PERKEMBANGAN KOTA SUMENEP PADA MASA PEMERINTAHAN HINDIA BELANDA TAHUN 1883-1926

INAYATUL MAHMUDAH

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Email: inayatulmahmudah@mhs.unesa.ac.id

Artono

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Kota Sumenep pada awalnya merupakan kota tradisional berupa kota kraton yang terletak di dekat laut. Kota kraton merupakan tempat kediaman para raja dan keluarganya dan berperan sebagai pusat dilakukannya kegiatan pemerintahan, kegiatan ekonomi dan kebudayaan. Setelah Sumenep jatuh ketangan VOC tahun 1705, maka mulai masuklah unsur-unsur asing dalam penataan Kota Sumenep. Orang-orang Eropa membawa pola pemukiman baru yang sedikit demi sedikit menggeser kedudukan Kota Sumenep sebagai Kota Kraton menjadi kota yang bercorak kolonial. Setelah adanya reorganisasi pada tahun 1883, pemerintah mengembangkan Kota Sumenep sebagai pusat pemerintahan atau Daerah Pusat Kota DPK) dan sebagai pusat industri dan distribusi hasil-hasil pertanian dan perdagangan atau *Central Business District* (CBD). Penelitian ini menggunakan metode penelitian Sejarah yang terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik sumber, intepretasi, dan historiografi. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui (1) Mengapa pemerintah Hindia Belanda mengembangkan kota Sumenep sebagai Daerah Pusat Kota atau (DPK) atau *Central Business District* (CBD); (2) Bagaimana perkembangan Kota Sumenep pada masa pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1883-1926; (3) Bagaimana dampak dari perkembangan Kota Sumenep terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat pada tahun 1883-1926.

Kata Kunci: Perkembangan Kota, Pemerintahan Hindia belanda, Sumenep

Abstract

The city of Sumenep was originally a traditional city in the form of a royal city located near the sea. The city of Kraton is the residence of kings and their families and acts as a center for the conduct of government activities, economic and cultural activities. After Sumenep fell into the hands of the VOC in 1705, foreign elements began to enter in the arrangement of Sumenep City. Europeans brought a new settlement pattern which gradually moved the position of Sumenep City as Kraton City into a colonial style city. After the reorganization in 1883, the government developed the City of Sumenep as the center of government or the Central City Region of TPF and as an industrial center and distribution of agricultural and trade products or the Central Business District (CBD). This research uses historical research method which consists of four stages, namely heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. This research is intended to find out (1) why the Dutch East Indies government developed the city of Sumenep as a City Center or (DPK) or Central Business District (CBD); (2) How was the development of Sumenep City during the Dutch East Indies administration in 1883-1926; (3) What is the impact of the development of Sumenep City on the socio-economic life of the community in 1883-1926.

Keywords: City Development, Nederland Indische government, Sumenep

PENDAHULUAN

Sebelum datangnya Belanda ke Pulau Madura, Kota Sumenep merupakan kota kraton yang berada di tengah – tengah daerah yang subur dan letaknya berdekatan dengan pantai. Kota kraton merupakan tempat kediaman raja-raja, para keluarganya yang terdekat dan para gundiknya, juga merupakan tempat kediaman hampir semua para bangsawan dan para pegawai tinggi istana. Kota kraton

merupakan pusat kebudayaan, ekonomi, dan pemerintahan Kerajaan di Madura.¹

Di luar tembok kraton terdapat beberapa kampung dengan kehidupan penduduknya yang langsung atau tidak langsung tergantung pada istana. Orang-orang timur asing, seperti orang Cina, orang Arab, orang Melayu bertempat tinggal dilingkungan yang terpisah dengan pemimpin mereka sendiri. Dalam jarak yang dekat, kota itu dikelilingi oleh sejumlah desa yang termasuk dalam daerah kota.²

¹ Lihat Weber 1956, II : 737

² Huub de Jonge, Madura dalam Empat Zaman, Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam, Suatu Studi Antropologi Ekonomi, (Jakarta: PT. Gramedia, 1989), hlm. 12.

Setelah Sumenep Jatuh Ke tangan VOC (Belanda) pada tahun 1705, maka mulai masuklah unsur-unsur asing kedalam pola tatanan kota dari kota kraton (kota tradisional) menjadi Kota Hindia Lama (*Oud Indische Stad*). Karakteristik Kota Sumenep sebagai Kota Hindia Lama dapat dilihat melalui arsitektur bangunan, struktur perkotaan, dan morfologi pada tingkat regional.³

Kota Sumenep sebagai Kota yang bercorak kolonial ditandai dengan didirikannya benteng pada 1705 di Kaliangget Barat. Namun dikarenakan posisinya yang kurang strategis, maka benteng tersebut tidak jadi dibangun, maka oleh masyarakat sekitar daerah tersebut dikenal dengan nama "*Loji Kantang*".⁴

Didirikannya Loji di Kaliangget pada tahun 1705 menandakan bahwa Kaliangget merupakan salah satu wilayah yang penting bagi VOC. *Loji* atau *loge* (dikenal juga dengan *factory*) sebenarnya berasal dari kata portugis *factoria* yang berarti tempat tinggal, kantor, atau gudang tempat suatu bangsa melakukan kegiatan perdagangannya di kota-kota yang terletak di seberang laut. Ketika VOC mulai berkuasa di Indonesia, *loji* merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kekuasaannya. Loji merupakan tempat dilakukannya aktivitas perdagangan dan pemerintahan. Loji juga menyimbolkan bahwa daerah yang telah didirikan sebuah loji pada dasarnya merupakan daerah Indonesia yang dikuasai oleh VOC.

Pada tahun 1785 kongsi dagang VOC membangun benteng baru di daerah Kalimo'ok yang lokasinya cenderung tinggi dari lingkungan sekitar. Tujuannya agar lebih mudah dalam memantau keamanan apabila ada serangan dari musuh. Seiring dengan dibangunnya daerah pertahanan tersebut, pemukiman-pemukiman orang Eropa mulai menyebar di daerah Marengan dan Pabeang yang letaknya tidak jauh dari benteng. Model arsitektural bangunan pemukiman tersebut cenderung terpengaruh kebudayaan indisch yang berkembang pada abad 17-18 di Indonesia.⁵

Setelah Kompeni (VOC) dibubarkan pada tahun 1799, maka Madura, termasuk Sumenep menjadi bagian dari negara Kolonial Hindia Belanda dan pemerintahan di Batavia memutuskan untuk tetap mempertahankan sistem pemerintahan tidak langsung di Madura. Walaupun pemerintahannya tidak langsung, akan tetapi para bupati di Madura termasuk di Sumenep tetap memiliki otonomi dalam pemerintahan dan politik kontrak VOC terus dilanjutkan.⁶

Pada paragraf kedua abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda memperkenalkan pemerintahan langsung di Madura dan menerapkan pemerintahan secara langsung di Sumenep pada tahun 1883. Dengan demikian, maka sistem pemerintahan menjadi terpadu pribumi-Eropa. Diterapkannya pemerintah Hindia Belanda secara langsung di Sumenep pada tahun 1883 menjadi titik awal dimulainya perkembangan Sumenep sebagai Kota Hindia Baru (*Nieuwe Indische Stad*). Sebagai Kota Hindia Baru,

Kota Sumenep tidak hanya berfungsi sebagai pusat pemerintahan atau Daerah Pusat Kota (DPK), tetapi juga menjadi pusat produksi dan distribusi hasil-hasil pertanian atau pusat kegiatan perkonomian *Central Business District* (CBD). Adanya reorganisasi tahun 1883 telah menjadikan Kota Sumenep terbuka untuk perdagangan yang lebih luas.⁷

Selama pemerintahan Hindia Belanda secara langsung di Sumenep pada tahun 1883, telah membuat Sumenep mengalami perkembangan yang cukup pesat, terutama di bidang ekonomi. Hal ini ditandai dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk asing di Sumenep. Orang-orang timur asing, seperti orang Cina, orang Arab, dan orang Eropa banyak yang tinggal di Kota Sumenep. Karena jumlah orang-orang Eropa dan para pengusaha asing terus mengalami peningkatan, maka pemerintah mendirikan berbagai fasilitas kota untuk menunjang aktivitas masyarakat, terutama orang Eropa yang ada di Kota Sumenep. Pemerintah juga membangun pabrik-pabrik dengan peralatan yang modern dan ditunjang dengan sarana transportasi baik di darat maupun di laut. Tanaman komersial seperti tebu, kopi, dan tembakau juga mulai diperkenalkan.⁸

Perkembangan Kota Sumenep sebagai Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) pada masa pemerintahan langsung Hindia Belanda, tidak hanya menjadikan Kota Sumenep sebagai pusat segala fasilitas kota dan terbuka dalam sektor perekonomian, namun berkembangnya Kota Sumenep juga berdampak terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakatnya, adanya perubahan sosial dan ekonomi itulah yang kemudian melatar belakangi berdirinya sebuah gerakan sosial di Sumenep, bernama Sarekat Islam (SI).

