

KEBIJAKAN PEMERINTAH HINDIA BELANDA TERHADAP KALIYASA BAGI PERKEMBANGAN SOSIAL DAN EKONOMI KOTA CILACAP (1831-1942)

Dila Yulistiani¹, Yeni Wijayanti^{2*}, Egi Nurholis³

^{1, 2, 3} Pendidikan Sejarah, Universitas Galuh, Jl. R. E. Martadinata No. 150, Ciamis, Indonesia

Email Koresponden: dilaylstn712@gmail.com ^{1*}, jeniunigal@unigal.ac.id ^{2*}, eginurholis@unigal.ac.id ^{3*}

ABSTRACT

This study examines the Dutch East Indies government's policies regarding the construction and management of the Kaliyasa Canal in Cilacap from 1831 to 1942, as well as their impact on local socio-economic changes. The canal was built to accelerate the transportation of agricultural products from the Banyumas hinterland to the Cilacap port, supported by forced labor, the Cultivation System (cultuurstelsel), and strict regulation of canal use. The research applies a historical-qualitative method through literature review and analysis of colonial archives. Findings indicate a shift from an agrarian economy to a wage-based system, the rise of dock laborers, and the erosion of traditional values. Additionally, the canal reinforced colonial domination and widened social inequality among Europeans, Foreign Orientals, and Indigenous populations.

Keywords: Kaliyasa Canal, colonial policy, Dutch East Indies, forced labor, Cultivation System, socio-economic change.

ABSTRAK

Penelitian ini membahas kebijakan Pemerintah Hindia Belanda terhadap pembangunan dan pengelolaan Kanal Kaliyasa di Cilacap pada periode 1831–1942 serta dampaknya terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat. Kanal ini dibangun untuk mempercepat pengangkutan hasil bumi dari pedalaman Banyumas ke Pelabuhan Cilacap, dengan dukungan kerja paksa, tanam paksa, dan pengawasan ketat terhadap penggunaan kanal. Metode yang digunakan adalah historis-kualitatif melalui studi pustaka dan analisis arsip kolonial. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan kanal mendorong pergeseran ekonomi dari agraris ke ekonomi berbasis upah, munculnya kelas buruh pelabuhan, serta tergerusnya nilai-nilai tradisional. Kanal juga memperkuat dominasi kolonial dan memperlebar kesenjangan sosial antar golongan.

Kata Kunci: Kanal Kaliyasa, kebijakan kolonial, Hindia Belanda, kerja paksa, tanam paksa, perubahan sosial ekonomi.

Cara citasi: Yulistiani, D., Wijayanti Y., & Nurholis, E. (2026). Kebijakan Pemerintah Hindia Belanda Terhadap Kaliyasa Bagi Perkembangan Sosial dan Ekonomi Kota Cilacap (1831-1942). *J-KIP (Jurnal Keguruan dan Ilmu Pendidikan)*, 7 (1), 56-71.

PENDAHULUAN

Dalam konteks sejarah pendidikan dan pembangunan wilayah di Indonesia, infrastruktur kolonial memiliki peran signifikan dalam membentuk dinamika sosial-ekonomi masyarakat lokal. Salah satu bentuk infrastruktur tersebut adalah kanal atau terusan, yang tidak hanya berfungsi sebagai jalur irigasi dan transportasi, tetapi juga menjadi instrumen kekuasaan kolonial dalam mengatur ruang dan aktivitas masyarakat. Salah satu contoh kanal yang memiliki nilai historis dan strategis tinggi adalah *Kanal Kaliyasa* di Cilacap. Dibangun pada masa Pemerintahan Hindia Belanda sekitar tahun 1832 atas inisiatif Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch, kanal ini menghubungkan Sungai Serayu dengan Pelabuhan Cilacap dan menjadi sarana vital bagi distribusi hasil bumi seperti kopi, gula, dan padi dari daerah pedalaman ke wilayah pesisir untuk ekspor ke pasar internasional.

Secara geografis, Kabupaten Cilacap memiliki posisi strategis karena berbatasan langsung dengan Samudra Hindia dan menjadi penghubung antara pedalaman Jawa Tengah dan jalur perdagangan internasional. Sungai Serayu semula menjadi sarana utama distribusi hasil bumi, namun kondisi alam dan terbatasnya infrastruktur darat membuat jalur ini kurang efisien. Untuk mengatasi hambatan tersebut, Pemerintah Hindia Belanda membangun *Kanal Kaliyasa* sebagai jalur alternatif menuju Pelabuhan Cilacap. Pembangunan kanal ini tidak hanya menjadi solusi teknis atas persoalan distribusi, tetapi juga mencerminkan strategi kolonial dalam mengoptimalkan keuntungan ekonomi. *Kanal Kaliyasa* dirancang untuk mempercepat pengangkutan komoditas ekspor, sambil mereorganisasi ruang dan tenaga kerja lokal demi kepentingan kolonial. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan infrastruktur kolonial tidak netral, melainkan sarat dengan kepentingan ekonomi-politik Belanda.

Kajian mengenai infrastruktur kolonial, khususnya kanal, masih tergolong terbatas dalam historiografi Indonesia, terutama ketika dikaitkan dengan konteks lokal yang spesifik seperti Cilacap. Selama ini, perhatian akademik lebih banyak diarahkan pada infrastruktur berskala besar yang dianggap memiliki dampak makro terhadap pemerintahan kolonial, seperti pembangunan pelabuhan utama, jaringan kereta api, serta implementasi *cultuurstelsel* di pusat-pusat administrasi kolonial seperti Batavia, Semarang, dan Surabaya. Penelitian Hermawati (2013), Astrid (2018), dan Berman (2014) menunjukkan kecenderungan historiografi kolonial untuk memfokuskan analisis pada kebijakan struktural yang menyoroti eksploitasi ekonomi, relasi kekuasaan antara pemerintah kolonial dan pengusaha, serta pengelolaan komoditas ekspor sebagai pilar utama ekonomi kolonial. Meskipun demikian, infrastruktur air seperti kanal—yang berfungsi tidak hanya sebagai jalur mobilisasi hasil bumi tetapi juga sebagai instrumen penataan ruang dan pengendalian mobilitas sosial—belum menjadi fokus kajian mendalam. Minimnya perhatian akademik ini terlihat dari masih jarangya penelitian yang memosisikan kanal sebagai perangkat teknokratis kolonial yang berperan dalam mengubah struktur sosial-ekonomi masyarakat lokal.

Dalam konteks tersebut, studi mengenai *Kanal Kaliyasa* menawarkan kontribusi baru yang signifikan. Pertama, penelitian ini memanfaatkan sumber arsip lokal yang selama ini kurang diangkat dalam kajian historiografi, seperti laporan teknis pekerjaan umum, arsip-arsip administrasi distrik Cilacap, serta dokumen korespondensi pejabat kolonial tingkat residen yang jarang digunakan oleh studi terdahulu. Kedua, perspektif analitis yang diajukan memperluas cakupan interpretasi kanal tidak semata sebagai infrastruktur transportasi, melainkan sebagai medium intervensi kolonial yang membentuk pola permukiman, struktur kerja lokal, dan dinamika ekonomi pedesaan. Perspektif ini belum banyak dibahas dalam penelitian sebelumnya yang cenderung menempatkan kanal hanya sebagai bagian dari sistem logistik kolonial. Dengan demikian, penelitian ini mengisi celah historiografi melalui penyajian data arsip yang lebih spesifik dan belum dieksplorasi, sekaligus menawarkan pendekatan analitis baru mengenai peran kanal dalam transformasi sosial-ekonomi masyarakat Cilacap pada masa kolonial.

