

## Dampak Kereta Api Terhadap Pertanian dan Perdagangan di Jawa Barat, 1880-1930

Muhammad Kautsar Thariq Syah,<sup>1</sup> Putri Lailatus Sa'adah,<sup>2</sup> Yan Nurcahaya<sup>3</sup>

<sup>1,3</sup>Program Studi Magister Sejarah Peradaban Islam, Program Pascasarjana, Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati, Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Sejarah Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati, Indonesia

Email: [mkautsarr18@gmail.com](mailto:mkautsarr18@gmail.com), [lailatusputeri@gmail.com](mailto:lailatusputeri@gmail.com), [yan.itb2021@gmail.com](mailto:yan.itb2021@gmail.com)

\*Korespondensi



Received: 13-03-2025, Revised: 30-06-2026, Accepted: 30-06-2026, Published: 30-06-2026

### Abstrak

Studi ini bertujuan untuk menganalisis peran transportasi kereta api dalam mendukung pergerakan produk pertanian dan pengembangan perdagangan di Jawa Barat selama periode kolonial Belanda. Penelitian ini penting karena pertumbuhan komoditas perkebunan seperti kopi, teh, gula, dan tembakau sangat terkait dengan ketersediaan infrastruktur transportasi yang menghubungkan pusat produksi dengan pelabuhan ekspor. Studi ini menggunakan metode penelitian sejarah dimana data penelitian dikumpulkan dari buku, jurnal ilmiah, dokumen arsip, dan sumber sejarah lainnya yang relevan dengan perkembangan pertanian, perkebunan, dan kereta api di Jawa Barat. Temuan menunjukkan bahwa sebelum diperkenalkannya kereta api, komoditas pertanian diangkut menggunakan cara tradisional seperti gerobak, hewan pengangkut, dan jaringan jalan sederhana, yang mengakibatkan waktu tempuh yang lama, biaya transportasi yang tinggi, dan risiko kerusakan produk yang signifikan. Pembangunan jaringan kereta api yang menghubungkan daerah perkebunan di Bogor, Sukabumi, Cianjur, Bandung, dan daerah lain dengan Batavia dan pelabuhan-pelabuhan utama secara substansial meningkatkan efisiensi transportasi. Perkeretaapian mempercepat distribusi produk perkebunan, mengurangi kendala logistik, meningkatkan kapasitas ekspor, dan mendorong integrasi ekonomi antara daerah produksi pedesaan dan pusat perdagangan perkotaan. Implikasi penelitian ini menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi memainkan peran penting dalam komersialisasi pertanian, pembangunan ekonomi regional, dan perluasan pasar. Studi ini juga menunjukkan bagaimana perkembangan perkeretaapian mengubah pola mobilitas dan peredaran komoditas di Jawa Barat kolonial. Orisinalitas penelitian ini terletak pada fokusnya untuk meneliti hubungan antara perluasan perkeretaapian dan pergerakan komoditas pertanian di Jawa Barat, sebuah topik yang kurang mendapat perhatian dalam studi sejarah sebelumnya.

**Kata Kunci:** Jawa Barat; Kereta Api; Perdagangan; Pertanian

### Abstract

This study aims to analyze the role of railway transportation in supporting the movement of agricultural products and trade development in West Java during the Dutch colonial period. This research is significant because the growth of plantation commodities such as coffee, tea, sugar, and tobacco was closely linked to the availability of transportation infrastructure connecting production centers with export ports. This study uses a historical research method, collecting data from books, scientific journals, archival documents, and other historical sources relevant to the development of agriculture, plantations, and

railways in West Java. The findings indicate that before the introduction of railways, agricultural commodities were transported using traditional methods such as carts, pack animals, and simple road networks, resulting in long travel times, high transportation costs, and a significant risk of product damage. The development of a railway network connecting plantation areas in Bogor, Sukabumi, Cianjur, Bandung, and other areas with Batavia and major ports substantially improved transportation efficiency. Railways accelerated the distribution of plantation products, reduced logistical constraints, increased export capacity, and encouraged economic integration between rural production areas and urban trade centers. The implications of this research indicate that transportation infrastructure plays a crucial role in agricultural commercialization, regional economic development, and market expansion. This study also demonstrates how the development of railways transformed patterns of commodity mobility and circulation in colonial West Java. The originality of this research lies in its focus on examining the relationship between railway expansion and the movement of agricultural commodities in West Java, a topic that has received little attention in previous historical studies.

**Keywords:** Agriculture; Railway; Trade; West Java



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

## **Pendahuluan**

Sejak zaman Pemerintah Kolonial Belanda, wilayah di Jawa Barat dikenal sebagai penghasil barang ekspor. Karena kondisi tanah dan iklimnya yang cocok, hal ini menjadi faktor penting dalam membangun perkebunan di Priangan. Selain itu, peningkatan jumlah perkebunan tidak bisa dipisahkan dari peningkatan kualitas produk (Gustaman, 2019). Faktanya, hampir semua barang dalam perdagangan internasional bernilai. Namun ternyata komoditas ini sangat rentan dimonopoli oleh orang-orang Eropa yang memiliki organisasi perdagangan yang baik (Andaya, 2002). Hal ini didukung oleh jaringan transportasi yang berperan penting dalam perdagangan. Di Priangan terdapat jaringan transportasi melalui sungai dan sebagian lagi melalui darat. Sebelum adanya jalan yang memadai, sungai memainkan peran penting dalam transportasi.

Kaum pribumi, selain bekerja menjadi kuli di perkebunan, mereka menggarap lahan pertanian. Hasil-hasil pertanian tersebut tidak hanya dikonsumsi saja, tetapi juga dijual ke daerah lain atau ke pasar. Untuk menjual hasil-hasil pertanian tersebut, dibutuhkan sarana angkutan. Semakin mudah sarana angkutan yang digunakan maka semakin banyak hasil pertanian yang terjual ke daerah lain (Mulyana, 2017). Sedangkan pembudidayaan tanaman teh dan kopi khususnya di Bogor, Sukabumi, dan Bandung memperoleh hasil memuaskan. Bahkan pemerintah Belanda mencanangkan bahwa budidaya kopi tersebut dapat ditargetkan sebagai barang ekspor yang laku di pasaran Eropa. Akan tetapi pengangkutan kopi yang jumlahnya terus meningkat dari pegunungan ke pantai, menimbulkan masalah, sebab jalan yang dilalui oleh pengangkut beban hewan pada musim hujan tidak dapat dilalui. Semua komoditas itu mampu menjanjikan keuntungan bagi Belanda. Selain itu, Belanda sengaja melibatkan kaum priayi untuk mengawal keberlangsungan sistem tanam paksa itu. Tanam paksa adalah periode paling menentukan dalam penjajahan Belanda di Nusantara. Belanda memeras kaum bumiputra bak sapi

perah sejak 1830-1870. Mereka dipaksa untuk menanam tanaman kualitas ekspor (Tim Redaksi, 2022).

