

MEDEKONSTRUKSI MITOS PEMBANGUNAN JALAN RAYA CADAS PANGERAN 1808: KOMPARASI SEJARAH DAN TRADISI LISAN¹

Oleh Djoko Marihandono²

1. Latar Belakang

Pada tahun 1814, Herman Willem Daendels, Panglima Pasukan Prancis yang dikalahkan oleh pasukan Rusia di Benteng Modlin dan mantan Gubernur Jenderal di Hindia Timur menyerahkan laporan pertanggungjawabannya kepada Raja Willem I di istana raja Belanda di Den Haag. Laporan pertanggungjawaban ini terdiri atas tiga buku. Buku pertama berupa pertanggungjawaban Daendels selama menjabat sebagai Gubernur Jenderal di Hindia Timur dari tanggal 14 Januari 1808 hingga tanggal 16 Mei 1811. Sementara, buku kedua dan ketiga merupakan lampiran yang berisi semua dokumen yang digunakan untuk mendukung kebijakannya semasa menjabat sebagai Gubernur Jenderal di Hindia Timur. Lampiran kebijakannya disusun secara tematis, dalam rentang waktu saat pengangkatannya (14 Januari 1808) hingga tanggal penyerahan kekuasaannya kepada Gubernur Jenderal penggantinya, Jan Willem Janssens (16 Mei 1811). Daendels melaporkan kepada Raja Belanda yang telah mengangkatnya menjadi Gubernur Jenderal pada tanggal 29 Januari 1807. Laporan pertanggungjawabannya ini dituliskannya dalam buku yang berjudul *Staat der Nederlandsche Oostindische Bezittingen Onder het Bestuur van den Generaal Herman Willem Daendels in de Jaaren 1808—1811* yang diterbitkan di 's Gravenhage tahun 1814.

Laporan ini disusun sebagai reaksi atas kondisi politik Belanda pasca kemerdekaan Belanda yang diperoleh dari Prancis yang menyudutkan posisinya. Ia dianggap sebagai pengkhianat negara dan menjadi kaki tangan Napoléon Bonaparte. Ia menghadapi serangan lawan-lawan politiknya terutama Nederburg dan Nicolaas Engelhard yang mengkritik tajam semua kebijakan Daendels selama menjadi Gubernur Jenderal di Hindia Timur. Daendels dituduh telah melanggar instruksi raja Belanda yang

¹ Makalah disajikan pada acara Peringatan 70 tahun Prof. Dr. RZ Leirissa, yang bertemakan “Refleksi keilmuan Prof. Dr. R.Z. Leirissa”, diselenggarakan oleh Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, tanggal 29 dan 30 April 2008.

² Penulis adalah pengajar tetap pada Program Studi Prancis, Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.

diinstruksikan kepadanya saat ia diangkat menjadi gubernur jenderal. Menurut lawan-lawan politiknya, ia telah bertindak dengan cara tangan besi ketika menjalankan tugasnya, yang menyebabkan penduduk di Hindia Timur menderita, bahkan menimbulkan beberapa kali pemberontakan.³

Salah satu dari sekian banyak kebijakan yang dijadikan “sasaran tembak” oleh lawan politiknya adalah pembangunan jalan transregional yang dikenal dengan nama *De Grootte Postweg* yang membentang dari Anyer di ujung barat hingga Panarukan di ujung timur pulau Jawa. Menurut lawan politiknya, pembangunan jalan ini dilakukan dengan sistem kerja paksa yang tidak dibayar, yang menelan ribuan korban jiwa orang Jawa. Kasus ini dijadikan tuduhan kesalahan yang paling besar yang dilakukan oleh Daendels selama masa pemerintahannya.

Laporan Daendels ini tidak berhasil mengubah pandangan Raja Willem I. Lawan-lawan politiknya berhasil meyakinkan rajanya bahwa apa yang dilakukan oleh Daendels semasa pemerintahannya telah menyengsarakan penduduk di Hindia Timur. Setidaknya terdapat dua faktor yang menyebabkan pandangan lawan politik Daendels lebih dipercaya oleh Raja Willem I. *Pertama*, lawan politik utama Daendels seperti Nederburg (mantan Komisaris Jenderal untuk wilayah koloni Belanda di Asia) dan Nicolaas Engelhard (mantan Gubernur *Noord Oostkust* yang dipecat oleh Daendels) adalah orang-orang yang sangat setia kepada dinasti Oranye yang sejak tahun 1795 harus mengungsi ke Inggris sebagai akibat dari pemberontakan kaum Patriot Belanda. Setelah pembebasan Belanda dari Prancis, mereka diangkat menjadi penasehat raja khusus untuk masalah koloni di Hindia Timur. *Kedua*, Daendels dianggap sebagai orang yang telah mengkhianati bangsa Belanda, karena telah menjadi Panglima infantri *Légion Franche Etrangère*⁴ di Dunkerque saat kaum patriot berhasil dikalahkan oleh pasukan koalisi Belanda dan Austria. Rekam jejak (*track record*) Daendels bekerja pada rezim Prancis, setia kepada

³ Selama masa pemerintahannya yang berlangsung selama tiga tahun empat bulan, terjadi beberapa pemberontakan di Jawa, antara lain pemberontakan Bagus Rangin yang sudah dimulai sejak tahun 1806 di Cirebon, pembunuhan Kapten Dupuys di oleh Patih Wargadireja Banten bulan Nopember 1808, pemberontakan Raden Ronggo Prawirodirjo di Madiun tahun 1810.