Dalam konteks ilmu pengetahuan, penelitian ini mengisi kekosongan studi sejarah lokal mengenai hubungan antara kebijakan kolonial dan perubahan sosial di tingkat komunitas. Selain itu, penelitian ini juga berkontribusi dalam pengembangan media pembelajaran sejarah berbasis kearifan

lokal, yang dapat digunakan dalam proses pendidikan formal dan nonformal. Dengan menggunakan pendekatan sejarah sosial dan ekonomi, penelitian ini menelaah peran Kanal Kaliyasa sebagai simbol dan medium kebijakan kolonial yang berdampak langsung terhadap struktur agraris, pola mobilitas, serta dinamika sosial masyarakat Cilacap pada periode 1831–1942. Ide kebaruan (*novelty*) dari penelitian ini terletak pada pemaknaan kanal bukan semata infrastruktur fisik, tetapi sebagai alat ideologis dan teknologis kolonial dalam mengontrol sirkulasi barang, tenaga kerja, dan bahkan budaya

Tujuan penelitian ini secara khusus diarahkan untuk menjawab dua pertanyaan pokok yang diperlukan guna menghasilkan argumentasi historis yang lebih presisi. Pertanyaan pertama adalah: bagaimana kebijakan-kebijakan yang diterapkan oleh Pemerintah Hindia Belanda terhadap wilayah Kaliyasa di Cilacap selama periode 1831–1942? Pertanyaan kedua adalah: bagaimana dampak kebijakan tersebut terhadap perkembangan ekonomi dan kondisi sosial masyarakat di sekitar Kaliyasa, Kota Cilacap? Perumusan tujuan dalam bentuk pertanyaan penelitian ini penting untuk memperjelas fokus penyelidikan serta memfasilitasi penerapan kerangka analitis yang sistematis, sebagaimana dianjurkan dalam metodologi penelitian sejarah (Gottschalk, 1985) dan pendekatan analitis kebijakan kolonial (Vandenbosch, 2015). Penelusuran kebijakan kolonial Belanda dalam konteks lokal juga sejalan dengan tradisi penelitian mikrohistoris yang menekankan hubungan antara struktur kolonial dan dinamika sosial setempat (Scot, 2012; Knaap & Sutherland, 2004). Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya berupaya mendeskripsikan kebijakan formal yang diberlakukan di Kaliyasa, tetapi juga menilai implikasi nyata dari kebijakan tersebut terhadap aktivitas ekonomi masyarakat pesisir, struktur sosial, dan perubahan tata ruang kolonial. Formulasi tujuan yang eksplisit ini memungkinkan penelitian bergerak pada dua level analisis—yakni level kebijakan dan level dampak sosial-ekonomi—yang secara teoretis selaras dengan pendekatan colonial governance serta kajian pembangunan ekonomi kolonial yang menekankan relasi kekuasaan, eksploitasi sumber daya, dan transformasi sosial dalam masyarakat lokal.

Dampak dari penelitian ini diharapkan tidak hanya memperkaya literatur ilmiah dalam bidang pendidikan sejarah dan pembangunan infrastruktur kolonial, tetapi juga memberikan manfaat praktis bagi masyarakat dan pemerintah daerah. Penelitian ini dapat menjadi acuan bagi Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Cilacap dalam pengembangan wisata sejarah berbasis kanal dan sungai. Bagi masyarakat, hasil penelitian ini diharapkan menumbuhkan kesadaran historis terhadap warisan infrastruktur kolonial yang selama ini kurang diangkat sebagai bagian dari identitas lokal. Selain itu, penelitian ini juga dapat dimanfaatkan dalam pembelajaran sejarah di sekolah sebagai materi kontekstual yang memperkuat pemahaman siswa terhadap keterkaitan antara pembangunan, kolonialisme, dan kehidupan sosial-ekonomi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menerapkan metode sejarah (*historical method*) untuk mengkaji secara kritis kebijakan Pemerintah Hindia Belanda terhadap Kanal Kaliyasa serta implikasinya terhadap perkembangan sosial-ekonomi Cilacap pada periode 1831–1942. Penggunaan metode ini berlandaskan pada pandangan Kuntowijoyo (2001) dan Gottschalk (1985) yang menekankan bahwa penelitian historis bertujuan menafsirkan dinamika masa lalu secara sistematis melalui rekonstruksi berbasis bukti empiris. Metode sejarah dilaksanakan melalui empat tahap pokok: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Tahap heuristik dilakukan dengan menghimpun sumber primer—seperti arsip kolonial, foto-foto kanal masa Hindia Belanda, serta dokumen resmi yang tersimpan di Dinas Kearsipan Cilacap—dan sumber sekunder berupa literatur kolonialisme, sejarah lokal Jawa, dan studi infrastruktur maritim. Penelitian ini juga memanfaatkan sumber lisan melalui wawancara semi-terstruktur, mengikuti pendekatan oral history yang dianjurkan Thompson (2017), untuk menutupi kesenjangan data tertulis serta menangkap memori sosial masyarakat sekitar.

Studi ini menekankan penerapan kritik eksternal dan internal secara ketat. Kritik eksternal diarahkan untuk menilai keaslian arsip, reliabilitas reproduksi dokumen, serta konteks administratif

arsip kolonial yang berpotensi sarat bias imperialis. Sementara itu, kritik internal dilakukan dengan mengidentifikasi perspektif ideologis pemerintah kolonial dalam laporan teknis kanal, membandingkan berbagai versi data, serta menelaah kesenjangan arsip (archival silences) sebagaimana ditegaskan oleh Trouillot (1995) mengenai politik produksi arsip dalam masyarakat kolonial. Evaluasi ini juga diterapkan pada sumber lisan: otoritas epistemik narasumber diuji melalui triangulasi informasi, keterlibatan mereka dengan lokasi penelitian, serta konsistensi narasi mereka terhadap bukti dokumenter yang tersedia. Selain itu, penelitian ini menjelaskan secara eksplisit metode analisis yang digunakan. Analisis dilakukan melalui pendekatan kronologis untuk menelusuri transformasi kebijakan kanal dari masa awal kolonisasi hingga akhir kekuasaan Hindia Belanda, dipadukan dengan analisis struktural terhadap relasi kekuasaan dan kepentingan ekonomi kolonial dalam pengelolaan infrastruktur air. Analisis kebijakan digunakan untuk mengidentifikasi tujuan strategis pemerintah kolonial, seperti pengendalian komoditas produksi lokal, perbaikan mobilitas logistik, dan penguatan struktur ekonomi ekstraktif. Kombinasi ketiga pendekatan ini memungkinkan rekonstruksi yang lebih komprehensif dan kritis terhadap dinamika kolonial.

Tahap historiografi kemudian menyintesis seluruh temuan menjadi narasi ilmiah yang tersusun secara logis dan kronologis. Dengan demikian, metodologi ini tidak hanya memungkinkan peneliti menjelaskan fungsi teknis Kanal Kaliyasa sebagai jalur air, tetapi juga mengungkap bagaimana kanal tersebut berperan sebagai instrumen kolonialisme dalam membentuk struktur sosial-ekonomi Cilacap secara sistemik, jangka panjang, dan terencana. Pendekatan ini sejalan dengan kajian infrastruktur kolonial oleh Van der Eng (2010) dan Breman (1997), yang menegaskan bahwa pembangunan fisik pada masa kolonial tidak pernah netral, melainkan berkelindan dengan kepentingan ekonomi politik kekuasaan Eropa di Hindia Belanda.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan Kanal Kaliyasa oleh Pemerintah Hindia Belanda merupakan bagian integral dari strategi kolonial untuk mendukung distribusi hasil bumi dari wilayah pedalaman ke Pelabuhan Cilacap. Pembangunan kanal dimulai tahun 1832 dan rampung pada 1836, di bawah kebijakan tanam paksa (*cultuurstelsel*) yang dicanangkan oleh Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch yang menjabat pada tahun 1830-1834. Ia melihat potensi ekonomi besar dari hasil bumi di pedalaman Jawa dan mengusulkan Pembangunan kanal sebagai sarana untuk mempercepat pengangkutan komoditas seperti kopi, gula, the dan garam ke Pelabuhan untuk kemudian diekspor ke luar negeri. Selan Van Den Bosch, Residen Banyumas pada waktu itu, G. de Seriere, juga memainkan peran penting. Pada tahun 1832, ia memperkasai penggalian kanal sebagai jalur perdagangan air yang lebih efisien. Bupati pertama Cilacap, Raden Tjakrawedana I (1856-1873), turut mendukung pengembangan infrastruktur ini demi kemajuan ekonomi daerahnya (Zuhdi, 2016).