Bukan hanya kopi yang tanam di kawasan Parahyangan, Batavia semakin terkoneksi ke wilayah Jawa Barat, namun jalan yang terhubung ke wilayah Jawa Barat masih sangat buruk, apalagi saat musim hujan. Dalam tahap pembangunan rel kereta api di kawasan untuk menjadi pusat bahan konstruksi rel kereta api, semua peralatan yang diperlukan dikumpulkan dan disimpan di Bogor. Selain itu jalur Cilkampek-Cirebon yang diresmikan oleh G.G. Idenburg pada tanggal 3 Juni 1912. Jalur tersebut bisa dihubungkan dengan jalur Semarang-Cirebon, hingga terus berlangsung ke jalur Gundih-Surabaya melintas ke Jalur Sernarang-Juana, sehingga perhubungan Jakarta-Surabaya melintas pesisir utara. Pada masa itu ditetapkan juga pembikinan jalur Cirebon-Kroya yang diresmikan pada tanggal 1 Januari 1917. Pada bulan Januari 1928 Panjang jalan kereta api dan trem Indonesia adalah 7.464 km, sepanjang 4.089 km milik pemerintah dan 3.375 km milik swasta. Pada tahun 1923 stasiun Batavia Zuid dirobohkan dan mulai dibangun stasiun utama. Operasional kereta api diarahkan ke stasiun Batavia Noord sehingga emplasemen ditingkatkan menjadi 16 jalur rel kereta api (Tunggal, 2014). Fungsi jalur ini antara lain mempercepat akses Pelabuhan Cirebon untuk mendatangkan komoditas ekspor penting seperti kopi dan teh dari Bandung. Sebelumnya, komoditas dibawa ke Pelabuhan Cilacap, Jawa Tengah, atau Pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta (Tunggal, 2016).

Sebab perkembangan transportasi saat ini memberikan dampak yang lebih baik terhadap kehidupan. Tenaga manusia diubah menjadi tenaga mesin sehingga memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas meskipun lokasinya jauh. Dahulu alat transportasi yang digunakan sederhana. Sebelum mesin ditemukan, moda transportasi seperti gerobak, gerobak dan kuda merupakan alat transportasi utama. Teknologi transportasi ini masih menggunakan tenaga hewan dan manusia. Pilihan roamingnya juga masih sangat terbatas dan memakan banyak waktu. Saat ini masyarakat masih menggunakan moda transportasi tersebut, namun bukan merupakan moda transportasi utama mereka. Kereta kuda seringkali hanya digunakan untuk rekreasi. Sejak ditemukannya mesin uap, kendaraan bermotor lainnya pun mulai dikembangkan. Alat transportasi bermotor seperti sepeda motor, mobil dan kereta api merupakan alat transportasi modern. Alat transportasi ini dapat menempuh jarak yang jauh dalam waktu yang singkat (Dinas Perhubungan, 2018).

Transportasi kereta api di Indonesia diharapkan tidak hanya melengkapi sistem transportasi nasional, namun justru memberikan dukungan penting bagi pertumbuhan ekonomi masyarakat dan menjadi urat nadi pembangunan perekonomian Indonesia. Perluasan jaringan kereta api di Indonesia harus terus didorong, karena kereta api mempunyai kapasitas yang besar untuk melaksanakan transportasi dan mobilitas orang dan barang dengan relatif cepat, aman dan efisien. Dari segi kapasitas, permasalahan tersebut dapat diatasi dengan kereta api karena kereta api mempunyai kapasitas yang besar.

Tinjauan pustaka ini dilakukan untuk menghindari duplikasi karya orang lain yang sudah ada. Penulis melakukan penelusuran dan penggalian informasi tentang permasalahan yang akan diteliti dari data yang sudah ada kemudian dikembangkan. Selama ini penelitian tentang peran kereta api terhadap pertanian dan perdagangan di

Jawa Barat masih jarang dibahas. Menurut Falah et al. (2018) menyatakan bahwa karena sistem jaringan kereta api dibangun di atas tanah, maka pembangunan jalur kereta api tidak dapat dilakukan secara asal-asalan. Prinsip utamanya adalah membangun jalur kereta api di lahan yang masih didominasi oleh tanah terbuka. Untuk meminimalkan persilangan dengan jalan raya, jalur kereta api dibuat sejajar dengan jalan primer, baik secara horizontal maupun vertikal. Selain itu, Lasmiyati (2017) menyatakan bahwa di Jawa Barat, pembangunan jalur kereta api mulai menghubungkan Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor). Dari Bogor, pembangunan jalur kereta api dilanjutkan dengan menghubungkan Sukabumi, Cianjur, dan Bandung. Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Bogor-Sukabumi-Bandung ini diiringi dengan pembangunan emplasemen seperti stasiun, peron, dan ruang tunggu penumpang.

Bahkan menurut Hermawan (2014) menyatakan bahwa pembangunan jaringan kereta api secara intensif yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda sejak pertengahan abad ke-19 ditujukan untuk kepentingan ekonomi. Dalam perjalanannya, keberadaan sarana transportasi tersebut juga dikembangkan sebagai penunjang sistem pertahanan. Kelancaran komunikasi dan transportasi sangat diperlukan untuk mendukung mobilitas pasukan pada saat perang. Keberadaan kereta api juga diharapkan dapat menjadi sarana transportasi bagi para pengungsi warga sipil maupun pimpinan pemerintahan menuju tempat yang relatif lebih aman dan terlindungi.

Penelitian yang dilakukan oleh penulis diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis serta memberikan manfaat bagi penulis dan masyarakat luas mengenai khazanah ilmu pengetahuan. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk mengembangkan wawasan tentang sejarah pergerakan, dimulai dari pemikiran. Selain itu juga menjadi nilai tambah bagi kekayaan ilmu pengetahuan di bidang sejarah di Indonesia, khususnya mobilitas masyarakat menggunakan kereta api. Secara keseluruhan, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam mempelajari ilmu sejarah, khususnya sejarah transportasi, khususnya kereta api. Bagi penulis, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi untuk melakukan penelitian lebih lanjut jika masih terdapat kekurangan karena keterbatasan sumber dan pemahaman penulis.

## **Metode**

Penelitian ini berfokus pada kajian historis mengenai dampak pembangunan dan perkembangan jaringan kereta api terhadap sektor pertanian dan perdagangan di Jawa Barat pada periode 1880–1930. Unit analisis penelitian mencakup infrastruktur perkeretaapian kolonial, aktivitas pertanian dan perkebunan, serta mobilitas dan distribusi komoditas perdagangan yang berkembang di wilayah Priangan dan daerah sekitarnya. Fokus tersebut dipilih untuk memahami hubungan antara perkembangan transportasi kereta api dengan perubahan ekonomi yang terjadi di Jawa Barat pada masa kolonial Belanda.

Penelitian ini menggunakan desain penelitian kuantitatif dengan pendekatan historis. Pendekatan tersebut dipilih karena memungkinkan peneliti untuk merekonstruksi peristiwa masa lampau secara sistematis serta menjelaskan keterkaitan antara perkembangan jaringan transportasi dan dinamika ekonomi kolonial. Metode sejarah digunakan untuk mengungkap perubahan yang terjadi

dalam sistem distribusi hasil pertanian dan perdagangan melalui analisis berbagai sumber sejarah yang relevan. Dengan pendekatan ini, penelitian tidak hanya mendeskripsikan fakta-fakta sejarah, tetapi juga menafsirkan makna dan pengaruhnya terhadap perkembangan masyarakat pada periode yang diteliti (Kuntowijoyo, 1995).