⁴ *Légion Franche Etrangère* dibentuk pada tanggal 12 Oktober 1792, yang beranggotakan 2450 tentara. Sebagian besar anggota pasukan asing Prancis ini berasal dari Swiss, Belgia. Sementara kaum patriot Belanda berjumlah 300 tentara. Pasukan ini terbagi atas 4 batalyon infantri, 4 pasukan kavaleri, 200 tentara tempur, 200 artileri dengan 16 buah meriam. Daendels adalah salah satu panglima batalyon infantri. (Van Wessems, *De Ijzeren Marschalk*, 1932:57)

pemimpin asing (Napoléon Bonaparte) dan menolak rajanya sendiri (Willem V van Oranye). Hal ini membuat pembelaan dirinya tidak dipercaya oleh rezim yang berkuasa pada saat itu. Akibatnya, raja Belanda lebih berpihak pada tuduhan lawan-lawan politiknya.

Opini ini menyebar tidak hanya di Belanda, tetapi juga di pulau Jawa, khususnya bagi mereka yang terkena dampak langsung dari kebijakan Daendels seperti F Waterloo mantan residen Yogyakarta dan Cirebon yang secara diam-diam menolak kebijakan Daendels.⁵ Para pejabat lain di Jawa yang terkena dampak kebijakan Daendels itu menuangkan opininya pada surat-surat yang mereka kirimkan ke Belanda. Data-data ini kemudian dikutip dan dijadikan bahan tulisan oleh para sejarawan generasi berikutnya. Dari sumber dokumen itu banyak penulis historiografi yang mengambil kesimpulan bahwa dalam proses pembangunan jalan raya yang membentang dari ujung barat hingga ujung timur pulau Jawa, Daendels telah melanggar dan menyalahgunakan kekuasaan yang telah diinstruksikan oleh Raja Louis Napoléon kepadanya.⁶

Kondisi inilah yang menyebabkan proses pembangunan jalan raya yang dilakukan oleh Daendels menjadi kontroversi hingga kini. Banyak karya sejarah maupun karya fiksi⁷ muncul dengan lebih menitikberatkan citra negatifnya dari pada citra positifnya. Manfaat apa yang diperoleh oleh masyarakat maupun oleh pemerintah kolonial setelah selesainya pembangunan jalan raya ini hampir tidak pernah disinggung dalam historiografi. Lebih-lebih pembangunan jalur Buitenzorg-Cirebon yang secara geografis medannya sangat berat, dijadikan isu penting yang dijadikan simbol negatif Daendels, seperti masalah perampasan tanah, jatuhnya banyak korban manusia meninggal akibat kekejaman, jatah makanan yang sangat minim, munculnya banyak penyakit, sebagai

⁵ Penolakan kebijakan Daendels oleh Residen Cirebon F. Waterloo saat itu dilakukan dengan tidak dilaksanakannya hukuman mati bagi Pangeran Notokusumo dan Pangeran Notodiningrat yang dianggap sebagai orang yang paling bertanggung jawab atas terjadinya pemberontakan Raden Ronggo Prawirodirjo, Adipati Madiun.

⁶ Daendels setelah menerima surat pengangkatannya sebagai Gubernur Jenderal di Hindia Timur menerima tiga instruksi dari Raja Belanda Louis Napoléon. Ia dianggap melanggar pasal 29 Instruksi yang diberikan oleh Raja Belanda Louis Napoléon.

⁷ Setidaknya ada empat cerita fiksi yang menceritakan tentang pembangunan jalan raya ini, antara lain *Pangeran Kornel* karya R. Memed Sastrahadiprawira yang diterjemahkan dari bahasa Sunda oleh Abdul Moeis (1952); Fiksi kedua, yakni *Jalan raya Pos, Jalan Raya Daendels* karya Pramoedia Ananta Toer, yang diterbitkan oleh Lentera Dipantara (2005), ketiga adalah *Hakayat Mareskalek* karya Badullah bin Muhammad Al-Misri ditransliterasikan oleh Monique Zaini Lajoubert diterbitkan oleh Angkasa dan EFEO (1987) dan *Cadas Pangeran* karya R. Moch. Achmad Wiriaatmadja, tanpa penerbit, (2003) Cetakan II.

akibat dari beratnya medan yang dilaluinya khususnya jalur Bandung—Sumedang, yang harus menebas lereng gunung dan batu cadas.

Makalah ini bertujuan untuk membahas masalah pembangunan jalan jalur Bandung—Sumedang yang memunculkan banyak mitos yang tumbuh di masyarakat. Dalam mitos yang tumbuh di benak masyarakat, muncul tokoh lokal dari Sumedang, yakni Pangeran Kusumadinata, yang juga disebut sebagai Pangeran Kornel. Pangeran Kusumadinata, pada saat pembangunan jalan raya itu dibangun, menjabat sebagai Bupati Sumedang.

Konsep dekonstruksi yang digunakan dalam penelitian ini adalah konsep yang menjadikan historiografi sebagai naskah yang diteliti. Tujuan metodologisnya adalah menginterpretasikan kembali hubungan antara fakta sejarah dan interpretasi yang menghasilkan transparansi dalam penyajiannya dan memungkinkan sumber berbicara sendiri.⁸

Dari dimensi spasial, makalah ini dibatasi hanya akan membicarakan pembangunan jalan raya jalur dari Parakanmuncang ke Sumedang. Pembangunan jalur ini menumbuhkan banyak mitos karena kondisinya yang sangat berat, melalui lereng gunung yang bercadas, yang secara geografis berbeda dengan pembangunan jalan jalur lainnya. Dari dimensi temporalnya, makalah ini memfokuskan pada saat awal pembangunan jalan jalur dari Cisarua ke Karangsembung (Cirebon) yang harus diselesaikan dalam waktu satu tahun (Mei 1808 sampai dengan Maret 1809). Sementara itu, secara tematis, makalah ini akan membandingkan antara sejarah dan tradisi lisan.