Meskipun Kota Sumenep mengalami perkembangan yang cukup pesat pada masa pemerintahan Hindia Belanda, terutama setelah adanya reorganisasi pada tahun 1883, namun tulisan-tulisan, karya ilmiah, maupun penelitian-penelitian mengenai perkembangan Kota Sumenep pada masa pemerintahan langsung Hindia Belanda itu masih terbatas. Penelitian mengenai sejarah Sumenep kebanyakan hanya terbatas pada sejarah sistem pemerintahan raja-raja, industri garam, dan kebanyakan penelitian itu dilakukan pada masa pasca kemerdekaan. Masih minimnya penelitian sejarah Sumenep pada masa kolonial, membuat penulis tertarik untuk mengkaji "Perkembangan Kota Sumenep Pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda Tahun 1883 – 1926"

Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan yang menjadi objek kajian dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengapa Pemerintah Hindia Belanda mengembangkan Kota Sumenep Sebagai Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD)?

³ Handinoto, *Perkembangan Kota di Jawa Abad XVII sampai Pertengahan Abad XX: Dipandang dari Sudut Bentuk dan Struktur Kotanya*, (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 104.

⁴ *Ibid*

⁵ Zulkarnaen, *Sejarah Sumenep*, (Sumenep: Dinas Pariwisata dan kebudayaan Kabupaten Sumenep, 2003), hlm. 85.

⁶ Huub de Jonge, *op.cit.*, hlm. 54-55.

⁷ Huub de Jonge, *Garam, Kekerasan, dan Aduan Sapi: Esai-Esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura*, (Yogyakarta: LKIS, 2011), hlm. 3.

⁸ *Ibid*.

2. Bagaimana perkembangan kota Sumenep pada masa pemerintahan Hindia Belanda tahun 1893-1926?
3. Bagaimana dampak dari perkembangan Kota Sumenep pada masa Pemerintahan Hindia Belanda terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat pada tahun 1883-1926?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah atau *historical Methode*. Metode sejarah adalah proses mengkaji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.⁹ Ada empat langkah yang harus ditempuh dalam penelitian menggunakan metode sejarah, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.¹⁰ Berikut ini penjelasan dari keempat langkah dalam metode sejarah, yaitu:

1. Heuristik

Heuristik yaitu proses mencari, melacak, dan mengumpulkan sumber-sumber yang diperlukan.¹¹ Dalam penelitian ini penulis menggunakan sumber utama dan sumber pendukung. Sumber utama yang digunakan beberapa diantaranya berupa dokumen, arsip, peta, dan foto yang didapat dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), dan KITLV. Beberapa sumber yang didapatkan diantaranya adalah Lembaran Negara Pemerintah Hindia Belanda (*Staatsblaad Van Nederlandsch-Indie*) yang memuat tentang sistem pemerintahan di Sumenep, *Topografiche Kaart der Residentie Madoera* 1883, peta kersidenan Sumenep tahun 1923, peta statistik pertanian di Madura tahun 1933, foto-foto mengenai perumahan orang-orang-orang Eropa di Kalianget Sumenep, pabrik garam, pabrik es, sarana transportasi berupa kapal dan kereta api, dll. *Overzichtskaart Residentie Madoera, 1922*, dokumen mengenai pabrik garam briket di Kalianget: *De uitbereiding van de zout briketterings fabriks te Kalianget 1911-1912*, laporan urusan Madura dan laporan rusan Sumenep, dan masih banyak lagi yang lainnya.

Sedangkan sumber pendukungnya berupa skripsi, laporan penelitian, jurnal, dan buku-buku yang berkaitan dengan sejarah Sumenep pada masa kolonial. Adapun beberapa sumber yang telah didapatkan oleh peneliti diantaranya Buku karya Van Hoevell dengan judul *Java, Madura En Baliditulis* pada tahun 1851, buku karya Huub de Jonge dengan judul *Madura dalam Empat Zaman, Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam, Suatu Studi Antropologi Ekonomi* ditulis pada tahun 1989, buku Karya T.S. Raffles dengan judul *History of Java* ditulis pada tahun 1817, buku karya Kuntowijoyo dengan judul *Perubahan Sosial dalam Masyarakat Agraris Madura 1850-1940*, dan masih banyak lagi yang lainnya.

2. Kritik

Langkah kedua dari metode sejarah adalah kritik (pengujian) terhadap sumber. Kritik itu sendiri meliputi

dua hal yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Penerapan kritik ekstern adalah upaya yang dilakukan untuk mendapatkan dokumen dan data yang otentik. Artinya data yang diperoleh bukan tiruan, turunan, atau palsu. Hal tersebut dilakukan dengan cara meneliti bahan yang dipakai, jenis tulisan, gaya bahasa dan lain sebagainya. Pada penelitian ini, peneliti hanya menggunakan kritik intern saja. Kritik intern atau kritik dari dalam bertujuan untuk menganalisis isi (substansi) sumber data yang sudah diperoleh agar nantinya diperoleh data yang kredibel. Peneliti dalam hal ini menilai atau menyeleksi sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh dari proses heuristik sebagai usaha mendapatkan sumber yang valid, kredibel serta benar-benar mengandung informasi yang relevan dan kronologis dengan cerita sejarah yang akan ditulis. Tujuan terakhir yang ingin dicapai dalam melakukan kritik adalah menetapkan otentitas dan kredibel dari sumber yang diuji untuk menghasilkan fakta sejarah.

3. Interpretasi

Langkah ketiga dari metode sejarah adalah interpretasi. Pada tahapan ini setelah memperoleh fakta-fakta yang dibutuhkan, penulis berusaha melakukan analisis dan penafsiran antara satu fakta dengan fakta yang lain. Interpretasi dilakukan karena berbagai fakta yang telah ditemukan dalam kegiatan kritik tersebut masih terpisah dan berdiri sendiri. Oleh karena itu, berbagai fakta yang lepas satu sama lain harus diinterpretasikan dengan cara menghubungkan sehingga menjadi satu kesatuan yang harmonis dan masuk akal.¹² Pada tahap interpretasi ini penulis melakukan penafsiran dan pemahaman dengan berdasar pada masalah yang dibahas, yakni perkembangan Kota Sumenep pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda tahun 1883-1926. Dengan menghubungkan fakta-fakta tersebut akan diperoleh suatu gambaran umum yang kronologis dan sistematis tentang inti cerita.

4. Historiografi

Langkah terakhir dalam penelitian ini adalah proses penulisan sejarah atau historiografi. Setelah melalui tahapan yang panjang dari heuristik, kritik dan interpretasi untuk memperoleh data-data dan fakta sejarah yang kredibel, kronologis, dan relevan, maka pada tahap ini dimulailah penulisan sejarah dalam bentuk skripsi tentang perkembangan Kota Sumenep pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda tahun 1883-1926.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Skripsi ini mengambil tema sejarah kota, yaitu sejarah dari perkembangan Kota Sumenep pada masa pemerintahan Hindia Belanda tahun 1883-1926. Penelitian ini dimulai pada tahun 1883, karena mulai tahun itulah Sumenep dikuasi secara langsung oleh pemerintah Hindia Belanda dan sistem kerajaan lokal dihapuskan. Adanya reorganisasi di Sumenep menjadikan Sumenep

⁹ Louis Gotschalk, *Mengerti Sejarah*. Terj. Nugroho Notosusanto, (Jakarta: UI Press, 1995), hlm. 32.