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber dokumenter. Data tersebut meliputi buku, artikel jurnal ilmiah, arsip kolonial, laporan pemerintah Hindia Belanda, peraturan resmi, serta dokumentasi visual berupa foto-foto sejarah. Beberapa sumber penting yang digunakan antara lain arsip Afschrift 'S-Gravenhage, Dienst der Staatsspoorwegen op Java, Staatsblad, serta koleksi foto sejarah dari KITLV. Penggunaan berbagai jenis sumber ini bertujuan untuk memperoleh informasi yang komprehensif dan mendukung validitas temuan penelitian.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka (*library research*). Proses ini dilakukan dengan mengidentifikasi, menyeleksi, dan mengkaji berbagai literatur serta dokumen yang berkaitan dengan sejarah perkeretaapian, pertanian, dan perdagangan di Jawa Barat. Data yang telah terkumpul kemudian diklasifikasikan berdasarkan tema penelitian sehingga memudahkan proses analisis (Zed 2008). Studi pustaka dipilih karena sebagian besar data yang dibutuhkan berupa dokumen historis dan sumber tertulis yang merekam perkembangan ekonomi dan transportasi pada masa kolonial.

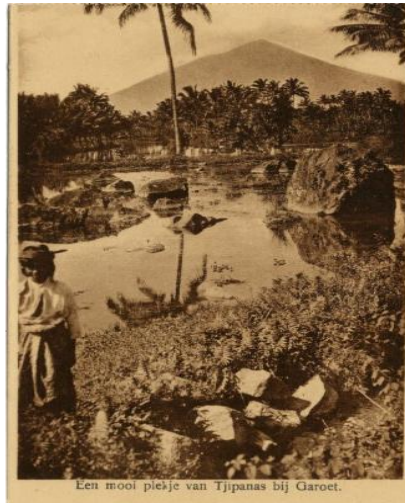
Analisis data dilakukan menggunakan metode sejarah yang terdiri atas empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Tahap heuristik dilakukan dengan mengumpulkan sumber-sumber yang relevan dengan topik penelitian. Selanjutnya, kritik sumber digunakan untuk menguji keaslian dan kredibilitas data yang diperoleh (Sulasman, 2013). Tahap interpretasi dilakukan dengan menafsirkan fakta-fakta sejarah guna memahami pengaruh pembangunan kereta api terhadap aktivitas pertanian dan perdagangan. Tahap terakhir adalah historiografi, yaitu penyusunan hasil penelitian dalam bentuk narasi sejarah yang sistematis dan argumentatif. Melalui tahapan tersebut, penelitian berupaya menghasilkan rekonstruksi sejarah yang objektif dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademik (Gottschalk, 2008).

## **Hasil dan Pembahasan**

### **Kultur pertanian di Jawa Barat**

Dengan demikian, sistem kebijakan upeti berupa pajak wajib atas hasil pertanian dan tenaga kerja merupakan konsekuensi dari konsep penguasaan alat-alat produksi dan pengelolaan alat-alat serta sumber-sumber produksi. Pemerintah atau penguasa lembaga politik tradisional adalah kelas yang memiliki dan menguasai alat dan sumber daya produksi, sedangkan rakyat jelata adalah kaum buruh yang mengelola alat dan sumber daya produksi (Kuntowijoyo, 2002). Kesuburan tanah di Jawa Barat cukup baik. Misalnya, daerah dataran rendah di sepanjang pantai utara ditutupi oleh jenis tanah *aluvial* yang subur untuk lahan pertanian. Demikian pula bagian tengahnya merupakan daerah perbukitan dan pegunungan, serta lembah-lembah di antara pegunungan tersebut juga ditutupi oleh tanah *aluvial* dan *vulkanik* (Provinsi Republik Indonesia Jawa Barat 1992).

Di bagian selatan terdapat daerah pegunungan yang ditutupi tanah latosol, organosol, dan litosol yang dapat dimanfaatkan untuk budidaya perkebunan. Selain itu, pola angin mengatur cuaca, musim hujan dan kemarau, serta pertanian. Di daerah lain seperti Jawa dan Bali yang beriklim muson yang sering berganti dari musim kemarau ke musim hujan, akhir musim kemarau merupakan masa yang paling sulit (Boomgard, 2002b). Di sisi lain banyak hutan ditebang secara besar-besaran pada abad ke-17 hingga ke-18 oleh pemerintah Kolonial Belanda untuk pemukiman di Batavia dan juga untuk galangan kapal di pantai timur laut Jawa. Dapat dikatakan pada periode ini banyak sekali hutan yang hilang jika dihitung rata-rata (Boomgard, 2002a).



**Gambar 1.** Pemandangan alam Garut  
Sumber: KITLV 1402194

Pada tahun 1782, pemerintah Belanda mulai menanam tanaman teh di Pulau Jawa dengan mengimpor bibit teh dari Tiongkok. Sejak saat itulah kebiasaan minum teh muncul dan perkebunan teh di Indonesia mulai berkembang luas (Nuralia, 2018). Apalagi penggunaan lahan di Jawa Barat dilakukan sesuai dengan karakteristik dan jenis tanah masing-masing. Daerah dataran rendah di sepanjang pantai utara telah dikembangkan untuk persawahan. Hal inilah yang melatarbelakangi pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api di sebelah timur Preanger melalui Kereta Api Negara untuk memudahkan pengangkutan barang dan masyarakat yang ingin berlibur di Preanger Timur.

Perluasan varian tanaman komoditi perdagangan sebagai konsekuensi permintaan pasar internasional yang semakin berkembang dan berubah-ubah, memaksa Nusantara untuk tidak hanya menghasilkan rempah-rempah dan palawija. Beberapa tanaman komoditi seperti: kopi, teh, kopra, tebu, tembakau, dan beras menjadi jenis-jenis tanaman yang sangat digemari dan menjadi primadona, bahkan hingga masa akhir pemerintahan kolonial di Nusantara. Tujuan dibukanya rel tersebut terutama untuk mendukung industri perkebunan, yaitu untuk mengangkut hasil perkebunan seperti tembakau dan tebu, serta kayu jati dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Selain itu, lintasan dimaksudkan untuk mengendalikan daerah yang bergolak dan terisolasi. Masuknya kereta api tidak hanya membawa kenyamanan dan kelancaran arus barang dan orang dari satu

tempat ke tempat lain yang sebelumnya sulit dijangkau, tetapi juga menciptakan jalur yang kurang menguntungkan.

Pemilihan di kembangkannya angkutan kereta api karena berdasarkan pengalaman di Eropa, keberadaannya mampu mengatasi permasalahan pengangkutan barang secara massal. Barang yang dapat diangkut kereta api jumlahnya berpuluh kali lipat dibanding jika diangkut dengan gerobak yang dihela oleh hewan (Hermawan, 2021). Keberadaan transportasi kereta api diperlukan untuk mendukung perkembangan perkebunan-perkebunan di *Afdeling* Sukabumi, terutama sebagai alat angkut hasil produksi. Dalam perkembangannya alat transportasi ini telah mendorong terjadinya heterogenitas penduduk di *Afdeling* Sukabumi, karena mobilitas penduduk dari dan ke wilayah semakin mudah (Dienaputra, 2004).



**Gambar 2.** Sawah di Bogor  
Sumber: KITLV 502904 dan KITLV 86851

Dalam konteks eksploitasi hutan jati di Jawa, perkembangan sarana transportasi kereta api berbanding lurus dengan percepatan deforestasi yang mengakibatkan deforestasi dan degradasi hutan (Warto, 2018). Sebelum dibangun jalan kereta api memiliki risiko yang cukup besar karena alat angkutan dan kondisi jalan yang kurang memadai dapat menghambat pengangkutan. Kemampuan daya angkut pedati yang terbatas dan kondisi jalan yang berbukit-bukit otomatis dapat memperlambat perjalanan. Untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan, pembangunan keretapi di Priangan memiliki tujuan untuk mendorong ke arah terciptanya kesejahteraan rakyat. Wilayah Priangan merupakan daerah yang subur.