Pembangunan Kanal Kaliyasa pada periode 1832–1836 merupakan bagian dari kebijakan pengembangan infrastruktur kolonial Pemerintah Hindia Belanda yang berorientasi pada peningkatan efisiensi transportasi, produktivitas agraria, dan kontrol teritorial. Penamaan Kaliyasa yang berasal dari bahasa Jawa, yakni kali (sungai) dan yasa/gawe (dibuat), merefleksikan karakter kanal sebagai konstruksi buatan untuk memenuhi kebutuhan strategis wilayah. Fungsi kanal yang menghubungkan Sungai Serayu dengan kawasan pelabuhan sejalan dengan prinsip dasar infrastruktur kolonial yang menekankan keterhubungan antarmoda transportasi guna memperlancar arus komoditas, sebagaimana ditemukan dalam studi-studi tentang kanal kolonial di Jawa dan Sumatra (Ricklefs, 2001; Boomgaard, 1989). Selain berfungsi sebagai jalur distribusi barang yang lebih efisien dibandingkan transportasi darat yang saat itu terbatas dan sering kali terhambat kondisi topografi, kanal ini juga memiliki peran penting dalam mendukung sistem irigasi untuk meningkatkan produksi pertanian lokal—suatu strategi yang lazim diterapkan pemerintah kolonial untuk memperkuat basis ekonomi agraris. Penelitian terkait pembangunan infrastruktur air kolonial menunjukkan bahwa kanal-

kanal semacam ini umumnya didesain untuk mencapai multifungsi, yakni transportasi, irigasi, dan stabilisasi lingkungan (Van der Woud, 2015). Dengan demikian, pembangunan Kanal Kaliyasa dapat dipahami sebagai upaya integratif yang tidak hanya berorientasi pada efisiensi logistik, tetapi juga pada optimalisasi pemanfaatan sumber daya air dan pengurangan ketergantungan pada jalur darat yang pada masa tersebut dinilai kurang memadai.

Proses pembangunan Kanal Kaliyasa pada masa Pemerintah Hindia Belanda sepenuhnya mengandalkan tenaga kerja paksa (*rodi*) dari masyarakat pribumi, yang jumlahnya mencapai sekitar 1.800 orang setiap harinya. Sistem kerja paksa ini dijalankan di bawah pengawasan dua orang bupati setempat yang bertugas secara bergilir setiap 14 hari. Seluruh pekerjaan dilakukan secara manual menggunakan alat-alat sederhana seperti cangkul, sekop, dan gerobak kayu, mengingat pada masa itu belum tersedia teknologi konstruksi modern. Pada awalnya, pemerintah kolonial di Batavia mengalokasikan dana sebesar f 17.134 gulden untuk proyek ini. Melalui *Besluit* nomor 3 tanggal 12 September 1832, pemerintah menganggarkan f 14.000 gulden untuk membiayai pengerjaan kanal, namun karena berbagai kendala teknis di lapangan, anggaran tersebut tidak mencukupi. Akibatnya, dilakukan penambahan dana sebesar f 3.134 gulden melalui *Besluit* nomor 46 tertanggal 26 Juni 1833. Meskipun demikian, biaya proyek terus membengkak seiring dengan perluasan dan penyesuaian proyek di lapangan hingga mencapai total pengeluaran sekitar f 90.000 gulden. Hal ini menunjukkan bahwa proyek kanal Kaliyasa tidak hanya menyita banyak tenaga dan waktu, tetapi juga berdampak besar pada anggaran kolonial yang terus meningkat sepanjang proses konstruksi.

Pembangunan Kanal Kaliyasa menghadapi berbagai hambatan struktural dan lingkungan yang secara signifikan mengganggu efektivitas pelaksanaan proyek. Secara geografis, wilayah yang didominasi oleh tanah aluvial bertekstur lembek serta kawasan rawa menyebabkan tingkat stabilitas tanah rendah, sehingga konstruksi tanggul rentan terhadap penurunan diferensial dan kerusakan struktural. Karakteristik ini sejalan dengan temuan Das et al. (2015) dan Bowles (1997) yang menunjukkan bahwa tanah lunak memiliki daya dukung terbatas dan memerlukan teknik perkuatan khusus untuk mencegah kegagalan konstruksi. Selain itu, faktor hidrometeorologis seperti curah hujan ekstrem dan banjir musiman meningkatkan tekanan hidrostatik pada tanggul serta mempercepat erosi tebing kanal. Fenomena tersebut selaras dengan penelitian Chow et al. (1988) yang menegaskan bahwa infrastruktur kanal di wilayah tropis sangat dipengaruhi variabilitas iklim, khususnya intensitas hujan yang tinggi.

Di samping kondisi alamiah, keterbatasan teknologi konstruksi pada periode pembangunan, yang masih mengandalkan tenaga kerja manual dan peralatan sederhana, turut memperlambat progres pekerjaan. Hal ini konsisten dengan analisis historis oleh Pacey (1990) yang menyatakan bahwa proyek-proyek hidroteknik di masa pra-modern umumnya menghadapi keterbatasan efisiensi akibat minimnya mekanisasi dan teknologi penguatan tanah. Dengan demikian, kombinasi faktor geoteknik, hidrologi, dan keterbatasan teknologi menjadi determinan utama yang menjelaskan lambannya pembangunan Kanal Kaliyasa dan tingginya kerentanan terhadap kerusakan struktural.

Pengoperasian kanal terbukti menjadi katalis penting bagi peningkatan dinamika perdagangan regional. Data pelabuhan menunjukkan bahwa setelah kanal berfungsi, volume dan nilai ekspor dari Pelabuhan Cilacap mengalami lonjakan signifikan, tercermin dari nilai ekspor sebesar f 6.003.761 pada tahun 1861—melampaui Pelabuhan Cirebon yang mencatat f 4.368.284 pada periode yang sama. Peningkatan ini tidak hanya mencerminkan efisiensi transportasi, tetapi juga menunjukkan integrasi lebih kuat antara hinterland Jawa bagian selatan dan jaringan perdagangan kolonial. Komoditas utama seperti kopi, tembakau, kapas, dan kayu, termasuk produk industri rumah tangga seperti batik dan minyak kelapa, memperlihatkan pola komodifikasi agraria yang intensif sebagaimana dijelaskan dalam teori export-led growth dan kajian ekonomi kolonial. Berbagai penelitian sejarah maritim dan ekonomi—misalnya analisis transportasi kolonial oleh J.C. van Leur, kajian infrastruktur dan integrasi pasar oleh William G. Clarence-Smith, serta studi logistik kolonial oleh Heather Sutherland—menunjukkan bahwa pembangunan kanal dan jalur pelayaran merupakan instrumen

strategis pemerintah kolonial untuk memperluas akses ke komoditas ekspor dan mempercepat arus distribusi. Sejalan dengan temuan tersebut, fungsi kanal di Cilacap memperkuat posisi pelabuhan sebagai simpul distribusi penting yang menghubungkan daerah pedalaman dengan pasar global, sekaligus menandai transformasi struktural dalam sistem perdagangan dan mobilitas komoditas di kawasan Jawa bagian selatan.

Tabel 1. Aktivitas Ekspor Impor di Cilacap 1832

Ekspor	Impor	Jumlah
Kopi	Gambir	11.233 Pikul
Tembakau	Ikan Asin	650 Pikul
Kapas	Bawang	300 Pikul
Lada	Minyak Kelapa	190 Pikul
Batik	Kerajinan Tangan Halus	390 Pikul
Minyak Tanah	Besi dan Batu Nisan Porselin	53 Pikul

Pembangunan kanal oleh Pemerintah Hindia Belanda tidak berdiri sendiri, tetapi disertai pengadaan berbagai infrastruktur pendukung seperti dermaga, tanggul pengatur aliran air, sistem navigasi, dan pos bea cukai yang tersebar di sepanjang alur Kaliyasa. Penyediaan fasilitas tersebut menunjukkan adanya upaya sistematis pemerintah kolonial untuk menciptakan jaringan transportasi air yang efisien sekaligus terkontrol. Praktik normalisasi dan pengerukan kanal yang dilakukan secara berkala mencerminkan penerapan prinsip water management sebagaimana dijelaskan oleh Wittfogel (1957) dalam teori “*hydraulic society*”, yaitu bahwa kekuasaan negara dapat diperkuat melalui pengendalian infrastruktur air. Hal yang serupa juga ditemukan dalam studi Boomgaard (2007) dan Colombijn (2010) yang menunjukkan bahwa kolonialisme Belanda memanfaatkan proyek-proyek irigasi dan kanal untuk mendukung kepentingan ekonomi ekstraktif serta memastikan kelancaran distribusi komoditas.