¹⁰ Aminuddin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya: UNESA Press, 2009), hlm. 10.

¹¹ *Ibid.*, hlm.10.

¹² Nugroho Notosusanto, *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer*, (Jakarta: Idayu Press, 1978), hlm. 41.

sebagai kota yang terbuka, baik dalam hubungan perdagangan maupun dalam kehidupan dalam masyarakat. Dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teori tentang kota. Menurut T.G. McGee, kota-kota yang dibangun pada masa kolonial memiliki tiga ciri, yang pertama adanya pemukiman yang sudah stabil. Ciri kedua terdapat garnisun dan pemukiman pedagang yang merupakan tempat untuk melakukan kontak perdagangan maupun perjanjian antara penguasa kolonial dengan pribumi. ketiga, kota kolonial lokasinya terletak di dekat laut ataupun sungai. Dalam menganalisis mengenai struktur ruang kota, penulis menggunakan teori historis dari Alonso yang digunakan untuk mengkaji perkembangan Kota Sumenep pada masa Pemerintahan Hindia Belanda. Menurut Teori Historis, Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Business District (CBD) merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitas yang tinggi.

A. SUMENEP SEBAGAI DAERAH PUSAT KOTA (DPK) ATAU CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) PADA MASA KOLONIAL

1. Letak Sumenep Dekat dengan Laut dan Sungai

Menurut T.G. McGee, ciri utama dan yang terpenting kota-kota yang dibangun pada masa kolonial adalah terletak di dekat laut atau sungai. Secara geografis Kota Sumenep terletak di dekat laut dan sungai. Di sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Pamekasan, di sebelah selatan berbatasan dengan Selat Madura, di sebelah Timur berbatasan dengan Laut Jawa dan laut Flores, di sebelah Utara berbatasan dengan Laut Jawa. Kota Sumenep juga memiliki dua sungai penting di Sumenep, yaitu Sungai Marengan dan Sungai Saroka. Kedua sungai tersebut berperan penting dalam mempermudah kegiatan perdagangan di Sumenep.¹³

Sumenep memiliki letak yang strategis, karena memiliki pelabuhan transit yang menghubungkan dengan pulau – pulau di wilayah Timur dan juga merupakan pelabuhan utama untuk perdagangan jarak jauh. Sumenep memiliki dua pelabuhan yang sangat ramai, yaitu Pelabuhan Kertasadah dan Pelabuhan Kalianget.¹⁴

Dalam *Regeerings Almanak* tahun 1870, misalnya, tercatat bahwa Sumenep merupakan tempat berlabuhnya kapal – kapal besar dari luar pulau. Pada tahun yang sama, Sumenep digunakan sebagai pangkalan kapal orang Madura (1 kapal uap dan 1 sekunar) yang keduanya mempunyai bobot mati 50 *lasten* (100 ton), dan 4 kapal (1 tongkang dan 3 sekunar) semuanya milik orang Arab dan total berbobot mati 585 ton. Pada tahun 1871, jumlah kapal-kapal itu tidak banyak berubah. Di Sumenep terdapat tiga kapal sekunar, 1 milik orang Madura dan 2 milik orang Arab, dan 1 tongkang kepunyaan orang Arab.¹⁵

2. Pemukiman di Kota Sumenep

Kota Sumenep berada di tengah – tengah daerah yang subur dan letaknya berdekatan dengan pantai. Pada zaman yang lampau, di kota- kota itu terdapat kraton yang merupakan kota kediaman raja-raja. Jauh sebelum orang Belanda tiba ke pulau Indonesia, tempat kediaman raja itu telah tumbuh menjadi kota-kota kecil, yang disamping tak terhitung banyaknya pegawai dan pelayan istana, juga dihuni oleh ratusan tukang, para pemilik toko kecil, dan para pedagang. Kota kraton merupakan pusat kebudayaan, ekonomi, dan pemerintahan Kerajaan di Madura. Kota kraton terutama mirip dengan *Rentnerstadt*: suatu tempat di mana kemungkinan-kemungkinan ekonomi untuk para pedagang dan para tukang pada tingkat pertama ditentukan oleh penghasilan pajak dari *Rentners* (rentenir), yaitu raja, bangsawan, dan para pejabat istana.¹⁶

Kraton Sumenep dalam paroh abad yang silam, tanpa memperhitungkan bangunan-bangunan tambahan, kandang- kandang, dan ruang- ruang yang lain, memiliki 133 rumah dan pendopo, yang selain dari raja, para keluarganya yang terdekat dan para gundiknya, juga merupakan tempat kediaman hampir semua para bangsawan dan para pegawai tinggi istana. Di luar tembok kraton terdapat beberapa kampung dengan kehidupan penduduknya yang langsung atau tidak langsung tergantung pada istana. Orang-orang timur asing, seperti orang Cina, orang Arab, orang Melayu bertempat tinggal dilingkungan yang terpisah dengan pemimpin mereka sendiri. Dalam jarak yang dekat, kota itu dikelilingi oleh sejumlah desa yang termasuk dalam daerah kota.¹⁷

Dalam tahun 1856 ibu kota Sumenep memiliki 22 kampung dan desa yang terdiri dari 19 kampung Madura, 1 kampung Cina, 1 kampung Arab, dan 1 kampung Melayu. Kota ini memiliki lebih dari 16.000 penduduk yang terbagi dalam 5.332 rumah tangga. Tempat kediaman orang-orang Eropa terletak beberapa kilometer dari kraton, tepatnya di dekat tempat dimana dahulu benteng dibangun. Lingkungan ini dihuni oleh lebih dari 300 penduduk terutama oleh orang-orang Indo-Eropa.¹⁸

Kota Sumenep merupakan pusat perdagangan. Sebagian penduduk asli di Kota Sumenep hanya menempati sekitar jalan-jalan dekat alun- alun dan di persimpangan- persimpangan jalan, termasuk rumah keluarga raja. Kota perdagangan dan administratif yang baru berada di selatan. Di Kota Maringan merupakan kawasan perumahan yang bangunan-bangunannya berada di sekitar Sungai Maringan. Bangunan-bangunan tersebut dihuni oleh keluarga-keluarga Arab, Cina, dan tempat tinggal orang Eropa. Kebanyakan rumah mereka berbahan dasar batu dan memiliki halaman yang berpagar.¹⁹

Keluarga Scheveningen merupakan salah satu diantara penduduk Eropa yang menjadi pedagang dan pengusaha sukses di Desa Marengan. Dilansir dari koran terbitan Belanda, *Reformatorisch Dagblad* : “*Scheveningse familie bekleedde belangrijke functies op Madura*”, *Gepubliceerd op* 17 Oktober 1991. Dalam

¹³ Zein M. Wiryoprawiro, *op cit.*, hlm. 3.

¹⁴ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 132.

¹⁵ *Ibid*

¹⁶ Lihat Weber 1956, II : 737

¹⁷ Huub de Jonge., *op. cip.* hlm. 12.

¹⁸ Lihat Van Gelder 1899: 694; Hageman Czn, 1858: 327 – 329, dalam (Huub de Jonge, 1989: 12).