Memasuki abad ke-17 jumlah penduduknya lebih padat dibandingkan wilayah lain, dan perekonomian sangat dinamis. Meskipun sistem perladangan berpindah masih sangat umum di sebagian besar wilayah Indonesia, di pulau Jawa sudah terdapat penanaman padi dengan menggunakan irigasi intensif (Nagtegaal, 2002). Perekonomian Jawa tetap dinamis bahkan setelah akhir abad ke-18 VOC berusaha keras mengendalikannya secara keseluruhan. Meningkatnya investasi asing dalam bidang perkebunan teh, kopi, tembakau, tebu, kina, dan lain-lain telah mendorong Pemerintah Hindia Belanda menyediakan layanan infrastruktur yang lebih memadai (Syah, 2025). Sebagai contoh, kabupaten-kabupaten yang ada di Keresidenan Priangan menjadi salah satu wilayah berdirinya perkebunan.

Pada tahun 1711 masyarakat mengirim hasil tanaman kopi kepada Kolonial Belanda, Bupati di Priangan memiliki kewajiban untuk menanam kopi sebagaimana

yang telah diinstruksikan oleh Kolonial Belanda. Agar penanaman kopidapat berjalan dengan baik dan dapat menghasilkan produksi yang banyak, bupati oleh pemerintah Kolonial Belanda dilarang untuk mengajak rakyatnya dalam jumlah yang banyak untuk mengikuti berburu, sebuah kegiatan yang menjadi kebiasaan para pejabat pribumi di Priangan. Diantaranya adalah penanaman kopi di wilayah Priangan dilakukan dengan cara pembukaan-pembukaan tanah baru yang sebelumnya merupakan hutan belantara. Rakyat wajibkan menanam tanaman kopi dan hasilnya disetorkan kepada bupati sedangkan bupati akan menyetorkan tanaman kopi tersebut kepada Pemerintah Kolonial Belanda. Uang tersebut selain diperuntukkan bagi bupati, diperuntukkan pula bagi penduduk yang telah menanam dan menyetorkannya. Bupati Cianjur, Aria Wiratanudatar merupakan bupati pertama yang berhasil menanam kopi di daerahnya. Penanaman kopi di Priangan lahir karena kebijakan Sistem Tanam Paksa, semakin meluas di kalangan rakyat. Model penanaman kopi pun di Priangan beragam. Ada kopi yang ditanam di tanah-tanah sempit di desa-desa, yang disebut kopi kampung. Pada tahun 1830an dan awal 1840-an populer mode kopi pagar/kopi kampung dan kopi hutan yang sangat populer (Zakaria, 2017).

Pada abad ke-18, Revolusi Industri dimulai ketika masyarakat pertanian menjadi lebih maju dan urban. Kereta api lintas benua, mesin uap, listrik, dan penemuan-penemuan lainnya mengubah masyarakat secara permanen. Selain kopi perluasan varian tanaman komoditi perdagangan sebagai konsekuensi permintaan pasar internasional yang semakin berkembang dan berubah-ubah, memaksa Nusantara untuk tidak hanya menghasilkan rempah-rempah dan palawija. Beberapa tanaman komoditi seperti : teh, kopra, tebu, tembakau dan beras menjadi jenis-jenis tanaman yang sangat digemari dan menjadi primadona, bahkan hingga masa akhir pemerintahan kolonial di Nusantara. Khususnya untuk wilayah Priangan, tanaman komoditi yang berkembang dan cukup menguntungkan untuk diusahakan ialah tanaman teh. Penanganan kualitas teh diiringi dengan perkembangan pengetahuan tentang budidaya teh.

Padahal, tanaman ini pertama kali ditanam oleh Kolonial Belanda dan perantaranya dengan tujuan memperoleh keuntungan untuk diperdagangkan ke Eropa. Pada pertengahan abad ke-19 kopi ditanam secara besar-besaran sebagai tanaman yang menguntungkan pemerintah di bawah naungan "tanam paksa". Sistem yang diciptakan pada tahun 1830-an ini memungkinkan pemerintah kolonial Belanda pada abad ke-19 memperoleh cadangan ekspor melalui kerja paksa masyarakat Jawa. Setelah penghapusan sistem ini secara "bertahap" (pada tahun 1860-an dan akhirnya dihapuskan sama sekali pada awal abad ke-20), kopi terus ditanam oleh pemegang saham kecil Indonesia dan pemilik tanah yang dikelola oleh penjajah Eropa, sehingga tetap menempati posisi penting di antara barang-barang lainnya. ekspor hingga akhir masa kolonial (Knight, 2002).



**Gambar 3.** Perkebunan Teh Di Bandung  
Sumber: KITLV 81762

Bahkan pihak Kolonial Belanda sendiri melakukan pengawasan yang cukup ketat dalam pelaksanaan penanaman kopi. Loyalitas para pejabat pribumi kepada Kolonial Belanda bukan saja ditekankan kepadapara bupati, tetapi juga para pejabat di bawahnya. Sejak tahun 1706 patih diangkat langsung oleh VOC dan tahun 1790 kepala distrik diangkat pula oleh VOC. Kopi Malabar yang didatangkan oleh Kolonial Belanda dibawah Gubernur Jenderal Abraham van Rieebeck dicoba di wilayah Sukabumi (Pangestu & Zulkarnain, 2020). Kopi tersebut sukses dalam percobaan yang dilakukan Abraham van Rieebeck. Kopi mulai dibuka dalam skalan perkebunan di Gunung Guruh. Gunung Guruh dipilih karena menjadi tempat yang berhasil membudidayakan kopi. Budidaya kopi sukses dilakukan oleh Patih Wiranata yang menjadi bawahan dari Bupati Cianjur Aria Wiradatu Datar III.

Cara pengangkatan langsung seperti ini, diharapkan para pejabat pribumi di bawah jabatan bupati dapat memiliki sikap loyal kepada Kolonial Belanda daripada kepada bupati. Loyalitas para pejabat pribumi diharapkan dapat meningkatkan produktivitas hasil penanaman kopi. Untuk melakukan pengawasan langsung oleh pejabat Eropa, Kolonial Belanda mengangkat sejumlah orang Eropa yang mengawasi langsung pelaksanaan penanaman kopi. Pada tahun 1778, VOC mengangkat 10 orang Eropa yang bertugas mengawasi penanaman kopi di Priangan. Tanaman kopi merupakan salah satu komoditas unggulan keempat dari Sembilan jenis komoditas unggulan yang ada di Priangan (Wardhani, 2020).

Selain itu pembudidayaan tanaman kopi khususnya di Bogor, Sukabumi, dan Bandung memperoleh hasil memuaskan. Bahkan pemerintah Belanda mencanangkan bahwa budidaya kopi tersebut dapat ditargetkan sebagai barang ekspor yang laku di pasaran Eropa. Akan tetapi pengangkutan kopi yang jumlahnya terus meningkat dari pegunungan ke pantai, menimbulkan masalah, sebab jalan yang dilalui oleh pengangkut beban binatang pada musim hujan tidak dapat dilalui. Hal tersebut tentu saja sangat menyulitkan para petani. Dibawah pemerintahan Daendels, wajib tanam kopi meningkat tajam. Pada tahun 1808, jumlah pohon kopi meningkat dari 26.956.467 menjadi 45 juta pohon, tiga tahun kemudian dari 45 juta pohon meningkat menjadi 72.669.860 (Bremen, 2014). Perkebunan kopi muncul setelah adanya pabrik penggilingan kopi, Pabrik Penggilingan Kopi ini berdiri di Distrik Kawali. Perkebunan kopi ditintis di distrik Kawali kemudian menyebar ke 3 distrik lainnya Rancah, Ciamis, dan Panjalu.