Dalam konteks sosial-politik, penerapan izin pelayaran yang ketat dan pungutan pajak atas penggunaan kanal merupakan instrumen kontrol yang mempertegas dominasi pemerintah kolonial terhadap mobilitas penduduk dan arus perdagangan. Kebijakan pembatasan akses bagi masyarakat lokal menunjukkan operasi logika kekuasaan kolonial yang berupaya menciptakan regulated space, sebagaimana disinggung Scott (1998) dalam konsep state simplification, di mana negara mendesain ruang agar lebih mudah diawasi dan dikelola. Penelitian Reid (2014) dan Burns (2018) juga mengungkapkan bahwa pembatasan mobilitas penduduk pribumi melalui regulasi pelayaran merupakan pola umum dalam administrasi kolonial Asia Tenggara. Dengan demikian, kebijakan kanal Kaliyasa tidak hanya berfungsi sebagai strategi peningkatan efisiensi ekonomi, tetapi juga sebagai mekanisme politik untuk membatasi partisipasi masyarakat pribumi dalam pemanfaatan jalur air yang sesungguhnya menjadi bagian integral dari ruang hidup, aktivitas subsisten, dan dinamika sosial budaya mereka.

Pembahasan

1. Kebijakan Pemerintah Hindia Belanda Terhadap Kaliyasa di Cilacap (1831-1942)

Kanal Kaliyasa merupakan proyek infrastruktur strategis yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda sejak abad ke-19 untuk memperkuat jaringan transportasi dan memperlancar distribusi komoditas ekspor dari pedalaman Banyumas ke Pelabuhan Cilacap. Mengacu pada teori kebijakan publik Dye (2002), pembangunan kanal ini mencerminkan pilihan kebijakan yang mengutamakan kepentingan ekonomi kolonial, tanpa disertai upaya meningkatkan kesejahteraan pribumi. Hal ini sejalan dengan pandangan Lasswell (1936) yang melihat kebijakan sebagai instrumen kekuasaan, di mana proyek Kaliyasa menjadi sarana dominasi politik dan ekonomi Belanda melalui eksploitasi tenaga kerja lokal dan kontrol atas sumber daya alam. Dengan demikian, pembangunan Kaliyasa bukan sekadar proyek teknis, tetapi merupakan bagian dari

strategi kolonial yang bersifat selektif, eksploitatif, dan berorientasi pada pelanggaran kekuasaan kolonial di Cilacap. Berbagai kebijakan yang diterapkan oleh Pemerintah Hindia Belanda terhadap Kaliyasa pada periode 1831–1942 bertujuan untuk menunjang kepentingan ekonomi kolonial dan memperkuat kontrol atas wilayah Cilacap diantaranya sebagai berikut :

a. Pembangunan Infrastruktur Transportasi Air

Pembangunan Kanal Kaliyasa dan pengembangan infrastruktur transportasi air di Cilacap merupakan manifestasi dari strategi politik ekonomi kolonial yang menekankan efisiensi logistik untuk memaksimalkan ekstraksi sumber daya dari wilayah jajahan. Kebijakan ini sejalan dengan konsep colonial exploitation infrastructure, di mana pembangunan fisik diarahkan terutama untuk mendukung arus komoditas bernilai tinggi seperti kopi, gula, dan tebu dari sentra produksi pedalaman menuju pelabuhan ekspor. Berbagai studi menunjukkan bahwa model pembangunan seperti ini tidak bersifat netral, melainkan dirancang secara terpusat oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk memperkuat integrasi ekonomi kolonial dan memfasilitasi kontrol administratif atas wilayah (Booth, 1998; Dick, 1990). Kanal Kaliyasa, yang dilengkapi dengan dermaga khusus, gudang penyimpanan, serta tanggul pengaman, memperlihatkan pola perencanaan teknik yang sistematis namun bersifat eksklusif karena akses dan manfaat ekonominya didominasi oleh kepentingan kolonial. Fenomena serupa terlihat pada pembangunan infrastruktur air di daerah lain seperti Kanal Kali Mas di Surabaya dan jaringan irigasi kolonial di Jawa yang lebih menekankan produktivitas pertanian komersial dibandingkan kesejahteraan masyarakat lokal (Bremen, 2010). Dengan demikian, Kanal Kaliyasa tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai instrumen struktural yang memperkuat dominasi ekonomi kolonial melalui pengaturan alur distribusi komoditas strategis.

Pelaksanaannya melibatkan kerja paksa dan berdampak pada pengusiran lahan serta hilangnya akses masyarakat lokal terhadap jalur ekonomi tradisional. Jika dianalisis melalui teori pembangunan dualistik Todaro (1977), proyek ini mencerminkan model pembangunan eksploitatif, menguntungkan pihak kolonial dan meminggirkan masyarakat pribumi. Alhasil, pembangunan kanal tidak hanya memperkuat dominasi kolonial, tetapi juga memperdalam ketimpangan sosial-ekonomi yang menjadi ciri khas pembangunan di era Hindia Belanda.

b. Normalisasi dan Pengerukan

Normalisasi dan pengerukan Sungai Kaliyasa pada masa Pemerintah Hindia Belanda merupakan bagian dari kebijakan pengelolaan infrastruktur kolonial yang berorientasi pada kepentingan ekonomi metropolitan. Kegiatan tersebut tidak hanya melibatkan pengangkatan sedimen, tetapi juga pelebaran, pendalaman, dan pelurusan alur sungai untuk memastikan efisiensi transportasi air sebagai jalur distribusi komoditas ekspor seperti kopi, tebu, dan hasil hutan menuju Pelabuhan Cilacap. Praktik ini sejalan dengan paradigma colonial public works yang menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai instrumen integrasi wilayah jajahan ke dalam sistem kapitalisme global (Booth, 2016; Van der Eng, 2010). Secara teknis, pengerjaan normalisasi dilakukan secara manual dengan alat sederhana dan melibatkan ribuan tenaga kerja paksa (rodi) dari penduduk pribumi, menunjukkan pola pemanfaatan tenaga kerja murah sebagai strategi untuk meminimalkan biaya operasional pemerintah kolonial. Kondisi kerja yang minim keselamatan serta ketiadaan jaminan kesejahteraan menunjukkan bahwa proyek-proyek tersebut membawa beban sosial yang signifikan bagi masyarakat lokal, sebagaimana juga ditunjukkan dalam studi mengenai praktik kerja paksa pada proyek infrastruktur kolonial di Jawa dan Sumatra (Stoler, 1985; Bremen, 2010). Dengan demikian, normalisasi Sungai Kaliyasa tidak dapat dipahami hanya sebagai upaya teknis pengelolaan sumber daya air, tetapi juga sebagai bentuk intervensi

kolonial yang bersifat eksploitatif terhadap ruang hidup dan tenaga penduduk pribumi, sekaligus mencerminkan relasi kuasa yang timpang dalam struktur ekonomi-politik kolonial.

Selain aspek sosial, kebijakan ini berdampak besar terhadap lingkungan. Proyek pengerukan menyebabkan erosi di bantaran sungai, kerusakan lahan pertanian di sekitar aliran sungai akibat perubahan pola aliran air, serta terganggunya habitat organisme air. Bahkan dalam jangka panjang, intensitas pengerukan yang tinggi turut meningkatkan risiko banjir karena berkurangnya fungsi alami sungai dalam menampung limpasan air. Dalam kerangka teori pembangunan dualistik yang dikemukakan oleh Michael Todaro (1977), kebijakan pengerukan ini mencerminkan pemisahan tajam antara sektor yang dikembangkan yaitu sektor ekspor yang menguntungkan penjajah dan sektor lokal yang diabaikan. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur ini memperkuat ketimpangan sosial dan ekologis, di mana masyarakat pribumi menanggung dampak buruk dari pembangunan yang tidak dirancang untuk kesejahteraan mereka, melainkan demi keberlanjutan sistem ekonomi kolonial.

c. **Regulasi dan Pengelolaan Transportasi Sungai oleh Pemerintah Hindia Belanda**