2. Pembangunan Jalan Raya Daendels

Sebagai Gubernur Jenderal yang menerima tugas utama menyelamatkan pulau Jawa dari ancaman serangan Inggris dan membenahi sistem administrasi pemerintahan di pulau Jawa, Daendels menerima tiga instruksi dari raja Louis Napoléon, yang pertama instruksi bagi Gubernur Jenderal Koloni wilayah (berisi 37 pasal); kedua instruksi bagi Gubernur Jenderal dan Dewan Hindia (25 pasal); dan ketiga instruksi bagi Gubernur Jenderal untuk membubarkan Pemerintahan Tinggi di Batavia (6 pasal). Ketiga instruksi

⁸ Konsep dekonstruksi dalam sejarah dilontarkan oleh Alun Munslow dalam bukunya yang berjudul *Deconstructing History*, diterbitkan oleh Routledge 1997, hal. 16.

ini ditandatangani oleh Raja Louis Napoléon pada tanggal 9 Februari 1807, dan diserahkan kepada Daendels sesaat sebelum ia pergi meninggalkan negerinya menuju Jawa.⁹

Setelah menempuh perjalanan yang sulit karena blokade Inggris selama 10 bulan, Daendels akhirnya mendarat di Anyer pada tanggal 1 Januari 1808. Sebagai seorang yang memiliki banyak pengalaman sebagai perwira militer angkatan darat, Daendels melanjutkan perjalanan ke Jawa melalui jalan darat. Diperlukan waktu empat hari untuk menuju ke Batavia. Ia melihat dengan mata kepala sendiri kondisi jalan dari Anyer menuju Batavia di musim hujan. Kondisinya sangat berbeda dengan jalan raya yang dibuat oleh Napoléon Bonaparte yang menghubungkan Paris dengan 25 kota lain di Eropa termasuk jalur transnasional Paris-Amsterdam yang dilaluinya. Daendels melalui jalan itu ketika menuju Paris untuk menghadap Kaisar Napoléon Bonaparte, kemudian menuju Bordeaux, kemudian kepelabuhan Los Palos (Spanyol) untuk mencari kapal yang akan menuju ke Jawa.

Berbekal pengalamannya itu dan berdasarkan instruksi bagi Gubernur Jenderal yang diterimanya dari Raja Belanda Louis Napoléon (pasal 29)¹⁰, yang nantinya mengilhami Daendels untuk merencanakan pembuatan jalan raya itu. Setelah menerima kekuasaan dari Gubernur Jenderal lama, Albertus Henricus Wiese, pada tanggal 14 Januari 1808, langkah pertama yang dilakukan oleh Daendels adalah membubarkan pemerintahan tinggi di Batavia sesuai instruksi yang diterimanya dari Raja Louis Napoléon. Selama empat bulan Daendels mulai membenahi infrastruktur administrasi pemerintahan, baik di Batavia maupun di Hindia Timur. Ada beberapa masalah yang menjadi prioritas pada awal pemerintahannya, yakni mengatasi kerusuhan yang timbul di Cirebon secepatnya, mengatur kembali hireraki pemerintah kolonial dalam hubungannya

⁹ Pada saat penyerahan ketiga instruksi ini, Daendels dinaikkan pangkatnya oleh Raja Louis Napoléon dari Kolonel Jenderal menjadi Marskal. Penganugerahan pangkat Marskal kepada Daendels dianggap penting karena dikaitkan dengan tugas yang diberikan kepadanya. Dalam keputusannya itu Daendels diangkat sebagai penguasa tertinggi atas semua wilayah, benteng, pemukiman, tempat dan pejabat di Asia, di samping menjadi panglima tertinggi angkatan darat dan angkatan laut di wilayah ini. Dengan pangkat inilah diharapkan Daendels dapat mempertahankan kepentingan Prancis di wilayah yang dikuasainya (Anrooij, 1991:21—22).

¹⁰ Isi pasal 29 Instruksi Raja Belanda yang diberikan kepada Daendels adalah bahwa Gubernur Jenderal wajib memperhatikan perbaikan dan merancang sarana yang paling cocok melalui kesepakatan dengan para bupati pribumidemi tercapainya kesejahteraan orang pribumi di Hindia Timur.

dengan raja-raja pribumi, di Yogyakarta dan Surakarta.¹¹ Untuk lebih mengetahui permasalahan yang ada di pulau Jawa, Daendels memutuskan untuk melakukan perjalanan ke Semarang dan Ujung Timur pulau Jawa. Ia meninggalkan Buitenzorg pada tanggal 29 April 1808 dan tiba di kota Semarang tanggal 5 Mei 1808. Ketika tiba di Semarang inilah Daendels mengeluarkan perintah untuk memperbaiki dan menghubungkan jalan-jalan desa yang telah ada. Proyek ini diserahkan kepada pimpinan pasukan Zeni Von Lutzow¹². Karena keterbatasan biaya, pemerintah hanya akan menanggung biaya pembangunan jalan dari Batavia ke Buitenzorg dan petak-petak jalan di Priangan, yang pelaksanaannya akan diatur oleh Gubernur Jenderal. Disediakan dana senilai 30 ribu ringgit (atau setara dengan gaji Kepala Dewan Hindia selama setahun) untuk pembangunan jalur itu. Ketika bertemu dengan 38 bupati di Semarang, ia meminta agar proyek pembangunan jalan ini, khususnya jalur Cirebon ke Surabaya dilanjutkan oleh para pejabat setempat. Karena keterbatasan biaya negara, maka jalur Cirebon ke Semarang hingga Surabaya tidak menjadi tanggungan negara, namun dengan memanfaatkan sistem kerja wajib yang selama itu telah ada, di bawah pimpinan para pejabat setempat.¹³