Undang-Undang Agraria dan Dekrit Agraria memudahkan hibah tanah jangka panjang bagi perusahaan Eropa (Boomgard, 2004). Sejak dikeluarkannya UU

Agraria 1870 tersebut, perkebunan partikelir berkembang di Indonesia, terutama di Jawa dan Sumatera. Dalam usaha perkebunan partikelir, para pengusaha dapat memperoleh tanah perkebunan melalui tiga cara, yaitu erfpacht, sewa, dan konsesi (Mubyarto, 1992). UU ini membuka Jawa dan Pulau-pulau Luar Jawa untuk perusahaan-perusahaan swasta dan menjamin keamanan dan kebebasan bisnis-bisnis swasta. UU Agraria 1870 menetapkan prinsip-prinsip dasar kebijakan pertanahan. Pengusaha dapat menyewa tanah dari pemerintah untuk jangka waktu 75 tahun. Masyarakat adat dijamin akan hak milik mereka atas tanah berdasarkan hukum adat, dan ada juga kemungkinan untuk memperoleh hak milik individu atas tanah. Selanjutnya peraturan pertanian mengatur bahwa tanah yang bukan milik perseorangan penduduk adalah tanah pemerintah (tanah domain) (Kartodirjo et al., 1975).

Efek dari pengesahan Undang-Undang Agraria ini adalah pengusaha-pengusaha non pemerintahan (swasta) diberikan kebebasan untuk menanamkan modalnya di Hindia Belanda (Firdaus & Hamidah, 2020). Undang-undang Agraria 1870 banyak mempernagruhi perkembangan perkebunan milki swasta di wilayah Hindia Belanda terutama pulau Jawa dan Sumatra, berkembang perkebunan tersebut tersebar di sepanjang rata-rata berada di area pesisir pantai utara Jawa. Dilihat dari tanahnya daerah tersebut merupakan kawasan yang memiliki kualitas tanah bagus dan sangat produktif untuk ditanami serta letaknya yang strategis dekat dengan bibir pantai memudahkan untuk penagkutan hasil perkebunan mejuju palabuhan yang kemudian dikirm keluar terutama eropa (Pamungkas, 2021).

Lebih jauh lagi sistem liberal menghasilkan kebijakan yang inovatif yakni memberikan kesempatan penuh kepada modal swasta, baik dari Belanda maupun negara Eropa lain untuk mengembangkan perekonomian Indonesia. Industri yang banyak terbantu oleh sistem liberal adalah perkebunan-perkebunan besar. Pada era tersebut, semua tanah tak bertuan atau tanah kosong dikuasai oleh negara, sehingga negara bertindak sebagai *dominum* (pemilik tanah). Hal ini dimungkinkan supaya negara dapat menjual hak penguasaan tanah kepada swasta (Masyrullahushomad & Sudrajat, 2019).

Pada masa Liberal perkebunan mengalami pertumbuhan pesat khususnya perkebunan untuk jenis tanaman ekspor seperti teh, kopra, kina dan kopi (Daliman, 2012). Pada tahun 1870-1885 merupakan masa dimana perkebunan berkembang secara pesat. Pada periode ini mereka mampu mendapatkan keuntungan besar dari penjualan tanaman ekspor di pasaran dunia. Di Jawa tenaga kerja kasar cukup tersedia dan sangat murah. Pada tahun 1885 ekspor swasta dari Jawa mengalami 10 kali lipat dari ekspor pemerintah sehingga menjadikan banyak orang Eropa yang berdatangan ke Hindia Belanda untuk bekerja. Periode Liberal (1870-1900) merupakan periode dimana kegiatan eksploitasi sumber-sumber pertanian di Jawa secara besar-besaran. Setelah tahun 1885 perkembangan industri perkebunan mengalami penurunan dikarenakan jatuhnya harga komoditas ekspor diantaranya jatuhnya harga gula dan kopi di pasaran dunia (Rina et al., 2021).

## Analisis pergerakan hasil pertanian sebelum dan sesudah kehadiran kereta api

### a. Sebelum Kehadiran Kereta Api

Masyarakat adat di Jawa Barat sejak akhir abad ke-19 sudah berpartisipasi dalam industri teh, tidak hanya sebagai pekerja di perkebunan dan pabrik, tetapi juga sebagai mitra perkebunan teh Eropa dengan menanam teh di lahan mereka sendiri dan menjual daun teh ke perkebunan (Alatas & Sulong 2020). Selain itu masuknya modal-modal dari Barat ke dalam usaha perkebunan teh di Jawa Barat, khususnya di wilayah Cipanas-Bogor, tidak hanya merubah status perkebunan semata, akan tetapi kelak juga akan merubah status tanah penduduk dan bentuk-bentuk hubungan sosial yang berlaku. Berikut terlebih dahulu akan dijabarkan mengenai proses swastanisasi perkebunan teh yang terjadi di seluruh wilayah Priangan, khususnya di wilayah Cipanas-Bogor, sebagai wilayah perkebunan teh yang berada dalam naungan *afdeling* Sukabumi. Sejatinya proses pengelolaan perkebunan teh yang bersandar pada usaha swasta pertama kali dilakukan di daerah Priangan Tengah, yakni sekitar wilayah Bandung (Nurbaity & Saring, 2015).



**Gambar 4.** kebun Teh di Priangan

Sumber: KITLV 10687

Pada periode 1870-1900 disebut dengan masa liberalisme. Di mana kaum pengusaha Belanda dan modal swasta diberikan peluang oleh pemerintah Hindia Belanda untuk menanamkan modalnya dalam berbagai usaha kegiatan di Indoensia (Gischa, 2021). Era baru dimulai ketika perdagangan liberal dihadirkan, Setelah berakhirnya sistem Tanam Paksa, pada tahun 1870, pemerintah kolonial mengadakan kebijakan baru dengan mengeluarkan *Agrarischewet* (undang-undang agraria) (Handinoto, 2004). Pada masa itu jalan penghubung pada umumnya juga dilakukan melalui darat, sekalipun melalui jalan tanah, bahkan juga jalan setapak. Perjalanan darat pada waktu itu dapat memakan waktu sampai dua hari, rata-rata 8,5 jam seharusnya. Perubahan dalam bidang transportasi darat ini mengalami kemajuan pesat, sejalan dengan semakin bertambah banyaknya hasil produksi perkebunan Jawa Barat, terutama kopi. Panen kopi memberikan hasil cukup berlimpah, sehingga memerlukan alat transportasi yang cepat agar segera sampai ke gudang pelabuhan di Jakarta (Suhartono & Padmo, 1983).

Selain itu Jarak antara perkebunan dan pelabuhan cukup jauh. Umumnya perkebunan terletak di pedalaman dan di perkebunan kondisi seperti ini sangat sulit

jika hanya menggunakan alat transportasi tradisional. Dengan berkembangnya transportasi sesuai dengan kebutuhan manusia yang semakin meningkat, masyarakat akan terus mencari cara untuk menyediakan transportasi yang cepat dan lancar. Pasalnya, jaringan utama menghubungkan daerah penghasil barang ekspor dengan pelabuhan-pelabuhan besar. Belanda memperkenalkan ibu kotanya di bidang perkeretaapian, pelayaran, pelabuhan dan jalan darat. Pada tahun 1860-an, kereta api mulai menggantikan kereta kuda di jalur-jalur utama Jawa.