Regulasi transportasi sungai yang diterapkan Pemerintah Hindia Belanda di Kanal Kaliyasa menunjukkan pola kontrol kolonial yang sejalan dengan kerangka colonial extraction dan state infrastructural power yang dikemukakan oleh Mann (1984). Otoritas kolonial menggunakan instrumen hukum dan administrasi—seperti perizinan berlayar, klasifikasi muatan, batas ukuran kapal, serta penetapan jadwal pelayaran terpusat—untuk mengoptimalkan arus distribusi komoditas ekspor strategis yang menjadi fondasi ekonomi kolonial. Pengaturan semacam ini selaras dengan temuan Furnivall (1939) dan Boomgaard (2007) yang menegaskan bahwa kebijakan infrastruktur di Hindia Belanda didesain bukan untuk pemerataan akses ekonomi, melainkan untuk memfasilitasi kepentingan perdagangan Eropa dan memaksimalkan pendapatan negara kolonial. Dominasi perusahaan-perusahaan Eropa dalam memperoleh izin pelayaran, akses pelabuhan, dan fasilitas logistik mencerminkan terjadinya institutional bias yang menguntungkan aktor ekonomi kolonial, sementara pedagang pribumi berada dalam posisi subordinat akibat hambatan administratif, pembatasan jenis kapal, serta kewajiban pajak tambahan. Kondisi ini sejalan dengan kajian Lindblad (2002) yang menunjukkan bagaimana industri perdagangan lokal sering kali termarginalkan oleh struktur peraturan kolonial yang diskriminatif. Pengawasan pelayaran oleh Departement van Verkeer en Waterstaat memperkuat sentralisasi kewenangan, karena lembaga tersebut tidak hanya berfungsi sebagai pengatur lalu lintas sungai, tetapi juga sebagai penegak hukum dengan wewenang menjatuhkan sanksi berupa denda, penyitaan barang, atau pelarangan berlayar. Mekanisme pengawasan ini memperlihatkan bagaimana kekuatan administratif kolonial digunakan untuk mempertahankan ketertiban ekonomi kolonial sekaligus menekan potensi persaingan dari pelaku perdagangan pribumi.

Dalam perspektif teori pembangunan kolonial, kebijakan penguasaan sarana transportasi air tersebut mencerminkan strategi dominasi ekonomi yang dirancang secara sistematis untuk mengontrol rantai distribusi komoditas dari hulu hingga hilir. Infrastruktur transportasi, yang secara teoretis seharusnya menjadi katalisator pertumbuhan ekonomi lokal, justru difungsikan sebagai instrumen politik-ekonomi untuk memperkuat hegemoni kolonial dan membatasi ruang gerak aktor ekonomi pribumi. Temuan ini selaras dengan analisis Berman (2010) serta Booth (2016) yang menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur pada masa kolonial sering kali berorientasi pada eksploitasi sumber daya dan integrasi paksa wilayah jajahan ke dalam sistem kapitalisme global yang menguntungkan metropolitan. Pembatasan akses terhadap fasilitas transportasi serta penerapan regulasi diskriminatif menyebabkan pedagang lokal terpinggirkan dari jaringan perdagangan utama, sehingga mengikis kemandirian ekonomi yang sebelumnya mereka miliki. Proses eksklusi terstruktur ini tidak hanya memperlebar kesenjangan sosial-ekonomi antara elite kolonial dan

masyarakat pribumi, tetapi juga menciptakan pola ketergantungan jangka panjang terhadap struktur ekonomi kolonial yang bersifat ekstraktif, hierarkis, dan tidak inklusif. Sejalan dengan kajian Scott (1998) dan Acemoglu & Robinson (2012), kondisi tersebut menunjukkan bagaimana institusi ekonomi yang eksklusif sengaja direproduksi untuk mempertahankan kekuasaan kolonial, sekaligus menghambat terbentuknya dinamika ekonomi lokal yang otonom dan berkeadilan.

d. Pengelolaan Kanal oleh Pemerintah Kolonial

Pengelolaan Kanal Kaliyasa pada masa Hindia Belanda menunjukkan penerapan tata kelola infrastruktur kolonial yang terstruktur dan berorientasi pada kepentingan ekonomi metropolitan. Optimalisasi kanal sebagai jalur logistik diwujudkan melalui kebijakan pemeliharaan fisik—seperti pengerukan dasar sungai dan pembangunan tanggul—yang banyak mengandalkan kerja paksa sebagai bagian dari pola eksploitasi tenaga kerja lokal. Praktik ini sejalan dengan temuan Stoler (2008) dan Boomgaard (2010) yang menegaskan bahwa infrastruktur kolonial umumnya dibangun melalui mobilisasi tenaga kerja paksa demi efisiensi administratif dan minimnya biaya operasional. Selain itu, pengaturan lalu lintas kanal dilakukan melalui sistem perizinan yang diskriminatif, di mana kapal dagang kolonial memperoleh hak akses prioritas, sementara mobilitas perahu pribumi dibatasi untuk menjaga dominasi ekonomi pemerintah kolonial. Regulasi semacam ini sesuai dengan konsep colonial control of mobility yang dikemukakan Anderson (1991), bahwa pembatasan pergerakan penduduk dan barang merupakan strategi politik untuk mempertahankan hegemoni ekonomi. Kehadiran pos pengawasan dan patroli sungai memperkuat perangkat kontrol administratif tersebut, mencerminkan model pemerintahan kolonial yang menekankan surveilans dan kepatuhan sebagai instrumen stabilitas teritorial. Studi serupa pada proyek kanal kolonial di Jawa dan Sumatra juga menunjukkan bahwa pengawasan ketat terhadap infrastruktur transportasi menjadi mekanisme utama untuk memastikan kelancaran arus komoditas ekspor serta mengurangi resistensi lokal (Knaap, 2013; Colombijn, 2002). Secara keseluruhan, sistem pengelolaan Kanal Kaliyasa menggambarkan praktik colonial infrastructural power yang menggabungkan aspek teknis, administratif, dan politik untuk memaksimalkan eksploitasi sumber daya serta integrasi wilayah ke dalam jaringan ekonomi kolonial.

Dalam perspektif Dye (2002), kebijakan ini mencerminkan intervensi aktif pemerintah untuk memaksimalkan keuntungan kolonial sembari mengabaikan kesejahteraan lokal. Mengacu pada teori kekuasaan Lasswell (1936), pengelolaan kanal menjadi instrumen dominasi dalam menentukan akses terhadap sumber daya strategis. Sementara itu, menurut Todaro (1977), kebijakan ini memperlihatkan karakter pembangunan eksploitatif dan dualistic, di mana infrastruktur modern diciptakan untuk kepentingan kolonial, dan masyarakat lokal tetap terpinggirkan secara ekonomi dan sosial. Dengan demikian, pengelolaan Kanal Kaliyasa bukan sekadar urusan teknis, tetapi menjadi alat kontrol kolonial untuk memperkuat dominasi ekonomi dan sosial di pedalaman Jawa.

e. Peraturan tentang Penggunaan Kaliyasa

Selain aspek teknis dan administratif, Pemerintah Hindia Belanda juga menerapkan regulasi ketat terhadap penggunaan Kanal Kaliyasa oleh masyarakat lokal. Kebijakan ini mencakup sistem perizinan yang kompleks, pembatasan aktivitas harian, serta zonasi pemanfaatan kanal yang seluruhnya diarahkan untuk memastikan kelancaran dan efisiensi distribusi komoditas ekspor kolonial. Aktivitas masyarakat seperti mandi, mencuci, atau mengangkut hasil pertanian di sepanjang kanal diatur secara ketat, bahkan sering kali dibatasi demi menghindari "gangguan" terhadap jalur pelayaran kapal dagang milik perusahaan Eropa yang diberi prioritas utama dalam penggunaan kanal. Sementara itu, akses masyarakat pribumi menjadi terbatas dan diawasi secara administratif.

Pembangunan fasilitas lokal seperti dermaga kecil, jembatan penghubung antarkampung, atau area tambatan perahu hanya dapat dilakukan melalui proses perizinan dari otoritas kolonial yang bersifat diskriminatif. Regulasi ini membuat kanal yang sebelumnya memiliki fungsi sosial, ekonomi, dan kultural dalam kehidupan masyarakat berubah menjadi infrastruktur eksklusif yang hanya melayani kepentingan kolonial. Kanal kehilangan peran sebagai ruang hidup masyarakat dan beralih menjadi instrumen dominasi kekuasaan negara kolonial.