3. Tahap-Tahap Pembangunan Jalan Jalur Cisarua-Karangsambung Cirebon

Sebelum memutuskan untuk pergi ke Semarang, pada bulan April 1808, Daendels meminta persetujuan pembangunan jalan raya di depan sidang Dewan Hindia (*Raad van Hindie*). Dalam sidang itu, ia meminta masukan kepada anggota Dewan mengenai jalur jalan raya yang akan dibuka ini, dan bagaimana pengerahan tenaganya, mengingat bahwa

¹¹ Pada tahun 1806, telah terjadi kerusuhan di Cirebon yang dipimpin oleh Bagus Arisim, Bagus Sidong, dan Bagus Suwasa. Pemberontakan ini berhasil dipadamkan setelah terjadinya perundingan antara Gubernur Pantai Timur Laut Jawa Nicolas Engelhard dan para pemberontak. Namun, Bagus Rangin, salah satu pemimpin kerusuhan tidak mau menyerah dan tetap melanjutkan memberontak. Hal inilah yang menyebabkan Daendels tidak hanya memecat Nicolaas Engelhard dari jabatan Gubernur Pantai Timur Laut Jawa tetapi juga melakukan reorganisasi pemerintahan di pulau Jawa. Sementara di Kesunanan Surakarta dan Kesultanan Yogyakarta sedang terjadi konflik internal untuk memperebutkan posisi putra mahkota.

¹² Lihat Stapel *Geschiedenis van Nederlandsch Indie* Jilid V: 1940: hal. 38.

¹³ Pelaksana kerja wajib (*heerendiensten*) adalah kaum petani yang mendapat bagian sawah desa sebagai imbalan. Luas sempitnya sawah tergantung dari kedudukan mereka. Misalnya sebagai penabuh gamelan menerima sawah seluas 1,25 jung (355 hektar), seorang tukang mendapat 1,65 jung (4,69 hektar), sementara seorang batur menerima 0,12 jung (0,34 hektar). Kerja wajib umum juga dibebankan kepada desa yang dilalui jalan raya. Sejak zaman VOC, mereka harus menyediakan pelayanan angkutan untuk pejabat, untuk kepentingan militer. (A.M. Djulianti Suroyo 2000: 96—99).

anggaran pemerintah untuk pembangunannya sangat sedikit. Pembangunan jalan ini dirasakan sangat diperlukan dengan mempertimbangkan dua alasan utama. Pertama, yakni alasan ekonomi. Guna meningkatkan pendapatan penduduk, Daendels telah meminta kepada para pejabat Eropa dan penduduk pribumi untuk mulai meningkatkan tanaman komoditi ekspor seperti kopi dan padi. Tujuan yang diharapkan adalah untuk mensejahterakan para penduduk. Namun, tujuan ini tidak akan berhasil mengingat ongkos pengangkutan yang sangat mahal yang disebabkan oleh kondisi jalan yang sangat buruk, terutama di musim hujan. Alasan kedua, adalah untuk kepentingan militer, khususnya untuk menjaga mobilitas militer apabila Inggris menyerang pulau Jawa. Daendels merencanakan pembuatan dua pangkalan armada laut di Teluk Manari (di Selat Madura) dan di Teluk Meuwen (di ujung Kulon). Diharapkan apabila jalan ini selesai dibuat, maka pulau Jawa akan terhubung dari ujung Barat (Ujung Kulon) sampai ujung Timur (Surabaya), dan dapat ditempuh dalam waktu yang singkat.¹⁴

Untuk merealisasikan jalan itu, Daendels mengeluarkan instruksi tanggal 5 Mei 1808 yang terdiri atas 10 pasal.¹⁵ Ia menyerahkan kepada komisaris Urusan Pribumi untuk membuka jalan raya dari Buitenzorg ke Karangsambung melalui Cipanas, Cianjur, Bandung, Parakanmuncang, dan Sumedang (pasal 1). Realisasi pembuatan jalan ini harus sudah dimulai pada musim kemarau, setelah penduduk melaksanakan panen kopi dan panen padi. Secara teknis, jalan ini harus dibuat selebar 2 *roed rijn* dan setiap *paal* yang jaraknya 400 *roed rijn* dipasang tanda, untuk memudahkan perawatan jalan bersama yang menjadi tanggung jawab antara distrik dan penduduk (pasal 2). Jalan ini pada kedua sisinya harus dibatasi dengan lapisan batu agar jalan tidak terkikis oleh air yang mengalir di waktu hujan. Dengan demikian jalan ini dapat terus dimanfaatkan untuk pengangkutan yang menggunakan kereta kuda dan gerobak setiap tahun.

Mengingat berbagai macamnya medan yang akan dilalui jalan raya ini dan minimnya peralatan yang dimiliki penduduk, maka penduduk dibebaskan dari penggarapan jalan yang harus menembus rawa-rawa, sungai ataupun lahan yang

¹⁴ *Staat der Nederlands Nederlansche Oostindische Bezittingen onder het Bestuur van den Gouverneur Generaal Herman Willem Daendels in de jaaren 1808—1811*. 'S Gravenhage 1814, hal 10—12.