¹⁹ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 66.

koran tersebut diceritakan bahwa keluarga Scheveningen Van Duijne sangat kaya dan memiliki posisi penting di pulau itu (Madura) dari 1872 sampai invasi Jepang pada tahun 1942. Scheveninger Dirk van Duijne pada tahun 1858 melakukan Perjalanan ke Hindia Belanda, ia memutuskan untuk membangun eksistensi di Timur. Dirk van Duijne memulai usahanya sebagai agen untuk seorang kerabat di Jawa. Kemudian ia menjadi *venduschrifver* (petugas pencatat lelang) di Pamekasan dan Sumenep di pulau Madura. Setelah beberapa tahun dia keluar dari dinas sipil dan mulai berdagang. Dia tinggal di "Desa Eropa", yaitu Marengan dan menikah dengan Marian, seorang wanita Jawa. Mereka punya sebelas anak.²⁰

3. Garnizun

Suatu kota dapat dikatakan sebagai kota yang dibangun pada masa kolonial menurut T.G. McGee apabila terdapat garnisun. Garnisun itu sendiri berasal dari Bahasa Belanda *garnizoen* yang artinya suatu korps pasukan yang ditempatkan di suatu benteng untuk mempertahankannya melawan musuh yang dapat menyerangnya. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata garnisun memiliki arti; 1) bagian angkatan bersenjata yang mempunyai kedudukan atau tempat pertahanan yang tetap (dalam sebuah benteng pertahanan atau sebuah kota); 2) tempat kedudukan tentara.

Organisasi militer di Madura dikenal dengan nama *barisan*. Sejarah terbentuknya *Barisan* (pasukan) tidak lepas dari adanya hubungan militer antara penguasa Madura dengan Belanda. *Barisan* sendiri berasal dari jasa militer yang disediakan penduduk dengan tujuan sebagai suatu institusi yang bertugas melayani kepentingan-kepentingan Kolonial. Sejarah aliansi militer antara Madura dan Belanda dimulai pada tahun-tahun awal Belanda masuk ke Jawa. Dimana pada saat itu, kerajaan-kerajaan Madura sedang berusaha untuk melepaskan diri dari hegemoni Mataram. Usaha Madura untuk melepaskan diri dari kekuasaan Mataram mendapat perlindungan Belanda. Sebagai gantinya, kekuatan-kekuatan militer Madura diminta untuk mendampingi Belanda selama Perang Saudara ke-3 di Jawa (1746-1755), perang melawan Surapati di Jawa Timur (1767), perang melawan Inggris di Batavia dan Ciliwung (1800), Perang Bone (1825), dan yang terpenting Perang Diponegoro (1825-1830).²¹

Barisan atau tentara di Sumenep baru terbentuk pada tahun 1831, namun jauh sebelum itu Kerajaan Sumenep sudah memiliki pasukan-pasukan yang kuat dan tangguh, seperti pasukan yang dipimpin oleh Raja Trunojoyo yang berhasil mengalahkan tentara Mataram dan mampu melumpuhkan tentara kompeni, serta pernah menguasai seluruh Jawa Timur sampai Semarang.²² Selain bertugas untuk berperang, para pasukan juga bertugas untuk menjaga keamanan istana atau kraton dan mempertahankan kerajaan apabila ada serangan dari musuh.

Sebelum datangnya Belanda, belum diketemukan adanya benteng sebagai tempat pertahanan pasukan. Pembangunan benteng di Kota Sumenep baru terjadi ketika Sumenep menjadi *Vazal* dari VOC tahun 1705. Kemudian dibangun benteng yang baru pada tahun 1785 di Marengan, yang kemudian dikenal dengan nama Benteng Kalimo'ok.

B. PERKEMBANGAN KOTA SUMENEP PADA MASA PEMERINTAHAN HINDIA BELANDA TAHUN 1883-1926

Perkemabangan Kota Sumenep dalam penelitian ini dimulia setelah adanya reorganisasi atau pemerintahan langsung oleh pemerintah Hindia Belanda tahun 1883. Pada saat itu Sumenep berada dibawah kekuasaan langsung pemerintah Belanda dan kerajaan lokal di Sumenep di hapuskan.

Adapun yang terpenting dari adanya reorganisasi pemerintahan di Sumenep, yakni terbukanya Kota Sumenep untuk lalu lintas perdagangan yang lebih luas, baik perdagangan nasional maupun perdagangan internasional. Adanya keterbukaan tersebut menyebabkan penanaman produk-produk pertanian semakin mengarah ke pasar yang luas, terjadi peningkatan dalam peredaran uang, terjadi perubahan-perubahan dalam hubungan kerja dan hubungan dalam kepemilikan tanah.²³

Adanya reorganisasi di Sumenep tahun 1883 juga membawa pengaruh terhadap perkembangan Kota Sumenep itu sendiri. Terbukanya Kota Sumenep untuk lalu lintas perdagangan yang luas menjadikan Kota Sumenep sebagai Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* atau kota pusat bisnis (ekonomi). Menurut Alonso, Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitas yang tinggi.

Pada saat Pangeran Ario Mangku Adiningrat memerintah sebagai Bupati Sumenep (1879-1901), Pemerintah Kolonial Belanda membangun berbagai fasilitas-fasilitas umum di Sumenep, bersamaan dengan diberlakukannya politik etis pada saat itu. Beberapa fasilitas yang dibangun, diantaranya yaitu DAM (irigasi), fasilitas transportasi, pendidikan, dan pabrik garam briket.²⁴

Setelah Pangeran Mangkuadiningrat atau Pangeran Pakunataningrat pensiun, maka yang menggantikan adalah putranya yang bernama Pangeran Aria Pratamingkusuma dengan gelar Raden. Tumenggung Pratamingkusuma. Pada masa pemerintahannya sebagai Bupati Sumenep, ia membangun sebuah menara di Masjid Jamik Sumenep. Menara tersebut dibangun di sebelah barat (belakang masjid).²⁵ Pembangunan Masjid Jamik dimulai pada tahun 1198 H (1779 M) dan selesai pada tahun 1206 H (1787 M) dan gapura Masjid Jamik yang dibangun pada tahun 1211 H (1778 M), sedangkan pembangunan Menara Masjid Jamik pada tahun 1910.

²⁰ Reformatorisch Dagblad : "Scheveningse familie bekleedde belangrijke functies op Madura", Gepubliceerd op 17 Oktober 1991.

²¹ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 145-146.

²² Abdurachman, Sedjarah *Madura Selajang Pandang*, (Sumenep: the sun smp, 1971), hlm. 22.

²³ *Ibid*, hlm. xx.

²⁴ Samsul Ma'arif, *op.cit.*, hlm. 30.

²⁵ Tim Penulis Sejarah Sumenep (TPSS), *op.cit.*, hlm. 153.

Masjid Jamik Sumenep membutuhkan delapan tahun untuk penyelesaian pembangunannya. Tujuan dibangun Masjid sebagai tempat peribadatan dan sebagai penanda telah masuknya agama Islam di lingkungan Keraton Sumenep²⁶.

Masjid Jamik terletak di pusat kota Sumenep dan berdekatan dengan pemerintahan, serta alun-alun sebagai pusat yang diperuntukkan sebagai pemersatu antara seorang raja dan rakyatnya. Fungsi Masjid Jamik diperuntukkan sebagai sarana dakwah, tempat beribadah dan acara keagamaan. Sedangkan gapura berfungsi sebagai pintu masuk dan menara berfungsi sebagai tempat untuk mengumandangkan adzan. Selain ikut berperan dalam pembangunan Masjid jamik Sumenep, Pangeran Aria Pratamingkusuma juga ikut melaksanakan pembangunan jalur rel kereta api (1887-1901) yang menghubungkan Kamal sampai ke Kalianget Timur dengan panjang lajur 191 Km. Dengan adanya kereta api, maka jaringan komunikasi semakin banyak mengalami perubahan.

Guna menunjang dan menambah sarana transportasi, dan memperlancar jalannya perekonomian rakyat, serta menambah jaringan komunikasi, maka pada Masa Pemerintahan Pangeran Aria Pratamingkusumo (1901-1926), pemerintah kolonial Belanda menyediakan transportasi kapal laut dari Kalianget (Sumenep) menuju Penarukan.²⁷

Kota Sumenep mengalami perkembangan yang cukup pesat selama Pangeran Aria Pratamingkusumo menjabat sebagai Bupati Sumenep pada 1901-1926. Dibawah kekuasaan langsung pemerintah Belanda, Kota Sumenep berkembang menjadi Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District (CBD)*.