### **b. Sesudah Kehadiran Kereta Api**

Perjalanan panjang kereta api di Indonesia dimulai dari zaman penjajahan Belanda tahun 1840 sampai dengan saat ini. Secara historis penyelenggaraan kereta api dimulai sejak zaman Pemerintah kolonial Hindia Belanda (Kementerian Perhubungan 2018). Pada awalnya kereta api di Indonesia muncul karena adanya rasa kesulitan sarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau dari sudut pertahanan dan keamanan serta sudut ekonomi sejak awal abad ke 19. Karena pada masa itu kriminalitas dan keamanan dalam melakukan perjalanan jauh masih banyaknya perampokan oleh bandit bandit, maka pada 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Derwijk mengusulkan agar pulau Jawa dibangun alat transportasi baru yaitu Kereta Api, berdasarkan keberhasilan di Eropa yang telah mengatasi masalah yang serupa (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Sebab semakin modernnya sarana prasarana transportasi di masyarakat yang mengubungkan desa dengan desa-desa dengan kota, atau kota dengan kota lainnya merupakan salahsatu pendorong terjadinya suatu mobilitas masyarakat (Subekti, 2020). Dengan tersedianya sarana prasarana banyak orang dari desa pergi kedesa lain atau ke kota dan sebaliknya dengan cepat dan mudah. Pembukaan jalur kereta api adalah bagian dari rencana kolonial dalam pembangunan infrastruktur dan transportasi. Pemahaman transportasi ditekankan pada aktivitas yang dilakukan guna memindahkan produk atau barang tertentu dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan alat yang memungkinkan, dalam hal ini kereta api (Wardojo, 2018).



**Gambar 5.** Stasiun Parung Kuda  
Sumber: KITLV 19370

Saat itu inspektur yang ditunjuk adalah Jenderal David Maarschalk, beliau ditempatkan di Bogor sebagai penanggung jawab pembangunan rel kereta api di jalur Sukabumi. Saat itu, hanya gerobak berat dan lamban yang ditarik kerbau yang bisa digunakan sebagai alat angkut hasil perkebunan kopi dari daerah pegunungan

Jawa Barat ke Batavia. Dari sinilah lahir ide pembangunan rel kereta api Batavia hingga perkebunan di kawasan sekitar Jawa Barat. Dibandingkan masa-masa sebelumnya, Batavia tampak mengalami proses konsolidasi sosial pada abad ke-19. Pergerakan penduduk cukup lambat bagi komunitas perkotaan yang relatif kecil ini untuk menemukan bentuk budayanya sendiri secara damai tanpa gangguan gejolak ekonomi dan politik. Kehidupan sosial yang tenang ini sangat kontras dengan perkembangan pesat di abad ke-20 (Ramadan, 2017). Dengan terhubungnya jalur kereta api dari Bandung, Cimahi, Cianjur, Sukabumi, Bogor hingga Jakarta, maka hasil bumi bisa diangkut hanya dalam waktu 6-8 jam saja sehingga lebih efisien dan efektif. Keberadaan jalur kereta api itu sangat penting, sebab ketika itu untuk mengirim hasil bumi dari Priangan cukup memakan waktu jika menggunakan Jalan Raya Pos, sehingga tak jarang barang-barangnya membusuk.



**Gambar 6.** Jalur kereta di stasiun Bandung ke arah Jalur Barat (Cikampek, Cianjur, Bogor dan Jakarta)  
Sumber: KITLV 84205

Memasuki akhir abad ke-19, bahkan sebelum realisasi jalur kereta api Batavia-Buitenzorg-Bandung selesai, telah ada beberapa pihak swasta mengajukan proposal kepada pemerintah kolonial untuk membangun jalur cabang dari Stasiun Bandung menuju daerah-daerah di sekitarnya. Berbagai proposal itu menawarkan pembangunan jalur kereta api yang melayani penumpang dan barang melintasi Bandung dari barat-timur dan utara-selatan. Jalur barat ke timur meliputi Padalarang-Cimahi Bandung-Ujung Berung. Sedangkan dari utara-selatan mulai dari Lembang menuju Bandung sampai berakhir di Ciwidey. SS membangun Kereta Api Bandung-Ciwidey dalam dua tahap. Pertama Bandung-Banjaran-Kopo, disusul Kopo-Ciwidey. Jalur Bandung-Banjaran-Kopo dibangun pada tahun 1917 dari Stasiun Cikudapateuh jalur Bandung-Cicalengka. Kemudian dibangun stasiun di urutan Buah Batu, Citeureup (Dayauehkolot), Banjaran, Kopo. Rute dengan ukuran 1067 mm menempuh jarak 26,5 km dengan biaya f. 1.385.000,00. Proses pengembangannya tidak terlalu sulit. Sebab, sebagian besar wilayah yang dilintasi merupakan wilayah datar (Tim Redaksi, 2017). Sebab jalur Ciwidey merupakan ujung jalur kereta api di Bandung Selatan, Jawa Barat, yang menghubungkan Ciwidey hingga Cikudapateuh sepanjang 39 kilometer. Jalur ini dibangun oleh perusahaan milik SS, pada tahun 1889 sebagai penunjang sistem *cultuurstelsel* (tanam paksa). Kereta api dibutuhkan terutama untuk mengangkut hasil perkebunan dari pedalaman Priangan ke pelabuhan sebelum dikirim ke Eropa

(Tunggal & Arif, 2016). Selain itu jalur Kereta Api Bandung-Ciwidey, berbagai unit perkebunan saat itu berdekatan dengan dua gudang tempat penyimpanan teh, dan kina. Pasaunya, sejumlah kawasan hutan nasional di Bandung Selatan juga kini bermunculan sebagai sentra produksi kopi arabika Preanger berkualitas tinggi yang berorientasi ekspor. Lokasinya tersebar mulai dari Aijasari, Banjaran, Pangaarm, Pasirjambu hingga Ciwidey dan sekitarnya.

Selain itu pembangunan jalur kereta api Kalipucang-Pangandaran-Cijulang sendiri merupakan kelanjutan dari jalur kereta api Banjar-Kalipucang yang telah lebih dahulu beroperasi pada tanggal 15 Desember 1916. Pembangunan jalur kereta api dari Banjar sampai Parigi menghabiskan biaya f 250.000 (Staatsblad, 1911). Rancangan undang-undang tentang pembangunan jalur kereta api dari Banjar sampai Parigi diharapkan dapat memperoleh persetujuan dari banyak anggota Majelis Umum (Dienst Der Staatsspoorwgen Op Java, 1912). Persetujuan ini didasarkan pada tujuan pembangunan jalur kereta api tersebut, sebagaimana tercantum dalam Nota Penjelasan, yaitu untuk pembangunan ekonomi daerah Priangan Selatan. Rancangan awal lintasan diajukan untuk menjelaskan rancangan undang-undang tersebut. Rumusan rancangan awal tersebut menunjukkan bahwa Pemerintah ingin tetap memegang kewenangan untuk mengubah lintasan ini (Afschrift 'S- Gravenhage, 1911). Ini termasuk jumlah hampir f 133.000 atau 2.885 per KM. Untuk seluruh jalur Banjar-Parigi, kemasannya menunjukkan angka harian f 4.946.000 atau f 58.707 per km, atau f 255.450 atau f 3.217 per km untuk material jarak tempuh (Staatsblad 1900). Untuk lembah pertama masa konstruksi diperkirakan memakan waktu 2 tahun, sedangkan untuk seluruh jalur dibutuhkan waktu 3 tahun. Perkiraan biaya dan waktu konstruksi cukup besar (Dienst Der Staatsspoorwgen Op Java, 1910)