¹⁵ J.A. van der Chijs, *Nederlandsch Indisch Plakaatboek 1602-1811, veertiende deel 1804-1808*, Batavia, Landsdrukkerij, 1895 hal. 699-701.

tergenang air. Untuk mengatasi kondisi jalan seperti ini, Gubernur Jenderal menyerahkannya kepada Komisaris Urusan Pribumi. (pasal 3).

Pembangunan jalan ini dilakukan dengan mengerahkan tenaga kerja sebanyak 1100 orang bujang yang dikirim dari Jawa¹⁶ dibantu oleh masyarakat setempat, karena penduduk yang tinggal di sekitar jalur jalan raya ini sedang melakukan panen, sehingga diharapkan tidak mengganggu aktivitas panen komoditi yang sangat diperlukan oleh pemerintah kolonial (pasal 8). Mengingat beratnya medan, tenaga yang dikerahkan untuk merealisasikan jalan ini disesuaikan dengan medannya, dengan komposisi sebagai berikut:

- dari Cisarua ke Cianjur 400 orang
- dari Cianjur ke Rajamandala 150 orang
- dari Rajamandala ke Bandung 200 orang
- dari Bandung ke Parakanmuncang 50 orang
- dari Parakanmuncang ke Sumedang 150 orang
- dari Sumedang ke Karangsambung 150 orang. (pasal 5).

Tenaga yang dikerahkan untuk pembuatan jalan ini bukan berasal dari wilayah di sekitar jalan. Oleh karena itu, mereka diberikan upah yang jumlahnya bervariasi disesuaikan dengan kondisi medannya. Untuk pelaksanaan pemberian upah ini pelaksanaannya di bawah tanggung jawan Komisaris Urusan Pribumi. Adapun rincian upah mereka adalah sebagai berikut:

- dari Cisarua ke Cianjur 10 ringgit perak/orang
- dari Cianjur ke Rajamandala 4 ringgit perak per orang
- dari Rajamandala ke Bandung 6 ringgit perak/orang
- dari Bandung ke Parakanmuncang 1 ringgit perak/orang
- dari Parakanmuncang ke Sumedang 5 ringgit perak/orang
- dari Sumedang ke Karangsambung 4 ringgit petak/orang (pasal 4)

¹⁶ Istilah Jawa digunakan untuk menyebut wilayah yang berada di bawah Gubernur Pantai Timur Laut Jawa (Oostkust. Untuk mempersingkat panggilan Gubernur Pantai Timur Laut Jawa Nicolas Engelhard, digunakan panggilan Gubernur Jawa, dan wilayah yang berada di bawah kekuasaannya disebut juga wilayah Jawa. (Lihat Buddingh, SA dalam "Rapport over de Ontlusten te Chirebon in 1806 Ingediend door wijlen N. Engelhard, in lessen Gouverneur van Java's Oostkust" dalam *Indische Archief Tijdschrift* Jilid III 1850, hal 102.

Untuk melaksanakan pembangunan jalan ini Komandan Zeni, Kolonel Lutzow bersama dengan dua orang insinyur, diberi tugas untuk membuat rencana di tempat mana jalan akan dibuka, digali atau diratakan. Jalur Cisarua Cianjur ditangani oleh seorang insinyur. Dan dari Parakanmuncang ke Karangsembung diserahkan kepada insinyur lain. Masing-masing insinyur dibantu oleh seorang bintanga yang cakap dari pasukan artileri yang dipilih sendiri oleh kedua insinyur itu. Semua yang teribat dalam pembangunan jalan ini akan diberikan gaji sebesar $\frac{1}{4}$ ringgit perak setiap hari, sementara kepada kepala dan para perwira zenii akan memperoleh uang harian yang jumlahnya disesuaikan dengan pangkat mereka. (pasal 6).

Kepada Komisaris Urusan pribumi diizinkan untuk mengambil peralatan yang diperlukan dari gudang-gudang yang berada di Batavia. Bersama dengan para pengawas dan para bupati peralatan itu dibagikan kepada para pekerja untuk memudahkan pembangunannya (pasal 9). Bagian jalan yang telah selesai dibangun atau diperbaiki diserahkan kepada kepada para bupati dengan memanfaatkan tenaga penduduk yang dilewati jalan ini tanpa mengganggu pemeliharaan tanaman padi dan kopi (pasal 8).

Untuk menunjang kelancaran pembangunan proyek jalan raya ini, setiap minggu, Komisaris negara harus melaporkan kepada Gubernur Jenderal sejak awal dan selama proses pembangunannya. Diharapkan dalam waktu satu tahun jalan ini akan selesai dibuat dan difungsikan sesuai rencana yang telah ditetapkan (pasal 10).

