*Pembangunan dan Dampak Jalan Raya Pos terhadap kolonial dan rakyat Banten*” melalui perpustakaan, jurnal, dan artikel yang relevan dengan masalah yang diteliti.

Buku-buku yang digunakan sebagai sumber rujukan adalah buku karya Dr. Taufiqurokhman yang berjudul *Banten dari Masa ke masa* buku ini merupakan buku koleksi Perpustakaan daerah Banten, buku karya Angga Indrawan, yang berjudul *Napak Tilas Jalan Deandeles* buku ini merupakan buku koleksi Perpustakaan daerah Banten, buku karya Sidik Pramono, dan B Josie Susilo Hardianto, *Ekspedisi Anjer-Panaroean: Laporan Jurnalistik Kompas* buku ini merupakan koleksi Perpustakaan daerah Banten, Djoko Marihandono dan Harto Juwono, *Perlawanan Rakyat Banten melawan imperialisme: Kepahlawanan Pangeran Mangkubumi Wangadireja* buku ini merupakan koleksi Perpustakaan daerah Banten, dan buku karya Endah Sri Hartatik, *Dua Abad Jalan Raya Pantura: Sejak Era Kerajaan Mataram Islam Hingga Orde Baru*.

Selain buku terdapat pula arsip-arsip berbahasa Belanda yang merupakan koleksi dari situs delpher.nl yang digunakan sebagai rujukan, antara lain arsip buku yang berjudul buku *De Residentien van Java*, karya R. Brons Middel, tahun publikasi 1895, arsip buku yang berjudul buku *Beknopte aardrijkskunde van Nederlandsch-Indië, ten gebruike en het lager en meer uitgebreid lager onderwijs in nederlandsch- indië, door r. metelerkamp, onderwijzer te Poerworedjo*, karya Roelof Metelerkamp, tahun

publikasi 1888, arsip koleksi dari ANRI, yang berjudul *Translaat Malaijas Brief Gestr: Door den Koning van Bantam aan zijn Excellentie H.W. Daendels, 18 November 1808*, bundel Banten nomor 41, dan *Extract uit het Journal van den Leutenant der Genie I.C. Schultze*, bundel Banten nomor 41.

3. Verifikasi

Setelah menentukan topik dan mengumpulkan sumber maka langkah selanjutnya adalah verifikasi. Verifikasi atau kritik sumber atau pengumpulan sumber yaitu kegiatan untuk meneliti sumber-sumber yang telah diperoleh agar memperoleh kejelasan apakah sumber tersebut redibel atau tidak, dan apakah sumber tersebut autentik atau tidak. Pada proses ini dalam metode penelitian sejarah bisa disebut dengan istilah kritik internal dan kritik eksternal. Kritik internal adalah suatu upaya yang dilakukan oleh sejarawan untuk melihat apakah isi buku tersebut cukup kredibel atau tidak dalam kritik internal. Sedangkan kritik eksternal adalah kegiatan sejarawan untuk melihat apakah sumber yang didapatkan autentik atau tidak.

4. Interpretasi

Interpretasi atau penafsiran adalah suatu upaya sejarawan untuk melihat kembali tentang sumber-sumber yang didapatkan dari penafsiran sejarawan terhadap sumber-sumber sejarah dalam bentuk tulisan. Penafsiran atau fakta harus dilandasi oleh sikap yang objektif. Interpretasi terbagi menjadi dua macam, yaitu analisis dan sintesis. Analisis adalah menguraikan sebuah sumber yang mengandung beberapa kemungkinan sedangkan sintesis berarti menyatukan, beberapa sumber atau data menjadi menjadi satu.³⁴

³⁴ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah...*, p. 78

5. Historiografi

Fase terakhir dalam adalah historiografi. Dalam metode penelitian sejarah historiografi adalah pemaparan ulang hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan, secara kronologis/diakronis dan sistematis, menjadi tulisan sejarah sebagai kisah. Dalam penulisan sejarah aspek kronologi sangatlah penting, sebuah penulisan sejarah harus ditulis dengan alur yang jelas dan urut.³⁵

G. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai penulisan yang sistematis dalam penelitian ini, maka perlu adanya gambaran singkat tentang bagaimana sistematika penulisan yang akan dipaparkan dalam penelitian ini. Adapun sistematika penulisannya akan dipaparkan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan, mencakup: Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Tinjauan Pustaka, Kerangka Teori, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Bab II Banten sebelum dibangunnya jalan raya pos mencakup: kedatangan daendels ke pulau Jawa, kondisi Banten tahun 1808-1811, kebijakan kolonial Belanda di Banten tahun 1808-1811.

Bab III kebijakan Daendels terhadap jalan raya pos di Banten tahun 1808-1811 mencakup: tujuan dan fungsi dibangunnya jalan raya pos, rute jalan raya pos, distribusi buruh kerja, dan kebijakan upah buruh.

³⁵ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah....*, p. 80

Bab IV dampak jalan raya pos terhadap kolonial dan rakyat Banten, mencakup: meningkatnya perekonomian masyarakat, tata kota dan pembangunan infrastruktur, mudahnya akses antar wilayah, dan munculnya gerakan sosial.

BAB V Penutup, mencakup: Kesimpulan dan Saran