Dalam perspektif Harold Lasswell (1936), kebijakan semacam ini mencerminkan bagaimana kebijakan publik digunakan sebagai alat kekuasaan untuk menentukan “siapa mendapat apa, kapan, dan bagaimana,” dengan masyarakat pribumi ditempatkan sebagai pihak yang tersisih dari manfaat kebijakan. Sementara menurut Michael Todaro (1977), praktik pembangunan seperti ini menegaskan adanya dualisme ekonomi yang tajam antara sektor modern ekspor yang dikembangkan secara penuh dan sektor tradisional lokal yang diabaikan. Dengan demikian, Kanal Kaliyasa tidak hanya menjadi sarana fisik transportasi kolonial, melainkan juga simbol eksklusi sosial dan ketimpangan struktural dalam sistem ekonomi dan politik Hindia Belanda.

2. Dampak Kebijakan Pemerintah Hindia Belanda Terhadap Perkembangan Ekonomi dan Sosial Masyarakat Di Sekitar Kaliyasa Kota Cilacap (1831-1942)

a. Dampak Terhadap Ekonomi

1) Peningkatan Perdagangan dan Transportasi

Pembangunan Kanal Kaliyasa sejak 1831 menjadi tonggak transformasi Cilacap sebagai simpul perdagangan dan transportasi utama di selatan Jawa. Kanal ini menghubungkan pedalaman Banyumas dengan Pelabuhan Cilacap, memfasilitasi distribusi komoditas ekspor seperti kopi, tebu, dan kapas ke pasar Eropa. Laporan Residen Banyumas tahun 1832 mencatat aktivitas ekspor-impor yang aktif, dan data antara 1859–1862 menunjukkan bahwa nilai ekspor Cilacap bahkan melampaui Cirebon, menandai pergeseran kekuatan pelabuhan ke pesisir selatan. Pemerintah kolonial mendukung peningkatan ini melalui pengerukan sungai, pembangunan dermaga, dan pengaturan logistik, yang membuat transportasi air lebih efisien daripada jalur darat. Aktivitas pelabuhan yang meningkat juga mendorong urbanisasi dan tumbuhnya perdagangan lokal.

Namun, sistem ini sepenuhnya dikendalikan oleh perusahaan dagang Eropa, dengan akses terbatas bagi masyarakat lokal. Infrastruktur kanal dirancang untuk mempercepat arus komoditas ekspor, bukan untuk memperkuat ekonomi rakyat. Hal ini mencerminkan pola pembangunan sektoral kolonial yang berorientasi pada kepentingan ekspor, bukan inklusi ekonomi lokal. Dengan demikian, meskipun Kanal Kaliyasa berhasil meningkatkan perdagangan dan efisiensi transportasi, manfaatnya lebih besar bagi kepentingan kolonial, menjadikan Cilacap sebagai pelabuhan strategis dalam jaringan ekspor Hindia Belanda.

2) Monopoli Perdagangan oleh Perusahaan Belanda

Penerapan sistem monopoli oleh pemerintah kolonial Belanda di wilayah Kaliyasa dan Cilacap memperlihatkan bagaimana kebijakan ekonomi kolonial dirancang secara sistematis untuk menguasai rantai pasok komoditas strategis. Melalui tanam paksa (*cultuurstelsel*) sejak 1830, hasil bumi dari pedalaman Jawa seperti Banyumas dan Sokaraja didistribusikan ke pasar internasional lewat Pelabuhan Cilacap, dengan Kanal Kaliyasa sebagai jalur utama transportasi. Pemerintah kolonial menetapkan harga rendah dan membatasi penjualan hanya kepada pihak yang ditunjuk Belanda, mempraktikkan monopoli pembelian (*buy-side monopoly*) yang merugikan petani dan pedagang lokal (Widiyanto, 2021).

Kebijakan ini secara efektif memiskinkan masyarakat pribumi dan menghambat terbentuknya pasar bebas lokal, sementara perusahaan dagang Eropa memperoleh akses bebas terhadap jalur distribusi dan ekspor (Rahardjo, 2020). Dalam perspektif teori Lasswell (1936), monopoli ini adalah kebijakan yang menjawab “siapa mendapat apa, kapan, dan bagaimana,” di mana kolonialisme menetapkan alokasi sumber daya sepenuhnya untuk kepentingan Eropa. Sementara menurut Dye (2002), kebijakan ini mencerminkan pilihan sadar pemerintah kolonial untuk mengecualikan masyarakat lokal dari akses ekonomi.

Dengan demikian, pembangunan Kanal Kaliyasa tidak hanya berfungsi sebagai infrastruktur logistik, tetapi juga sebagai instrumen kekuasaan yang menopang sistem eksploitasi kolonial. Kanal ini menjadi simbol pembangunan yang mengabdikan pada kepentingan penjajahan, bukan pada kesejahteraan rakyat yang tanah dan tenaganya dieksploitasi.

3) Penerapan Pajak dan Bea Cukai

Penerapan pajak dan bea cukai di sepanjang Kanal Kaliyasa menjadi instrumen strategis Pemerintah Hindia Belanda untuk mengoptimalkan pendapatan kolonial sekaligus mengontrol aktivitas ekonomi lokal. Seluruh kapal dikenakan tarif pajak berdasarkan jenis muatan, kapasitas, dan tujuan, namun dalam praktiknya sistem ini bersifat diskriminatif. Perusahaan dagang Eropa seperti Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) sering mendapat keringanan administratif, sementara pedagang pribumi dikenai tarif tinggi dan prosedur ketat. Hal ini mencerminkan kebijakan ekonomi kolonial yang bercorak merkantilisme, dengan orientasi pada peningkatan pemasukan fiskal dan penguatan kontrol atas perdagangan.

Dalam perspektif Todaro (1977), sistem ini merupakan wujud pembangunan eksploitatif yang memperparah ketimpangan dan menghambat mobilitas ekonomi masyarakat lokal. Pajak tinggi membuat perdagangan pribumi tidak kompetitif dan memperbesar ketergantungan terhadap struktur ekonomi kolonial. Temuan Widiyanto (2021) dan Triyono (2019) menguatkan bahwa kebijakan fiskal di kanal-kanal kolonial lebih berfungsi sebagai alat represi ekonomi ketimbang sebagai sarana pembangunan.

Berdasarkan teori Dye (2002), kebijakan ini mencerminkan pilihan sadar pemerintah kolonial untuk mengejar keuntungan fiskal tanpa memperhatikan keadilan ekonomi. Sementara menurut Lasswell (1936), kebijakan tersebut menegaskan bagaimana akses terhadap sumber daya dan peluang ekonomi diatur untuk menguntungkan elite kolonial dan meminggirkan masyarakat lokal. Dengan demikian, pajak dan bea cukai di Kaliyasa tidak hanya menaikkan biaya perdagangan pribumi, tetapi juga memperkuat dominasi kolonial atas ekonomi Cilacap.

4) Eksploitasi Tenaga Kerja Pribumi

Eksploitasi tenaga kerja pribumi merupakan dampak ekonomi paling nyata dari kebijakan Pemerintah Hindia Belanda dalam pembangunan dan pengelolaan Kanal Kaliyasa. Sistem kerja paksa (*rodi*) diterapkan secara luas, memaksa masyarakat lokal mengerjakan pengerukan kanal, pembangunan tanggul, dan konstruksi dermaga tanpa imbalan layak. Tujuan utama kebijakan ini adalah efisiensi biaya pembangunan infrastruktur demi memperlancar arus ekspor komoditas seperti kopi, tebu, dan kayu dari pedalaman ke Pelabuhan Cilacap. Praktik ini menunjukkan karakter ekonomi kolonial bercorak merkantilisme yang mengejar surplus dagang dengan memanfaatkan sumber daya dan tenaga kerja lokal, tanpa memperhatikan kesejahteraan rakyat jajahan.

Dalam perspektif Todaro (1977), sistem ini mencerminkan model pembangunan eksploitatif dan dualistik, di mana kemajuan infrastruktur hanya melayani kepentingan penjajah, sementara sektor ekonomi lokal stagnan. Kerja paksa tidak hanya

menghilangkan waktu produktif masyarakat, tetapi juga memperkuat ketimpangan struktural akibat terbatasnya akses terhadap sumber daya dan pasar. Pembangunan kanal justru memperkuat sistem monopoli dan perizinan yang mengekang mobilitas ekonomi rakyat.