Pembangunan jalan ini ternyata tidak semulus yang telah direncanakan. Jalur Cianjur ke Sumedang mengalami kendala, khususnya dalam pembuatan jembatan (Jalur Cianjur ke Bandung) dan pemotongan lereng gunung (jalur Parakanmuncang ke Sumedang). Dengan melihat beratnya medan yang harus ditembus, pada tanggal 28 Maret 1809, pemerintah menetapkan bahwa setiap kuli yang berasal dari daerah sekitar Batavia (*Batavia Ommelanden*) dan Priangan sejak dikeluarkannya ketetapan tanggal 28 Maret 1809 ini hingga selesainya proyek jalan raya akan diberikan secara gratis setiap hari $1\frac{1}{2}$ pon beras dan setiap bulan 5 pon garam. Satu hari setelah dikeluarkan ketetapan tersebut, Gubernur Jenderal mengeluarkan ketetapan lain, khususnya yang menyangkut jalur Sumedang. Pada tanggal ini diputuskan bahwa para pekerja yang berasal dari daerah

Cirebon dan *Vorstenlanden* yang dikerahkan untuk memperbaiki jalan-jalan di Sumedang akan dibayar sesuai dengan ketentuan yang baru, dengan perincian sebagai berikut:

- Mandor jalan akan menerima 3 ringgit;
- Pekerja pembuat jalan akan menerima 2 ringgit uang perak;
- Masing-masing kepala akan diberikan beras sebanyak 3 kantong beras sebagai penyesuaian dasar pembayaran yang diberikan kepada pekerja di jalur yang lain.

Jalur Megamendung yang semula menjadi bagian dari pembangunan jalur Cisarua Cianjur, semula dikerjakan oleh para bujang Jawa, akhirnya harus dikerjakan oleh 400 orang, karena medannya sangat berat, harus memotong lereng gunung, harus dibantu oleh orang-orang yang didatangkan dari wilayah Priangan Cirebon yang berjumlah 500 orang. Berdasarkan keputusan Gubernur Jenderal tanggal 10 Mei 1809, mereka yang baru didatangkan dari wilayah ini yang semula dibayar dengan menggunakan mata uang perak, digantikan pembayarannya dengan menggunakan kepingan uang tembaga dengan agio yang berubah.¹⁷ Proyek pembangunan jalur ini diserahkan kepada Von Motman, yang dibantu oleh dua orang asisten. Para asisten ini menerima upah 24 *stuiver* per hari dalam bentuk uang tembaga yang nilainya didasarkan pada agio saat itu.¹⁸

Mengingat banyaknya jembatan yang dibuat, pengurukan tanah di lembah-lembah, pengikisan gunung-gunung, ternyata pekerjaan pembuatan jalan raya jalur Cisarua ke Karangsambung belum tuntas pembangunannya. Gubernur Jenderal mengeluarkan ketentuan tanggal 15 Lentemaand 1810¹⁹ mengeluarkan ketentuan bahwa Pasukan Zeni diizinkan untuk memanfaatkan besi-besi yang ada di gudang negara dalam pembuatan jembatan sungai Cicundel di Kabupaten Cianjur.²⁰ Dengan dikeluarkannya ketentuan ini

¹⁷ Lihat Van der chijs, *Plakaatboek Gehouden in het Kastiil Batavia*, Batavia, Landsdrukkerij, 1892, vijfteende deel, hal. 703.

¹⁸ Agio adalah selisih kurs mata uang. (Djoko Marihandono *Sentralisme Kekuasaan Pemerintahan Herman Willem Daendels di Jawa 1808—1810: Penerapan Instruksi Napoléon Bonaparte*. Disertasi FIB-UI 2005, hal. 418.

¹⁹ Pada masa pemerintahan Daendels, digunakan sistem penanggalan lama Belanda yaitu *Loumaand*, *Sprokkelmaand*, *Lentemaand*, *Grasmaand*, *Bloiemaand*, *Zommermaand*, *Hoijmaan*, *Wijnmaand*, *Herfsmaand*, *Oogstmaand*, *Slagmaand*, dan *Wintermaand*. Tanggal 15 Lentemaand 1810 sama dengan tanggal 15 Maret 1810.

²⁰ Lihat Van der chijs, *idem* hal. 703.

menunjukkan bahwa rencana pembangunan jalan jalur Cisarua ke Karangsambung tidak dapat diselesaikan dalam waktu satu tahun seperti direncanakan semula.

4. Pembangunan jalur Cadas Pangeran berdasarkan mitos.

Telah disebutkan sebelumnya bahwa pembangunan jalan dari Cisarua ke Karangsambung melalui medan yang sangat berat. Oleh karena itu, banyak cerita rakyat yang muncul yang didasarkan peristiwa itu. Sumber data mitos pembangunan jalan jalur ini, khususnya jalur Parakanmuncang ke Sumedang didasarkan atas beberapa cerita fiksi, yakni:

- a. *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels*, karya Pramoedya Ananta Toer, Jakarta: Lentera Dipantara 2005;
- b. *Cadas Pangeran*, karya R. Moch. Achmad Wiriaatmadja, Sumedang, tanpa penerbit, cetakan II, 2003;
- c. *Pangeran Kornel*, karya R. Memed Sastrahadiprawira, diterjemahkan oleh A. Moeis, Jakarta: Balai Poestaka, 1952; dan
- d. *Hikayat Mareskalek II* karya Abdullah bin Muhammad al-Misri, ditransliterasi oleh Monique Zaini-Lajoubert, Bandung: Penerbit Angkasa dan EFEO, 1987.