1. Kota Sumenep sebagai Pusat Perdagangan

Kota Sumenep merupakan pusat perdagangan dan perniagaan, baik di pasar-pasar maupun warung-warung. Bahkan pasar yang teramai di Madura menurut sebuah laporan adalah Sumenep. Pada tahun 1862, di Kerajaan Sumenep terdapat 4.300 pedagang, termasuk 130 orang Cina, 44 orang Arab, 42 orang Melayu, 4 orang Bengali, dan seorang Keling (India Selatan), 8.000 tukang, dan 3.000 pekerja nonpertanian.²⁸

Salah satu faktor penting dalam pesatnya perdagangan di Kota Sumenep disebabkan karena Sumenep memiliki pelabuhan utama untuk perdagangan jarak jauh dan menyediakan pelabuhan transit yang menghubungkan dengan pulau-pulau lain di wilayah timur. Peranan Sumenep sebagai pelabuhan transit menjadikan Sumenep sebagai pangkalan kapal-kapal besar milik penduduk asli maupun milik orang asing.

Dalam perdagangan abad XVIII Sumenep termasuk salah satu kota pelabuhan yang terpenting di antara kota-kota pelabuhan di wilayah pesisir Pantai Utara

Jawa, setelah Banyuwangi, Pasuruan, Bangkalan, Surabaya, Gresik, Rembang, Juana, Jepara, Semarang, Pekalongan, Tegal, Cirebon, Batavia, dan Banten.²⁹

Dari jadwal dan daftar kapal-kapal yang datang dan pergi di pelabuhan Sumenep, terlihat bahwa Sumenep merupakan pusat perdagangan yang penting, dibandingkan dengan Bangkalan, dan Pamekasan yang tidak begitu menikmati keuntungan perdagangan.

Potensi yang dimiliki Sumenep berupa pelabuhan transit mengakibatkan adanya gejala kepadatan penduduk. Hal ini memperkuat pendapat Cooley yang menyatakan bahwa di tempat mana ada dua garis lalu lintas yang saling potong-memotong di situ terdapat gejala kepadatan penduduk.³⁰ Dapat dipahami bahwa pada tempat semacam itu biasanya arus orang atau barang berhenti untuk keperluan pertukaran barang atau pemindahan barang-barang ke alat transportasi lain. Aktivitas semacam ini menarik perhatian orang-orang untuk berdiam di tempat itu guna memberikan pelayan orang atau barang dari perahu-perahu dagang yang sedang berlabuh di tempat itu. Dengan kondisi semacam itu, maka tidaklah mengherankan bila kemudian Van Goor menyebutnya bahwa Sumenep sebagai pusat perdagangan dan pelayaran di pulau itu.³¹

2. Kota Sumenep sebagai Kota Industri

Sumenep dikembangkan sebagai kota industri oleh pemerintah Hindia Belanda dengan mendirikan beberapa pabrik dan perusahaan di Sumenep, seperti pabrik garam briket dan perusahaan transportasi atau angkutan, baik untuk transportasi darat maupun transportasi laut.

Pusat produksi garam di Sumenep dianggap yang paling baik daripada di Pamekasan dan Sampang, karena daerah pembuatan garam di Sumenep itu sekitar satu *paal* sebelah tenggara dari ibu kota *afdeling*, tepatnya antara daerah Kalianget di sebelah utara dan Tanjung di sebelah selatan. Oleh karena itu, daerah garam ini nampak membujur dari utara ke selatan dan berdekatan dengan teluk di Sumenep yang berada di sebelah timur. Selain itu, kelangsungan produksi garam di Sumenep juga didukung oleh sarana transportasi melalui laut dengan diangkut menggunakan perahu atau kapal. Jalan masuk ke lokasi pembuatan garam yang dimaksud adalah sungai Saroka dan Sungai Marengan. Sungai Saroka berada di bagian selatan yang menghubungkan antara pantai barat dan pantai selatan, sedangkan sungai Marengan berada di bagian utara sepanjang 5 hingga 6 *paal*, kemudian berhenti di kota Sumenep.³²

Pada tahun 1909, Belanda sudah menyediakan 167 gudang garam yang digunakan untuk menyimpan hasil produksi garam dari 3.595 ladang. 167 gudang

²⁶ Iskandar Zulkarnai, *op.cit.*, hlm. 66.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Hageman, *Eiand Madoera*, hlm.16, dalam (Kuntowijoyo, 2002: 128)

²⁹ Tim Peneliti, *Sejarah Sumenep* (Surabaya: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Jawa Timur, 2003), hlm. 48

³⁰ J. B. A. F. Mayor Polak: *Sosiologi, Pengantar Ringkas* (Jakarta: PT. Ichtia Baru, 1997), hlm.16.

³¹ J. Van Goor, *op.cit.*, hlm. 196.

³² T. S. Raffles *The History of Jawa* (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1978), hlm. 177. Lihat juga J. Van Goor "Salt and Soldiers, Madura and The Dutch In The Beginning of The Nineteenth Century". *On Madurese History At The Dutch Indonesian Historical Congress In Noordwijkerhout 19-22 Mei 1976* (Leiden: The Bureau of Indonesian Studies, 1978), hlm. 198.

itu berasal dari, 42 di sampang, 40 di Pamekasan, dan 85 di Sumenep. Dalam pendistribusiannya, Belanda sudah melengkapi dirinya dengan jaringan distribusi yang efisien.³³

Pada tahun 1912, perusahaan garam di Madura termasuk di Kalianget membuka firma pelayarannya sendiri. Kemudian pada tahun 1915, manajemen produksi garam yang sejak masa pemerintahan peralihan Inggris dipegang oleh residen dan asiten residen, dimandirikan. Dalam hal ini, pada tahun 1915 pemerintah membentuk Dinas *Zoutregie* yang tujuannya untuk memisahkan pengelolaan garam dengan urusan pemerintahan.³⁴

Produksi garam di Sumenep semakin diperluas oleh pemerintah dengan membuka ladang-ladang garam milik pemerintah di Nembakor Barat pada tahun 1922, dan di Gresik putih pada tahun 1925. Setelah melakukan perluasan lahan, produksi garam ternyata semakin menambah keuntungan. Dalam laporan-laporan tahunan menunjukkan bahwa selama periode 1916-1933, keuntungan tahunan setelah dikurangi biaya manajemen, produksi, pemrosesan, transportasi, dan modal, kira-kira sebesar 9 miliar gulden.³⁵

Pada akhir abad ke-XIX diperkirakan pendapatan dari produksi garam, tidak termasuk pendapatan dari kolam ikan pada musim basah, adalah empat kali lebih tinggi dari pertanian. Satu bau ladang garam menghasilkan kira-kira 20 koyang garam sekali musim, seharga f200. Setelah dikurangi upaj untuk pekerja-pekerja ladang menjadi f60. Sedangkan pendapatan pemilik ladang atau pembuat garam setahunnya adalah f140. Perkiraan tahun 1917 jumlah pendapatan dari satu bau sawah adalah f60, sedangkan untuk satu bau ladang garam antara f155 dan f223.³⁶

Tahun 1918 merupakan tahun emas untuk produksi garam, sekitar 3.000 hektar tambak garam yang digarap oleh penduduk lokal menghasilkan hampir 216.000 ton garam yang dijual seharga lebih dari 1,2 juta gulden. Penjualan garam oleh pemerintah pada tahun yang sama menghasilkan 16 juta gulden.³⁷

Pabrik garam briket di Kalianget merupakan pabrik garam modern pertama di Madura yang dibangun Belanda dengan menggunakan manajemen dan alat-alat teknologi yang canggih. Selain itu, pabrik ini juga dilengkapi dengan sarana-prasarana yang cukup lengkap, mulai dari gedung pabrik sebagai tempat pengolahan garam briket, gudang sebagai tempat penyimpanan garam, gedung pembangkit listrik, tandon air, laboratorium, sarana transportasi berupa jalur rel kereta api dan kapal-kapal khusus untuk pengangkutan garam, perumahan untuk para pegawai pabrik, serta dilengkapi dengan tempat hiburan berupa gedung bioskop, kolam renang, dan taman.³⁸

Pada permulaan abad ke XX dalam industri transportasi di Madura baik transportasi darat maupun transportasi laut terjadi persaingan yang sengit antara perusahaan kapitalistik tradisional dengan perusahaan kapitalistik modern, dan antara kekuatan-kekuatan kapitalistik asing-Asia (Cina dan Arab) dengan Barat (Eropa).