Tujuan operasi moda kereta api dan juga moda transportasi lain adalah melayani kebutuhan mobilitas. Namun kebijakan pembangunan prasarana Angkutan di Indonesia masih sangat berpihak kepada angkutan jalan raya. Sistem angkutan jalan raya lebih banyak mendapatkan porsi prasarana, sehingga moda angkutan jalan berkembang pesat melampaui kapasitas jalan. Sebab semakin modernnya sarana prasarana transportasi di masyarakat yang menghubungkan desa dengan desa-desa dengan kota, atau kota dengan kota lainnya merupakan salahsatu pendorong terjadinya suatu mobilitas masyarakat (Subekti 2020). Dengan tersedianya sarana prasarana banyak orang dari desa pergi kedesa lain atau ke kota dan sebaliknya dengan cepat dan mudah.

## **Kesimpulan**

Penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan jaringan kereta api di Jawa Barat pada periode 1880–1930 memberikan dampak yang signifikan terhadap perkembangan sektor pertanian dan perdagangan. Sebelum hadirnya kereta api, distribusi hasil pertanian dan perkebunan masih bergantung pada sarana transportasi tradisional seperti pedati, hewan angkut, dan jalan darat yang terbatas, sehingga proses pengangkutan membutuhkan waktu lama, biaya tinggi, dan berisiko menyebabkan kerusakan komoditas. Kehadiran kereta api mampu mempercepat mobilitas barang dari daerah produksi di Priangan menuju pusat perdagangan dan pelabuhan ekspor, sehingga meningkatkan efisiensi distribusi,

memperluas akses pasar, serta mendorong pertumbuhan ekonomi kolonial yang berbasis pada komoditas perkebunan seperti kopi, teh, kina, dan tebu.

Kontribusi ilmiah penelitian ini terletak pada upayanya menjelaskan keterkaitan antara perkembangan infrastruktur transportasi dan transformasi ekonomi agraris di Jawa Barat pada masa kolonial. Penelitian ini memperlihatkan bahwa kereta api tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam integrasi wilayah, peningkatan produktivitas perkebunan, serta penguatan jaringan perdagangan regional dan internasional. Dengan demikian, penelitian ini memberikan perspektif historis mengenai peran strategis infrastruktur transportasi dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan perubahan sosial masyarakat. Meskipun demikian, penelitian ini memiliki keterbatasan karena lebih banyak menggunakan sumber-sumber sekunder dan belum memanfaatkan secara maksimal data statistik kolonial maupun arsip perusahaan kereta api dan perkebunan yang lebih rinci. Selain itu, penelitian ini belum mengkaji secara mendalam dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan oleh ekspansi jaringan kereta api terhadap masyarakat lokal. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk memanfaatkan sumber arsip primer yang lebih beragam serta mengembangkan kajian mengenai dampak sosial, lingkungan, dan perubahan struktur masyarakat akibat perkembangan transportasi kereta api di Jawa Barat pada masa kolonial.

Berdasarkan hasil penelitian, pengembangan kajian sejarah transportasi di Indonesia perlu dilakukan secara lebih komprehensif dengan mengintegrasikan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Selain itu, diperlukan penelitian yang mengkaji pengaruh kereta api terhadap mobilitas penduduk, perubahan pola permukiman, serta dinamika hubungan antara masyarakat lokal dan pemerintah kolonial. Kajian semacam ini diharapkan dapat memperkaya historiografi transportasi Indonesia sekaligus memberikan pemahaman yang lebih luas mengenai peran infrastruktur dalam proses pembangunan ekonomi dan sosial.

## Referensi

Afschrift 'S- Gravenhage, 20 Juni 1911.

Alatas, A., & Sulong, W. S. W. (2020). The Emergence and Development of Indigenous Tea Plantations in West Java, 1875-1941. *KEMANUSIAAN: The Asian Journal of Humanities*, 27(2), 39-58. <https://doi.org/10.21315/kajh2020.27.2.3>.

Andaya, L. (2002). *Daya Tarik Rempah*. In *Indonesian Heritage Sejarah Modern Awal*. Grolier International.

Boomgaard, P. (2002a). *Hutan Dan Kemajuan Pertanian*. In *Indonesian Heritage Sejarah Modern Awal*. Grolier International.

Boomgaard, P. (2002b). *Pangan, Perayaan, dan Kelaparan*. In *Indonesian Heritage Sejarah Modern Awal*. Grolier International.

Boomgard, P. (2004). *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795-1880*. Djambatan.

Breman. (2014). *Keuntungan Kolonial Dari Kerja Paksa, Sistem Perdagangan Dari Tanam Paksa Kopi di Jawa 1720-1870*. Pustaka Obor.

- Daliman. (2012). *Sejarah Indonesia Abad XIX- Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial Dan Administrasi Pemerintahan Hindia Belanda*. Ombak.
- Dienaputra, R. D. (2004). *Antara Priangan dan Butenzorg; Sejarah Cikal Bakal Cianjur dan Perkembangan Hingga 1942*. Prolitera.
- Dienst Der Staatsspoorwgen Op Java. 1912.
- Dienst Der Staatsspoorwgen Op Java. 1910.
- Dinas Perhubungan (2018). Pengaruh Perkembangan Teknologi Transportasi Terhadap Kehidupan Manusia. <https://dishub.badungkab.go.id/artikel/17803-pengaruh-perkembangan-teknologi-transportasi-terhadap-kehidupan-manusia>. Diakses 15 Januari 2025.
- Falah, M., Herlina, N., Muhsin, M., & Sofianto, K. (2018). The Position of Railway Lines and Railway Stations in Priangan Urban Spatial Planning in The 19th to 20th Centuries. *Paramita: Historical Studies Journal*, 28(1), 50-59. <https://doi.org/10.15294/paramita.v28i1.12414>.
- Firdaus, Y. M., & Hamidah, D. N. (2020). Peran Dan Perkembangan Perkeretaapian Cirebon Barat Pada Masa Hindia Belanda. *Jurnal Tamaddun: Jurnal Sejarah Dan Kebudayaan Islam*, 8(2), 358-384. <https://doi.org/10.24235/tamaddun.v8i2.7238>.
- Gischa, S. (2021). Sistem Ekonomi Liberal Pada Masa Kolonial dan Kondisi Masyarakat. <https://www.kompas.com/skola/read/2021/02/19/171815969/sistem-ekonomi-liberal-pada-masa-kolonial-dan-kondisi-masyarakat>. Diakses 15 Januari 2025.
- Gottschalk, L. (2008). *Mengerti Sejarah*. UI Press.
- Gustaman, B. (2019). Sisi Lain Kehidupan Preangerplanters: dari Perburuan Hingga Gagasan Konservasi Satwa Liar. *Patanjala*, 11(2), 235-248. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v11i2.505>.
- Handinoto, H. (2004). Kebijakan Politik dan Ekonomi Pemerintah Kolonial Belanda yang Berpengaruh pada Morpologi Bentuk dan Struktur Beberapa Kota di Jawa. *DIMENSI (Journal of Architecture and Built Environment)*, 32(1), 19-27. <https://dimensi.petra.ac.id/index.php/ars/article/view/16172>.
- Hermawan, I. (2014). Keterkaitan Jalur Kereta Api Batavia-Cilacap dengan Sistem Pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa. June 2016. *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi*, 3(2), 1-12. <https://doi.org/10.24164/pw.v3i2.41>.
- Kartodirjo, Sartono, Marwati Djoened Poesponegoro, and Nugroho Notosusanto. 1975. *Sejarah Nasional Indonesia V*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan. (2018). *Riview Pencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018*. Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian.