Dalam pembangunan jalur ini muncullah tokoh Pangeran Kusumadinata IX yang dilahirkan tahun 1791 dan meninggal tahun 1828. Masyarakat Jawa barat, khususnya masyarakat Sumedang lebih mengenalnya dengan nama Pangeran Kornel. Dalam cerita rakyat, sebagai seorang bupati yang mencintai rakyatnya, ia tidak tega melihat penderitaan mereka pada saat pembangunan jalan raya yang menghubungkan antara Parakanmuncang dan Sumedang. Jalur ini melewati daerah Ciherang tepatnya di desa Tanjungsari, suatu daerah yang berada di antara Parakanmuncang dan Sumedang, merupakan daerah pegunungan yang tanahnya terdiri atas cadas sangat keras. Pembangunan jalan ini dilaksanakan dengan sistem kerja paksa atau sistem kerja rodi yang menelan banyak korban jiwa. Pekerjaan ini ditandai dengan banyak sekali perlawanan yang diberikan oleh bangsa Indonesia, karena Gubernur Jenderal Daendels

bertindak sangat keras dan terlalu menekan para elit penguasa pribumi . Tak luput pula para bupati juga turut ditekan, bahkan sampai menimbulkan kesengsaraan bagi rakyat.²¹ Proses pembuatan jalan di Sumedang mendapat perlawanan paling tegas dari Pangeran Kusumadinata IX, bupati Sumedang saat itu. Bupati Kusumadinata tidak tega melihat penderitaan rakyatnya dan terpanggil untuk membela rakyatnya dari tugas rodi yang dibebankan kepadanya.

Diceritakan bahwa ketika Gubernur Jenderal Daendels melakukan inspeksi ke tempat pembuatan jalan yang terkenal bergunung yang berbatu cadas keras di daerah Ciherang, Pangeran Kusumadinata berani menghadapi Daendels beserta rombongannya dengan sikap seperti dalam kutipan berikut:

“Waktoe Toean Djenderal Mareskalek mengoeloerkan tangan hendak berdjabat salam, maka Dalam Soemedang menjamboet dengan tangan kiri. Tangan kanan memegang hoeloe keris yang telah dipoetar dipinggang dari belakang kemoeka.”²²

Sementara itu, versi lain menyebutkan bahwa Pangeran Kusumadinata bukannya tidak mau melaksanakan pekerjaan pembangunan jalan yang amat berat ini, karena pekerjaan pembuatan Parakanmuncang ke Sumedang, khususnya di desa Tanjungsari lebih berat daripada jalur lainnya. Karena yakin bahwa Gubernur Jenderal tidak akan memberikan pertimbangan, maka diperlihatkanlah keberanian Bupati kepada Gubernur Jenderal untuk membela rakyatnya. Dalam kesempatan itu dijelaskan oleh Bupati bahwa orang yang bekerja di proyek itu didatangkan dari jauh dari luar Sumedang, tanpa membawa perbekalan dan persediaan bahan makanan yang cukup. Peralatan yang mereka miliki tidak memadai dengan keadaan alam yang demikian berat. Selain itu juga disampaikan bahwa banyaknya penyakit yang menimpa para pekerja, menimbulkan kematian para pekerja yang jumlahnya tidak sedikit.²³

Menurut cerita tersebut, Daendels tarsadar dari kekagetannya, kemudian menanyakan kepada Pangeran Kusumadinata mengapa salam Daendels diterima dengan tangan kiri, sementara tangan kanannya memegang keris. Bupati kemudian menjelaskan dengan menguraikan peristiwa itu. Dengan cermat Gubernur Jenderal mendengarkan

²¹ Lihat R. Moch. Achmad Wiriaatmadja, *Cadas Pengeran*. Cetakan II, 2003, tanpa penerbit, hal. 2-3.

²² R. Memed Sastrahadiprawira, tanpa tahun. *PangeranKkornel*. Jakarta: Balai Pustaka, 1952 .hal. 129.

²³ R. Moch. Achmad Wiriaatmadja. *Idem*. Hal. 5.

uraian Bupati dan kemudian menyerahkan pekerjaan itu kepada pasukan Zeni. Sedangkan orang-orang Sumedang hanya diminta untuk membantu ala kadarnya saja. Untuk mengenang proses pembuatan jalan di daerah itu, disebutkan bahwa pihak Belanda telah membuat prasasti yang terbuat dari marmer untuk memperingati peristiwa yang bersejarah itu²⁴. Adapun tulisan yang ada dalam prasasti itu adalah sebagai berikut:

**“ONDER LEIDING VAN RADEN DEMANG
MANGKOEPRADJA
EN ONDER TOEZICHT VAN PANGERAN
KOESOEMADINATA
AANGELEGT 1811
DOORGEKAPT 26 NOVEMBER TOT MAART 1812”**

“DIBAWAH PIMPINAN RADEN DEMANG MANGKOEPRADJA
DAN DIBAWAH PENELITIAN PANGERAN KOESOEMADINATA,
DIBUAT PADA TAHUN 1811
DIBOBOK DARI TANGGAL 26 NOPEMBER SAMPAI
TANGGAL 12 MARET 1812.

Prasasti itu dipasang dalam satu tugu. Bagian atas adalah prasasti yang diyakini adalah prasasti yang dibuat oleh pemerintah Belanda, sementara di bawahnya adalah prasasti yang dibuat oleh Bupati Kabupaten Sumedang Drs. Suphan Iskandar pada tanggal 26 Nopember 1972.

Perlawanan rakyat Sumedang diabadikan dalam bentuk patung yang dipasang di jalan pemisah antara jalan Cadas Pangeran Atas dan Cadas Pangeran Bawah. Penduduk Sumedang bangga pada perlawanan ini. Untuk mengenangnya, penduduk Sumedang membangun sebuah patung yang melukiskan Bupati Kusumadinata yang sedang berjabat tangan dengan Gubernur Jenderal Daendels. Bupati itu bersalaman dengan menggunakan tangan kiri, sementara tangan kanannya menghunus keris ke atas. Sementara Gubernur Jenderal Daendels ketika bersalaman menggunakan tangan kanan. Patung ini juga digunakan sebagai peringatan terbunuhnya 5.000 orang dalam proses pembangunan jalur Cadas Pangeran.²⁵

²⁴ R. Moch. Achmad Wiriaatmadja dalam *Ibid* hal. 6.