Dalam kerangka teori Dye (2002), eksploitasi ini merupakan keputusan aktif pemerintah kolonial yang secara sadar membangun sistem logistik menguntungkan kolonial, namun mengabaikan perlindungan tenaga kerja. Sementara menurut Lasswell (1936), kebijakan ini merupakan instrumen kekuasaan untuk mengatur distribusi manfaat ekonomi secara eksklusif bagi pihak kolonial, sembari menegaskan dominasi sosial dan politik atas masyarakat lokal. Dengan demikian, pembangunan kanal melalui kerja paksa tidak berkontribusi pada pembangunan masyarakat, melainkan memperpanjang siklus ketergantungan dan kemiskinan struktural.

b. Dampak Terhadap Sosial

1) Perubahan Nilai dan Budaya Masyarakat Lokal

Kebijakan kolonial Belanda terhadap wilayah sekitar Kanal Kaliyasa tidak hanya berdampak pada ekonomi dan infrastruktur, tetapi juga mendorong transformasi nilai dan budaya masyarakat lokal secara mendalam. Pembangunan kanal menjadi bagian dari rekayasa sosial kolonial untuk menyesuaikan struktur sosial dengan kepentingan penjajah. Sebagaimana dinyatakan Friedrich (1963), kebijakan publik tidak lahir dalam ruang hampa, melainkan membentuk dan menciptakan realitas sosial baru. Dalam konteks ini, kanal Kaliyasa menjadi instrumen kolonial untuk mengubah tatanan tradisional masyarakat lokal.

Sebelum kolonialisme, masyarakat sekitar Kaliyasa hidup dengan nilai-nilai komunal seperti gotong royong, kepemilikan kolektif atas tanah, serta sistem musyawarah. Namun, masuknya kebijakan kolonial mendorong pergeseran ke arah individualisme dan produktivitas berbasis efisiensi ekonomi. Perubahan ini mengikis solidaritas sosial dan menciptakan tatanan baru yang lebih kompetitif.

Dampak kolonialisme juga tampak pada aspek spiritualitas dan budaya. Pengaruh misionaris Kristen dan pendidikan kolonial menggantikan sebagian praktik animisme, dinamisme, dan Islam lokal dengan nilai-nilai religius yang lebih formal dan berstruktur. Proses ini menunjukkan adanya dominasi simbolik yang tidak hanya mengubah cara beragama, tetapi juga cara masyarakat memaknai identitas spiritual mereka.

Dalam aspek gender, kolonialisme memperkenalkan nilai patriarki Eropa yang mempersempit peran perempuan. Padahal sebelumnya perempuan memiliki posisi strategis dalam aktivitas sosial dan ekonomi. Penguatan struktur patriarki melalui norma-norma kolonial turut membentuk relasi sosial yang baru dan lebih hierarkis.

Secara keseluruhan, kebijakan kolonial menciptakan transformasi budaya yang bersifat hegemonik. Sebagaimana ditegaskan oleh Hill dan Hupe (2009), kebijakan publik juga berfungsi membentuk perilaku dan norma sosial. Proyek kolonial di Kaliyasa tidak hanya menaklukkan ruang fisik, tetapi juga menyasar kesadaran kolektif masyarakat. Proses ini menggambarkan penjajahan kesadaran (Mbembe, 2001), di mana simbol, bahasa, dan memori budaya lokal secara bertahap digantikan oleh narasi kolonial. Dengan demikian, perubahan nilai dan budaya masyarakat sekitar Kaliyasa mencerminkan dimensi kultural dari dominasi kolonial yang sistematis dan menyeluruh.

2) Perubahan Pola Mata Pencaharian

Kebijakan kolonial Belanda terhadap pengelolaan wilayah Kaliyasa membawa perubahan signifikan dalam pola mata pencaharian masyarakat lokal. Sebelum intervensi kolonial, masyarakat hidup dari sistem ekonomi tradisional berbasis agraris dan perairan. Pertanian ladang dan sawah mendominasi aktivitas ekonomi, dengan padi, palawija, dan tanaman lokal sebagai komoditas utama. Selain itu, perikanan sungai serta perdagangan kecil berbasis barter turut menopang kehidupan masyarakat secara subsisten, mandiri, dan berkelanjutan.

Namun, pembangunan Kanal Kaliyasa beserta fasilitas dermaga dan sistem transportasi air yang terintegrasi dengan kepentingan ekspor-impor kolonial menyebabkan pergeseran struktural dalam mata pencaharian. Banyak warga beralih ke sektor jasa pelabuhan dan logistik, seperti buruh angkut, pekerja sungai, dan pedagang kecil. Meskipun sektor ini menciptakan peluang ekonomi baru, namun dalam praktiknya didominasi oleh tenaga kerja kasar dengan upah rendah, tanpa perlindungan sosial, dan minim prospek mobilitas ekonomi. Akses terhadap posisi strategis tetap terbatas bagi elite Eropa dan kelompok afiliasi kolonial.

Dalam kerangka teori kebijakan publik menurut Friedrich (1963) dan Dye (2002), pergeseran ini tidak bersifat alamiah, melainkan merupakan hasil dari kebijakan politik-ekonomi yang secara sadar dirancang untuk mengalihkan struktur ekonomi lokal demi kepentingan kolonial. Pemerintah kolonial menciptakan ketergantungan struktural masyarakat terhadap sistem perdagangan yang mereka kontrol, sekaligus melemahkan sektor pertanian tradisional dan kemandirian lokal.

Dengan demikian, perubahan pola mata pencaharian masyarakat sekitar Kaliyasa mencerminkan transformasi ekonomi yang bersifat koersif dan eksploitatif. Alih-alih meningkatkan kesejahteraan, kebijakan kolonial tersebut memperkuat ketimpangan dan menjadikan masyarakat lokal sebagai tenaga kerja murah dalam sistem ekonomi yang dikendalikan secara penuh oleh kolonialisme Belanda.

3) Kesenjangan Sosial antara Pribumi dan Eropa

Kebijakan kolonial Belanda dalam pengelolaan wilayah Kaliyasa tidak semata-mata berorientasi pada penguatan perdagangan, melainkan juga secara sistematis memperbesar kesenjangan sosial antara kelompok elite Eropa dan masyarakat pribumi. Pembangunan infrastruktur seperti jalan, dermaga, dan saluran air bersih difokuskan pada kawasan permukiman Eropa, sedangkan komunitas lokal tetap hidup dalam keterbatasan sarana publik. Akses terhadap kegiatan ekspor hanya diberikan kepada perusahaan dagang Eropa, sementara masyarakat pribumi dibatasi perannya sebagai buruh kasar dengan upah rendah dan kondisi kerja yang tidak layak.

Fenomena ini mencerminkan arah kebijakan yang tidak netral, sebagaimana ditegaskan oleh Dye (2002) bahwa kebijakan publik merupakan hasil dari pilihan politik: pemerintah memutuskan untuk memberikan keuntungan kepada satu kelompok sambil mengabaikan kelompok lain. Dalam konteks ini, kebijakan kolonial secara sadar dirancang untuk memperkuat dominasi Eropa dalam bidang ekonomi dan sosial, sekaligus meneguhkan posisi subordinat masyarakat lokal.

Lebih lanjut, menurut Friedrich (1963), kebijakan publik senantiasa terbentuk dalam kerangka struktur sosial dan relasi kekuasaan yang berlaku. Maka dari itu, kesenjangan sosial yang terjadi di sekitar Kaliyasa tidak dapat dianggap sebagai dampak alamiah dari pertumbuhan ekonomi, melainkan sebagai konstruksi politik dari kebijakan eksklusif kolonial. Stratifikasi sosial yang mengemuka menjadi bagian dari strategi kolonial dalam menciptakan tatanan sosial yang memudahkan

pengendalian atas masyarakat jajahan, sekaligus menghalangi terjadinya mobilitas vertikal di kalangan pribumi.

4) **Ganti rugi tanah dan penyewaan tanah atau rumah milik penduduk Pribumi**

Praktik ganti rugi dan penyewaan tanah oleh pemerintah kolonial Belanda di wilayah sekitar Kaliyasa mencerminkan instrumen legal yang secara sistematis merugikan masyarakat pribumi. Dalam banyak kasus, kompensasi yang diberikan sangat minim dan tidak mencerminkan nilai ekonomi maupun nilai simbolik tanah bagi masyarakat lokal. Tanah-tanah produktif yang digunakan untuk pertanian, serta lahan-lahan yang memiliki makna kultural dan spiritual, terpaksa dilepas untuk kepentingan pembangunan kanal dan infrastruktur pendukungnya.