Pengangkutan sebagai suatu industri yang teroganisir diperkenalkan di Madura pada akhir abad XIX oleh *Madoera Stoomtram Maatschappij*, sebuah perusahaan yang berpusat di Belanda. Setelah mengetahui bahwa masyarakat Madura adalah masyarakat yang mobil (*mobile society*), maka diperlukan sistem transportasi yang baru. Hingga akhirnya pada tahun 1897 perusahaan itu menanamkan modal sebesar f3.000.000 untuk membangun jaringan rel kereta api pertama di Madura. Pada tahun 1901, semua jalur kereta api dari Kamal sampai Kalianget sudah terselesaikan. Kereta api yang dioperasikan di Madura bernama *Madoera Strootram Maatschappij* (MT).³⁹

Madoera Stoomtram Maatschappij (MSM) tidak hanya melayani jasa umum saja, tetapi ia juga mengadakan kontrak untuk transportasi garam pemerintah. Pada tahun 1902, MSM memperoleh monopoli transportasi garam di Madura dan Jawa Timur hanya sampai pada tahun 1908. Setelah itu, Cina sebagai saingan berat MSM berhasil memenangkan tender transportasi garam, sehingga MSM harus menyerahkan hak monopolinya kepada orang Cina. Beberapa tahun kemudian, MSM memperluas pelayanan jasanya. Pada tahun 1922, MSM membuka jasa transportasi angkutan darat.⁴⁰

Perlu diketahui, bahwa sebelum berdirinya MSM, orang-orang Cina telah menjadi kontraktor-kontraktor pelaksana penjualan transportasi garam. Kontraktor Cina melayani pengangkutan garam dari gudang-gudang di ladang garam ke pabrik-pabrik, dan dari pabrik-pabrik ke depot-kepot, dan toko-toko, baik itu di Madura maupun di Jawa. Sebelum MSM memperoleh monopoli tahun 1902, tender umum selal dimenangkan oleh kontraktor-kontraktor Cina, hal ini disebabkan karena orang-orang Cina mempertahankan ongkos terendah mereka dengan memberikan persekot terlebih dahulu kepada pemilik-pemilik *prau* pribumi.⁴¹

Peranan transportasi antar pulau dipegang oleh pribumi dengan menggunakan *prau-prau* mereka untuk sembarang keperluan, seperti mengangkut ternak ke pasar di Surabaya. Dalam soal ini, *Madoera Stoomtram Maatschappij* mengalami kesulitan untuk bersaing, sebab para pemilik *prau* tetap memungut ongkos yang lebih rendah. Oleh karena itu, kapal-kapal milik *Madoera Stoomtram Maatschappij* hanya beroperasi di jalur-jalur ramai yang menghubungkan Madura-Jawa dari Sumenep ke ujung timur Jawa dan dari bagian barat Madura ke Surabaya.⁴² Kondisi tersebut tetap tidak berubah sampai tahun 1919.

Perkembangan sistem transportasi menunjukkan transformasi sosial di Madura. Semakin

³³ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 183.

³⁴ Huub de Jonge, *op.cit.*, hlm. 34

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Lihat *Encyclopedie*, 1921, IV: 867; Endendijk, 1978: 40.

³⁹ *Ibid.*, hlm. 9.

⁴⁰ MSM *Jaarverslag*, 1929, hlm. 13.

⁴¹ *Ibid.*, hlm. 315

⁴² *Ibid.*, hlm. 318.

bertambah pentingnya transportasi jarak pendek, mendorong munculnya kota-kota kecil sebagai pusat-pusat perdagangan. Sementara itu gangguan elemen-elemen baru dalam bentuk kapitalisme Eropa dan Cina serta monopoli negara merintang tumbuhnya kelas menengah pribumi.

Pedagang-pedagang komoditas kecil-kecilan dan pedagang-pedagang kecil tidak akan sanggup bersaing dengan pesaing-pesaingnya yang kuat. *Cikar* pribumi (sebuah angkutan yang ditarik oleh kuda dengan dua atau empat roda) dengan kecepatan dan jarak yang terbatas, yang hanya cocok untuk transportasi jarak pendek, telah bersaing dengan opelet, taksi, bus, dan jasa kereta api. Populasi kuda di Madura mengalami kemerosotan. Hal itu terlihat dalam industri transportasi di mana masing-masing mempunyai kesempatan yang berbeda-beda, dan jasa transportasi pribumi semakin lama menjadi terbatas, hanya untuk jarak pendek dan semakin sempit wilayah operasinya.

C. DAMPAK PERKEMBANGAN KOTA SUMENEP TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT

Adanya perkembangan Kota Sumenep yang ditandai dengan adanya penghapusan kerajaan-kerajaan di Sumenep telah menyebabkan terjadinya perubahan sosial dan ekonomi, serta melahirkan gerakan sosial, yang bernama Sarekat Islam (SI).

Dibawah kekuasaan pemerintah Hindia Belanda telah menempatkan kembali sistem perpajakan di dalam birokrasi kolonial dan membawa keuntungan bagi Belanda. Cara produksi kolonial telah mengakibatkan pengaliran kekayaan, terutama melalui monopoli garam, dari pulau Madura ke dalam pembendaharaan Belanda.

Birokrasi baru telah menyisihkan dan menggantikan kelas-kelas negara lama. Bekas bangsawan menjadi *ario-ario* pengangguran, sedangkan para mantri tetap hidup menjadi *priyayi*. Para *abdi* yang gagal menjadi *priyayi* rendah memasuki pasaran kerja swasta dan menjadi rakyat biasa. Sementara itu, lahir kelas baru, yakni kelas terdidik. Kelas-kelas terdidik dalam sistem status tidak lebih rendah dari *priyayi*, tetapi dalam sistem nilai berbeda, mereka lebih mengidentifikasi dirinya sebagai satu kelas warga negara daripada sebagai kelas yang memerintah.

Kelas-kelas pedagang pribumi masih kesulitan untuk bersaing dengan orang Cina dan Eropa yang memperoleh kemudahan-kemudahan dari pemerintah kolonial. Hadirnya zaman industri, misalnya industri transportasi, telah memperlebar jurang pemisah antara usahawan-usahawan pribumi dengan usahawan-usahawan asing. Selain itu, monopoli garam menyebabkan terjadinya eliminasi basis ekonomi potensial dari penduduk pribumi. Meningkatnya perampasan ekonomi tersebut mendorong kelas-kelas pedagang pribumi ke dalam suatu kesadaran nasional. Oleh karena itu, struktur ekonomi Madura merupakan sebuah struktur ekonomi plural. Orang Cina dan Eropa menduduki tingkat teratas

dalam industri dan perdagangan, sedangkan usahawan-usahawan pribumi menduduki tingkat yang paling rendah.

Didirikannya SI di Madura mengakomodasikan berbagai kepentingan yang berbeda. Kaum bangsawan memanfaatkannya untuk mendapatkan kembali prestise sosial dan keunggulan mereka, *priyayi* menjadikannya tempat untuk melatih jiwa kepemimpinan mereka. kelas-kelas terdidik melihatnya sebagai pemuasan kegiatan misi mereka, para pedagang menganggapnya sebagai kompensasi atas kerugian-kerugian yang dideritanya, dan masyarakat tani, serta produsen garam menggunakannya sebagai penampung keluhan dan ketidakpuasan mereka.⁴³ Adanya perbedaan kepentingan itu sering kali menyeret SI ke dalam posisi yang bertentangan yang membawanya ke arah disintegrasi. Sebagai contoh SI Sumenep yang menunjukkan adanya suatu konflik antara generasi tua dengan generasi muda.