- Knight, R. (2002). Tanaman Baru Untuk Dunia Baru. In *Indonesian Heritage Sejarah Modern Awal*. Grolier International.
- Kuntowijoyo. (1995). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Kuntowijoyo. (2002). *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris*. Yogyakarta: Mata Bangsa.
- Lasmiyati. (2017). Transportasi Kereta Api di Jawa Barat Abad ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung). *Patanjala*, 9(2), 197-212. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v9i2.21>.
- Masyrullahushomad & Sudrajat. (2019). Penerapan Agrarische Wet (Undang-Undang Agraia) 1870: Periode Awal Swastanisasi Perkebunan di Pulau Jawa. *HISTORIA: Jurnal Program Studi Pendidikan Sejarah*, 7(2), 159-174.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik (2022). Memacu Pengembangan Infrastruktur Perkeretaapian Indonesia. <https://dephub.go.id/post/read/memacu-pengembangan-infrastruktur-perkeretaapian-indonesia>. Diakses 15 Januari 2025.
- Mubyarto. (1992). *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan: Kajian Sosial Ekonomi*. Aditya Media.
- Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Ombak.
- Nagtegaal, L. (2002). Perdagangan, Industri dan Pertanian di Jawa. In *Indonesian Historical Studies*. Grolier International.
- Nuralia, L. (2018). Bangunan Perkebunan Teh Zaman Belanda di Jawa Barat: Kajian Arkeologi Publik. *Kalpataru*, 27(1), 45-60. <https://ejournal.brin.go.id/kalpataru/article/view/2670>.
- Nurbaity, & Saring. (2015). Swastanisasi Perkebunan Teh di Bogor 1905-1942. *Sosio-E-Kons*, 7(3), 216-25. [https://journal.lppmunindra.ac.id/index.php/sosio\\_ekons/article/view/698/610](https://journal.lppmunindra.ac.id/index.php/sosio_ekons/article/view/698/610).
- Pamungkas, S. C. (2021). Transformasi UU Agraria Tahun 1870 ke UUPA 1960 pada masa dekolonisasi kepemilikan tanah pasca kemerdekaan di Indonesia. *Al-Isnad: Journal of Islamic Civilization History and Humanities*, 2(2), 43-59. <https://doi.org/10.22515/isnad.v2i2.4854>.
- Pangestu, D. A., & Zulkarnain, Z. (2020). Modernisasi: Sukabumi Dalam Arus Perubahan Sosial Ekonomi Era Kolonial Belanda. *ISTORIA: Jurnal Pendidikan dan Ilmu Sejarah*, 16(2), 1-12. <https://doi.org/10.21831/istoria.v16i2.35601>.
- Provinsi Republik Indonesia Jawa Barat. (1992). *Profil Propinsi Republik Indonesia Jawa Barat*. Yayasan Bhakti Wawasan Nusantara.
- Ramadan, A. P. (2017). *Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913*. Skripsi. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Rina, K. A., Susanto, A., & Sumargono, S. (2021). Runtuhnya Kejayaan Kopi Priangan Tahun 1870-1900. *Journal of Social Science Education*, 2(2), 92-97.

<https://doi.org/10.23960/jips/v2i2.92-97>.

Staatsblad. 1900.

Staatsblad. 1911.

Subekti, F. J. (2020). *Sejarah Kereta Api di Karesidenan Banyumas 1895-1917*. Prabu Dua satu.

Suhartono, & Padmo, S. (1983). *Jalan Trem di Kota Jakarta 1915-1942: Suatu Analogi Terhadap Perluasan Ekologi dan Aspek-Aspek Sosial-Ekonominya*. Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.

Sulasman. (2013). *Teori Dan Metodologi Sejarah Teori, Metode, Contoh Aplikasi*. Pustaka Setia.

Syah, M. K. T. (2025). *Mobilitas Masyarakat Bogor Pasca Kehadiran Kereta Api (1915-1930)*. Skripsi. UIN Sunan Gunung Djati Bandung.

Tim Redaksi. (2017). *Sejarah Kereta Api Lintas Bandung-Ciwidey*. *Tabloid Kontak*. February 2017.

Tim Redaksi. (2022). *Jalur Kereta Api Bogor-Sukabumi Diresmikan Belanda Dalam Sejarah Hari Ini, 21 Maret 1882*. <https://voi.id/memori/147709/jalur-kereta-api-bogor-sukabumi-diresmikan-belanda-dalam-sejarah-hari-ini-21-maret-1882>. Diakses 15 Januari 2025.

Tim Redaksi. (2025). *Rencana Reaktivasi Jalur Kereta Api Bandung - Ciwidey, Digulirkan Sejak 2014*. <https://garut.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-529340164/rencana-reaktivasi-jalur-kereta-api-bandung-ciwidey-digulirkan-sejak-2014>. Diakses tanggal 28 Juni 2026.

Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. Percetakan Angkasa.

Tunggal, N. (2014). *Dulu Jakarta Punya KA Kelas Eropa*. <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/transportasi-dulu-jakarta-punya-ka-sekelas-eropa/>. Diakses 15 Januari 2025.

Tunggal, N., & Arif, A. (2016). *Susur Rel: Dimungkinkan, Reaktivasi Rancaekek-Tanjungsari*. <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-dimungkinkan-reaktivasi-rancaekek-tanjungsari/>. Diakses 15 Januari 2025.

Tunggal, N., & Arif, A. (2016). *Susur Rel: Jalur Harapan Masa Depan*. <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-jalur-harapan-masa-depan-liputan-khusus-susur-rel-2016/>. Diakses 15 Januari 2025.

Utami, A. P., Abrar, A., & Martini, S. (2022). *Sejarah Jalur Kereta Api Batavia-Bandung Via Karawang Tahun 1884-1942*. *Pattingalloang: Jurnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan*, 9(2), 149-164. <https://doi.org/10.26858/jp.v9i2.35954>.

Wardhani, W F. 2020. "Peranan Koperasi Dalam Menunjang Kinerja Petani Kopi." *Jurnal AgroTatanen* 2 (2): 1-7. <https://www.ejournal.unibba.ac.id/index.php/agrotatanen/article/view/59>

7. Diakses 15 Januari 2025

Wardojo, W. W. (2018). *Sejarah Kereta Api Kota Solo 1864-1930*. Kendi.

Warto. (2018). Hutan Jati Berkalung Besi Pengangkutan Kayu Jati Di Jawa Pada Akhir Abad Ke-19 dan Awal Abad ke-20. *SASDAYA, Gadjah Mada Journal of Humanitie*, 2(2), 184-198.

Zakaria, M. M. (2017). Produksi Kopi di Priangan Pada Abad Ke-19. *Paramita: Historikal Studies Journal*, 27(2), 182-194.  
<https://journal.unnes.ac.id/nju/paramita/article/view/11160>.

Zed, M. (2008). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Yayasan Obor Indonesia.