Mekanisme penyewaan tanah yang secara formal memberi kesan perlindungan terhadap hak masyarakat pun tidak menjamin keadilan. Selama masa sewa, properti kerap mengalami kerusakan akibat eksploitasi yang intensif oleh pihak kolonial tanpa disertai tanggung jawab atas pemulihan. Hal ini menunjukkan bahwa baik skema ganti rugi maupun penyewaan tidak dirancang untuk melindungi hak-hak masyarakat lokal, melainkan lebih diarahkan pada kelancaran proyek pembangunan kolonial.

Situasi ini menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur kolonial tidak mempertimbangkan aspek keadilan sosial, melainkan semata berorientasi pada efisiensi ekonomi dan kepentingan kekuasaan. Akibatnya, banyak masyarakat kehilangan lahan sebagai sumber penghidupan, sekaligus kehilangan identitas kultural karena tanah dalam tradisi masyarakat lokal bukan sekadar aset ekonomi, melainkan juga warisan leluhur dan simbol ikatan sosial.

KESIMPULAN

Pemerintah Hindia Belanda menerapkan berbagai kebijakan untuk mengelola Kali Yasa sebagai bagian integral dari strategi ekonomi kolonial. Kebijakan tersebut meliputi pengerukan, pelebaran, dan pembangunan infrastruktur sungai seperti tanggul dan dermaga untuk menunjang kelancaran transportasi dan perdagangan. Selain pengelolaan fisik, diterapkan pula regulasi ketat, seperti sistem monopoli perdagangan untuk perusahaan Eropa, penerapan pajak dan bea cukai terhadap penggunaan sungai, pembatasan penggunaan kapal dan perahu, serta penetapan jadwal operasional transportasi sungai. Untuk mengawasi aktivitas di Kaliyasa, pemerintah kolonial membentuk pos pengawasan dan satuan polisi air, serta melarang aktivitas ilegal di sungai. Semua kebijakan ini bertujuan memperlancar distribusi hasil bumi dari pedalaman ke pelabuhan Cilacap, mendukung kepentingan ekonomi kolonial, dan memperkuat kontrol terhadap masyarakat lokal.

Kebijakan kolonial terhadap Kaliyasa membawa dampak besar terhadap perkembangan ekonomi dan sosial masyarakat sekitar. Dari sisi ekonomi, pembangunan infrastruktur sungai meningkatkan volume perdagangan dan menjadikan Cilacap sebagai pusat distribusi strategis. Namun, manfaat ini lebih banyak dirasakan oleh perusahaan Eropa akibat penerapan monopoli dagang dan regulasi ketat yang membatasi ruang gerak pedagang pribumi. Pajak tinggi yang dibebankan kepada kapal dan perahu juga memperberat beban ekonomi masyarakat lokal. Dari sisi sosial, terjadi perubahan signifikan dalam struktur sosial masyarakat. Sebagian besar penduduk yang semula bergantung pada sektor agraris mulai beralih ke sektor jasa terkait perdagangan dan transportasi sungai. Selain itu, muncul kesenjangan sosial yang tajam antara komunitas pribumi dan kelompok Eropa, disertai hilangnya tanah adat akibat relokasi paksa. Proses ini menyebabkan melemahnya peran tradisional dalam masyarakat dan perubahan nilai budaya, dengan bergesernya pola kehidupan berbasis gotong royong menjadi pola individualistik yang berorientasi pada kepentingan ekonomi. Secara keseluruhan, kebijakan pengelolaan Kaliyasa oleh Pemerintah Hindia

Belanda mempercepat transformasi ekonomi di Cilacap, namun juga menciptakan ketimpangan sosial dan kerusakan lingkungan yang dampaknya masih terasa hingga kini.

REKOMENDASI

Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Cilacap diharapkan mengembangkan potensi sejarah Kaliyasa sebagai aset wisata budaya melalui pendokumentasian, pelestarian, dan publikasi sejarah kawasan tersebut, termasuk penyelenggaraan program edukasi, festival budaya, museum kecil, dan jalur wisata sejarah, serta menjalin kerja sama dengan akademisi dan komunitas lokal untuk memperkaya data historis. Masyarakat sekitar juga diharapkan meningkatkan kesadaran akan nilai sejarah dan budaya Kaliyasa sehingga dapat berperan aktif dalam pelestarian lingkungan sekaligus memanfaatkan potensi ini bagi kegiatan ekonomi berbasis budaya seperti wisata lokal, pertunjukan seni, dan kerajinan. Selain itu, penelitian lanjutan perlu memperdalam kajian mengenai dinamika sosial-ekonomi masyarakat pascakemerdekaan dengan memanfaatkan lebih banyak sumber primer, seperti arsip kolonial, catatan administrasi lokal, dan wawancara masyarakat, serta menggunakan pendekatan interdisipliner yang menggabungkan sejarah, geografi, dan antropologi untuk memahami transformasi ruang dan budaya di Cilacap secara lebih komprehensif.

UCAPAN TERIMA KASIH

Secara khusus, penulis mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing yang telah dengan sabar meluangkan waktu, tenaga, dan perhatian dalam mendampingi penulis selama proses penulisan jurnal ini. Penulis juga berterima kasih kepada para narasumber yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian. Penulis sangat mengharapkan masukan, kritik, dan saran yang konstruktif untuk perbaikan dan penyempurnaan jurnal ini, mengingat masih banyak kekurangan yang ada. Meskipun penulis menghadapi berbagai kesulitan dalam penyusunan jurnal ini, puji syukur semuanya dapat diselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip:

Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, No. 29/1832. Arsip Nasional Republik Indonesia.

Peta Kanal Kaliyasa, 1835. Koleksi Dinas Kearsipan Kabupaten Cilacap.

Buku:

Breman, J. (2014). *Keuntungan Kolonial dari Kerja Paksa: Sistem Priangan dari Tanam Paksa Kopi di Jawa 1720–1870*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Breman, J. (1983). *Control of Land and Labour in Colonial Java*. Dordrecht: Foris Publications.

Dye, T. R. (2002). *Understanding public policy* (10th ed.). Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.

Friedrich, C. J. (1963). *Man and His Government*. New York: McGraw-Hill.

Hermawati, L. (2013). *Tanam Paksa di Jawa: Kajian Sosial Ekonomi Kolonial Abad ke-19*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Hill, M., & Hupe, P. (2009). *Implementing Public Policy: An Introduction to the Study of Operational Governance*.

Lasswell, H. D. (1936). *Politics: Who gets what, when, how*. New York: McGraw-Hill.

Mbembe, A. (2001). *On the Postcolony*. Berkeley: University of California Press.

Todaro, M. P. (1977). *Ekonomi Pembangunan di Dunia Ketiga* (terj. Haris Munandar). Jakarta: Erlangga.

Artikel Jurnal Ilmiah:

Astrid, A. (2018). Transformasi Tata Ruang di Kota Pelabuhan Kolonial: Studi Kasus Cilacap. *Jurnal*



- Sejarah dan Budaya*, 12(2), 122–135.
- Susanto, R. (2017). Pengelolaan Air dalam Infrastruktur Kolonial: Studi Kanal dan Irigasi di Jawa Tengah. *Jurnal Historiografi*, 5(1), 45–59.
- Triyono, R. A. (2019). Infrastruktur Kolonial dan Perubahan Sosial Masyarakat Pesisir. *Jurnal Pendidikan Sejarah*, 6(2), 74–88.
- Rahardjo, H. (2020). Navigasi dan Kekuasaan di Hindia Belanda: Studi atas Kanal dan Jalur Air. *Jurnal Kajian Kolonial*, 9(1), 91–110.
- Widiyanto, R. (2021). Dampak Kanalisasi di Jawa Tengah terhadap Perdagangan. *Jurnal Kajian Sejarah*, 9(2), 40–57.
- Widiyanto, R. (2021). *Perkembangan Transportasi Sungai di Jawa Tengah pada Masa Kolonial*. *Jurnal Ilmu Sejarah*, 7(1), 80-95.

Wawancara:

- Ginanjari, Riyadh. 41 Tahun. Salah satu penggiat sejarah Kabupaten Cilacap. Tanggal 22 Desember 2024.
- Warsih. 55 Tahun. Salah satu warga di sekitar kaliyasa. Tanggal 15 April 2025.