Sarekat Islam (SI) di Sumenep secara resmi mendapat pengakuan pada tanggal 13 April 1915. Pada waktu itu, Zainal Arifin bertindak sebagai ketua SI Sumenep. Dalam masa kepemimpinannya terjadi konflik antara generasi tua dengan generasi muda. Komisaris CSI, Syadzili menganggap bahwa kepemimpinan Zainal Arifin telah dipengaruhi oleh bupati dan loyal kepada pemerintah. Adanya hubungan antara Zainal Arifin dengan para bangsawan mendapat reaksi keras dari golongan muda, hingga akhirnya terjadi perebutan kepemimpinan SI Sumenep.

Golongan muda berhasil memperoleh kemenangan, pada tanggal 2 Februari 1919 jabatan presiden SI Sumenep dipercayakan kepada Ario Condrosisworo, seorang non bangsawan, birokrat dan saudara termuda bupati, ia mewakili kemenagang golongan muda. Dengan demikian, SI Sumenep telah mampu memutus pengaruh loyalitas bangsawan yang keras kepala. Namun dilaporkan, bahwa Zainal Arifin dengan bangsawan yang mempunyai hubungan resmi dengannya tetap menggunakan pengaruhnya di Sumenep.⁴⁴

Meskipun perjalanan SI Madura masih diwarnai dengan konflik akibat adanya perbedaan kepentingan, namun berdirinya Sarekat Islam di Madura merupakan sebuah prestasi. Untuk pertama kalinya dalam sejarah, orang Madura telah membuktikan bahwa dirinya sanggup bekerja sama, mengatasi individualisme dan parokialisme mereka. Maka tidak heran, jika CSI di Jawa memberikan perhatian khusus kepada SI Madura. Bahkan Presiden CSI, Tjokroaminoto juga ikut menghadiri pertemuan-pertemuan SI Madura yang dilaksanakan pada tanggal 8, 16, dan 17 Desember 1916 di Duko, Parinduan, dan Bangkalan. Hasan bin Semit bertindak sebagai pemimpin pertemuan-pertemuan tersebut.⁴⁵

Melalui pendekatan yang merakyat, SI mampu menghimpun massa. Pemimpin SI tak jarang bertindak sebagai agen perubahan sosial yang penuh pengertian dalam menghadapi persoalan-persoalan, seperti harga

⁴³ *Ibid*, hlm. 581.

⁴⁴Mr. Mr. 300*/1920 Vb. 4 Januari 1922 H.B. Schrieke kepada gubernur jenderal, 7 Februari 1920, hlm. 2-4, 11-12, dalam (Kuntowijoyo, *ibid*, hlm. 505)

⁴⁵ *Oetoesan Hindia*, 5 Desember 1916 No. 232, IPO No. 20/1916, hlm. 3.

garam, perbaikan perumahan, pengebirian ternak, dan pencegahan penyakit jagung. SI Madura juga dianggap telah berhasil mengerakkan kemajuan penduduk. Sebuah laporan menyatakan bahwa kesadaran agama meningkat sejak berdirinya SI, di Pamekasan sudah tidak ada lagi pelacuran dan kehadiran orang di Masjid meningkat. SI menaruh perhatian yang sungguh-sungguh pada kondisi moral penduduk kota.⁴⁶ SI juga mempengaruhi perkembangan pendidikan umum. Dengan mendapat semangat dari SI, cabang PGHB (Persarekatan Guru Hindia Belanda) berdiri di Sumenep pada 30 April 1917. SI Madura juga berjasa dalam memajukan kesejahteraan umum. SI Sampang, misalnya, pada bulan Desember 1917 meminta pemerintah untuk memperbaiki layanan transportasi dengan membatasi jumlah penumpang perahu atau kendaraan darat. Lebih lanjut lagi, SI meminta agar pemerintah menghapuskan pungutan 20 sen untuk carik desa, sebab itu termasuk tanggungjawab pemerintah.⁴⁷

Adapun prestasi SI yang lebih penting adalah didirikannya gerakan koperasi. Sebuah laporan mencatat bahwa SI di Madura menitikberatkan kegiatannya terutama pada bidang agama dan ekonomi. SI berhasil mendirikan toko-toko SI di ibu kota-ibu kota kabupaten dan juga di kota-kota kecil yang memiliki cabang SI.⁴⁸ gerakan koperasi itu pada umumnya merupakan suatu tanda dari munculnya kelas-kelas menengah pribumi. Di tempat-tempat penting, misalnya di Parinduan Sumenep, munculnya kelas kelas pedagang pribumi berbarengan dengan munculnya SI, yang didominasi oleh kaum pedagang.⁴⁹

PENUTUP

Simpulan

Ada beberapa faktor yang menyebabkan pemerintah Kolonial Belanda memilih Kota Sumenep untuk dikembangkan sebagai Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD). Pertama, Sumenep secara geografis memiliki letak yang strategis. Walaupun tanahnya tandus, tetapi Sumenep memiliki pelabuhan utama untuk perdagangan jarak jauh dan menyediakan pelabuhan transit yang menghubungkan dengan pulau-pulau lain di wilayah timur. Kedua, Sumenep merupakan sentra perdagangan yang ramai di wilayah Madura Timur. Setibanya di Sumenep, pemerintah kolonial mulai membangun pemukiman-pemukiman pedagang untuk orang-orang Eropa di Desa Maringan atau lebih dikenal sebagai "Desa Eropa". Pemukiman Eropa tersebut terpisah dari pemukiman penduduk pribumi, pemukiman orang Arab, dan pemukiman orang Cina. Tidak jauh dari pemukiman Eropa tersebut, didirikan *loji* atau benteng, yaitu Benteng Kalimo'ok, yang menjadi simbol bahwa Desa Maringan merupakan wilayah VOC yang memiliki arti penting dalam kegiatan perdagangan. Ketiga, sebagai kota yang dibangun pada masa kolonial Sumenep juga memiliki *garnizun*, berupa benteng dan barak-barak sebagai tempat pertahanan tentara Madura (*barisan*).

Menurut para ahli perkotaan, tahun 1870 merupakan awal berdirinya kota-kota modern di Indonesia yang ditandai dengan adanya revolusi industri. Dampak dari adanya revolusi industri tersebut, semakin terasa setelah dilakukan reorganisasi atau penghapusan kerajaan lokal di Sumenep pada tahun 1883. Adanya reorganisasi membuat masyarakat menjadi terbuka, sehingga perdagangan di kota Sumenep menjadi terbuka untuk perdagangan yang luas, baik untuk perdagangan nasional maupun perdagangan internasional. Seiring dengan diberlakukannya politik etis di nusantara, maka pemerintah kolonial giat dalam melakukan pembangunan berbagai fasilitas di Sumenep. Pada masa pemerintahan Pangeran Mangkuadiningrat (1879-1901), pemerintah melakukan pembangunan irigasi, mendirikan sekolah, membangun jaringan rel kereta api dan membangun pabrik garam briket pertama di Sumenep. Kemudian pada masa pemerintah Pangeran Aria Pratamingkusumo (1901-1926), pemerintah mengembangkan sektor perdagangan dan industri, mulai diperkenalkan industri dengan menggunakan teknologi dan manajemen yang modern.

Pembentukan birokrasi pribumi, dan penetrasi perdagangan kapitalis Eropa telah berdampak terhadap rusaknya struktur sosial tradisional dan stratifikasinya, terjadi ketidakseimbangan pertumbuhan antara masyarakat pedesaan dan masyarakat perkotaan, dan terjadi pengaliran kekayaan kepada para pengusaha asing. Keadaan yang memprihatikan tersebut yang mendasari kaum bangsawan, priyayi, kelas-kelas terdidik, para pedagang, pemimpin-pemimpin agama, dan masyarakat tani, mereka semua berkumpul, bersatu padu dalam sebuah gerakan sosial yang bernama, Sarekat Islam (SI).

Saran

1. Perlu digiatkan lagi penelitian-penelitian tentang Madura, karena Pulau Madura masih menyimpan sejuta khazanah yang belum tergali, misalnya sejarah Madura pada masa Hindu-Budha dan masa Kolonial.
2. Perlu adanya kerjasama yang lebih intensif antara Kepala Daerah Kabupaten Sumenep dengan Dinas Pendidikan dan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan untuk menyatukan visi tentang pelestarian dan pemeliharaan peninggalan-peninggalan sejarah, budaya, dan tradisi yang ada di Sumenep, terutama peninggalan-peninggalan bangunan kuno pada masa kolonial, seperti Benteng Kalimo'ok dan bangunan-bangunan rumah peninggalan orang Eropa atau Cina yang kondisinya sekarang masih banyak tidak terawat dan dibiarkan begitu saja.
3. Berbagai peninggalan sejarah, budaya, dan tradisi yang ada di Sumenep dapat dijadikan sebagai media pembelajaran sejarah, geografi, ekonomi, sosiologi, atau pun Antropologi. Selain ditujukan untuk kepentingan pembelajaran, kegiatan itu juga dapat dimanfaatkan untuk memperkenalkan berbagai peninggalan di Sumenep kepada siswa. Tujuannya untuk menanamkan rasa cinta dan bangga terhadap daerahnya masing-masing, sehingga diharapkan

⁴⁶ *Ibid*, hlm. 481.

⁴⁷ *Oetoesan Hindia*, 13 Desember 1817 No. 236, IPO No.

50/1917, hlm. 24.

⁴⁸ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 509.

⁴⁹ *Ibid*

nantinya mereka dapat menjadi generasi penerus yang mampu melestarikan dan menghargai warisan generasi sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA ARSIP

Algemeen Verslag der Residentie Madura, 1847-1891.

Algemeen Administratief Verslag Residentie Madura over 1868.

Besluit (diseleksi), 1850-1940.

Politiek Verslag der Residentie Madoera, 1857-1872.

PETA

Kartografi Indonesia (KI) No. 145, "Landbouwstatistiekskaart te Sumenap", *Reproductie bedrijf Topografische dienst, Batavia*, 1933.

Kartografi Indonesia (KI) No. 168, "Overzichts Kaart van de Residentie Madoera", Batavia, 1922.

Photo Autographi met Kleurendruk, "Kaart Van Kota Soemenep en omsteken", *Top. Breau*, Batavia, 1883.

PUBLIKASI RESMI

Kolonial Verslage (KV), 1849-1930.

SURAT KABAR

Algemeen Dagblad van Nederlandsch-Indie

Javasche Courant

Reformatorisch Dagblad : "Scheveningse familie bekleedde belangrijke functies op Madura", *Gepubliceerd op 17 Oktober 1991*.

FOTO

Koleksi KITLV (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-en Volkenkunde)

Koleksi ANRI (Arsip Nasional Republik Indonesia).

Koleksi Sumenep Tempoe Doelu

BUKU

Abdurachman. 1971. *Sdjarah Madura Selajang Pandang*. Sumenep: Automatic the Sun smp.

Basundoro, Purnawan. 2012. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak.

Bruin, D. Jan de. 2003. *Het Indische Spoor in Oorlogstijd: De Spoor – en Tramwegmaatschppijen in Nederlands-Indie in de Vuurlinie, 1873-1949*. Nederlands: UQUILAIR.

Burke, Peter. 2015. *Sejarah dan Teori Sosial*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Darmahuda, Risang Bima Wibawa. 2005. *Melacak Jejak Sejarah Bangkalan: Dari Pragalba*

HinggaMantan Kapolri Roesmanhadi. Malang: Pustaka Zikir.

Daldjoeni, N. 1978. *Seluk Beluk Masyarakat Kota (Pusparagam Sosiologi Kota)*. Bandung: Penerbit Alumni.

Daldjoeni, N. 1998. *Geografi Kota dan Desa*. Bandung: Penerbit Alumni.

Gebuis, L. dan R. Abdul Kadir. *Enkele Gevegens omtrent de Siwalan op Madoera. Landbouw. IV: 1928-1929, 304-321*.

Gotschalk, Louis. 1995. *Mengerti Sejarah*. Terj. Nugroho Notosusanto. Jakarta: UI Press.

Hadinonto. 2015. *Perkembangan Kota Di Jawa Abad XVII Sampai Pertengahan Abad XX*. Yogyakarta: Ombak.

Hoeyell Van. 1851. *Java, Madura En Bali*. Amsterdam: P. N. Van Kampen.

Hariyadi, Ibnu Murti. 2015. *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014*. Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture P.T. Kereta Api Indonesia (PERSERO).

Hawkins, Clifford W. 1982. *Praus of Indonesia*. London: Nautical Books.

Jonge, Huub de. 1989. *Madura dalam Empat Zaman, Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam, Suatu Studi Antropologi Ekonomi*. Jakarta: PT. Gramedia.

Jonge, Huub de. 2011. *Garam, Kekerasan, dan Aduan Sapi: Esai-Esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura*. Yogyakarta: LKIS.

Kartodirdjo, Sartono. 1993. *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Kasdi, Aminuddin. 2009. *Memahami Sejarah*. Surabaya: UNESA Press.

Knaap, Gerrit J. 1996. *Shallow Waters, Rising Tide*. Leiden: KITLV Press;

Kuntowijoyo. 2002. *Perubahan Sosial dalam Masyarakat Agraris Madura 1850- 1940*. Yogyakarta: Mata Bangsa.

Ma'arif, Samsul. 2015. *The History of Madura: Sejarah Panjang dari Kerajaan, Kolonialisme sampai Kemerdekaan*. Yogyakarta: Araska.

Mayor, J. B. A. F. Polak. 1997. *Sosiologi, Pengantar Ringkas*. Jakarta: PT. IchtiarBaru.

Menno S, Mustakim Alwi. 1991. *Antropologi Perkotaan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

- Nas, Peter J.M dan Welmoet Boender. 2007. *“Kota di Indonesia dalam teori perkotaan dalam Kota-kota Indonesia”*: Bunga Rampai. Yogyakarta;Gajah Mada University Press.
- Nas, Peter J.M. 2003. *“Kota di Indonesia”dalam kota-kota Indonesia: Bunga Rampai*. Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Nutosusanto, Nugroho. 1978. *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer*. Jakarta: Idayu Press.
- Raffles, Thomas Stamford. 2014. *The History of Java*. Yogyakarta: NARASI.
- Rahardjo. 1979. *Perkembangan Kota Dan Beberapa Permasalahannya*. Jakarta: Bharata.
- Roesmanhadi. 2005. *Melacak Jejak Sejarah Bangkalan*. Malang: Pustaka Zikir.
- Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi. 1989. *Metode Penelitian Survey*. LP3ES. Jakarta.
- Smelser, J. 1976. *The Sociology of Economic Life*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Susanto, Jo. 2006. *Menyiasati Kota Tanpa Warga*. Jakarta: KPG dan Centropolis.
- Tim Peneliti. 2003. *Sejarah Pelopor Garam di Sumenep*. Surabaya: Pemerintah Provinsi Jawa Timur Dinas pendidikan dan Kebudayaan.
- Tim Peneliti. 2003. *Sejarah Sumenep*. Surabaya: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Jawa Timur.
- Tim Penulis Sejarah Sumenep (TPSS). 2012. *Sejarah Sumenep*. Sumenep: Dinas Kebudayaan, Pariwisata Pemuda dan Olah Raga.
- T.G. McGee. 1967. *The Southeast Asian City: A Social Geography of theprimates Cities of Southes Asia*. London: G. Bell & Sons.
- Werdisastra, Raden.1996. *Babad Sumenep*. Pasuruan: Garoeda Buana Indah.
- Wiryoprawiro, Zein M. 1986. *Arsitektur Tradisional Madura Sumenep: Dengan Pendekatan Historis dan Deskriptif*. Surabaya: Lanboratorium Arsitektur Tradisional FTSP ITS Surabaya.
- Zainalfatah. 1951. *Sejdarah Tjranja Pemerintahan Daerah-Daerah di Kepulauan Madura denga Hubunganja*. Pamekasan.
- Zulkarnaen, Iskandar. 2003. *Sejarah Sumenep*. Sumenep: Dinas Pariwisata dan kebudayaan kabupaten Sumenep.