²⁵ Pramoedya Ananta Toer, *Jalan Raya Pos, Jalan Raya Daendels*. Jakarta: Lentera Dipantara 2005, hal. 78—79.

5. Dekonstruksi Mitos Pembangunan Jalan Cadas Pangeran

Dalam perkembangan metode penulisan sejarah, muncul mazhab baru yang dipengaruhi oleh aliran postmodernisme dalam ilmu filsafat. Mazhab ini mengedepankan dekonstruksi yang menuntut perubahan penafsiran kembali sumber sejarah dan metodologi penulisan sejarah. Aliran dekonstruksi ini muncul sebagai reaksi dan sekaligus koreksi terhadap metode penulisan sejarah konstruksi yang telah dicetuskan sejak tahun 1920-an oleh kelompok *Les Annales* di Prancis dan berada di bawah pengaruh strukturalisme. Tujuan utama dari metode dekonstruksi adalah pemberian makna baru atas interpretasi terhadap fakta sejarah. Jika konstruksi lebih menekankan pada analisis fakta dengan penajaman lewat bantuan teori ilmu lain, dekonstruksi lebih menekankan pada penempatan data, yaitu pada konteks masa pembuatannya untuk mengarahkan pengambilan fakta melalui interpretasi. Dengan demikian data yang ditemukan oleh sejarawan tidak hanya cukup dibuat interpretasinya saja, tetapi juga harus diketahui bagaimana latar belakang pembuatannya dan penulisnya. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui ketepatan informasi yang dikandung di dalam data tersebut.

Metode dekonstruksi ini akan dicoba diterapkan untuk meneliti kembali data-data yang ada tentang pembuatan jalan raya pos di Cadas Pangeran, baik terhadap arsip maupun mitos yang ada. Data arsip yang berhasil ditemukan lewat penelusuran *heuristik* adalah kumpulan surat-surat yang tersimpan dalam bundel Priangan dan kumpulan aktivitas pemerintah yang tersimpan di Arsip Nasional RI. Arsip ini berasal dari korespondensi selama pertengahan tahun 1808 dari para penguasa pribumi kepada para pejabat Belanda, khususnya yang ditugasi untuk mengawasi pelaksanaan proyek jalan raya tersebut. Bahasa yang digunakan terdiri atas bahasa Belanda dan Melayu Sunda. Dalam data tersebut banyak dilaporkan tentang manfaat dan penggunaan jalan baru yang telah dibuat, khususnya untuk pengangkutan kopi. Lewat komparasi data kolonial ini, bisa diketahui bahwa jalan itu bermanfaat bagi masyarakat. Ini terbukti dari adanya kelancaran pengangkutan kopi dan kenaikan tingkat penjualannya, yang berarti adanya peningkatan pendapatan. Terlepas siapakah yang menikmati keuntungan itu (oleh masyarakat Bandung, Parakanmuncang, Sumedang) atau hanya terbatas pada kalangan

elit tradisionalnya, yang jelas jalan ini membantu membuka daerah pedalaman Priangan dan memberikan pemasukan bagi kas negara sebagai akibat peningkatan hasil penjualan kopi. Dari interpretasi yang diperoleh, tampak bahwa elit pribumi pada umumnya mendapatkan keuntungan dari adanya jalan ini. Hal itu terbukti dari adanya banyak ucapan terimakasih yang ditulis dalam bahasa Melayu dan menawarkan jasanya bila diperlukan lagi, baik dalam bentuk materi seperti perlengkapan, kuda, logistik, maupun tenaga kerja.²⁶

Dari kumpulan surat tersebut tampaknya berbeda dengan apa yang dimuat dalam mitos yang menyampaikan bahwa Pangeran Kusumadinata menentang pembangunan jalan raya tersebut dengan alasan daerah yang dilewati (Cadas Pangeran) sangat memberatkan bagi tenaga kerjanya. Sebaliknya bupati Sumedang (tanpa nama) yang disebut-sebut dalam arsip tidak menyatakan keberatan sama sekali, bahkan menawarkan bantuannya lebih lanjut kepada penguasa kolonial jika masih diperlukan.²⁷

Menurut tradisi administrasi kolonial, setiap peristiwa penting yang terjadi di daerah terutama yang berkaitan langsung dengan kepentingan pemerintah pasti akan dilaporkan. Peristiwa kedatangan seorang Gubernur Jenderal ke suatu daerah akan meninggalkan catatan arsip yang cukup panjang mulai dari laporan keberangkatannya, daerah mana yang dikunjungi, siapa orang yang ditemui, pembicaraan apa yang dilakukan, keputusan apa yang dibuat, sampai kembalinya dan jalur mana yang ditempuhnya, pasti akan dicatat secara lengkap dan tersimpan dalam arsip. Peristiwa pertemuan Gubernur Jenderal Daendels dan Pangeran Kusumadinata tidak tertulis dalam arsip mana pun, termasuk juga dalam laporan Daendels sendiri kepada Menteri Perdagangan dan Koloni Van der Heim. Hal ini berbeda dengan tindakan yang diambil oleh Daendels di Banten, Cirebon dan Yogyakarta, sebagai penjelasan atas keputusannya untuk melakukan perubahan kekuasaan di tiga kerajaan tersebut. Fenomena ini merupakan hal yang tidak lazim bagi para pejabat kolonial.²⁸

²⁶ ANRI, soerat datang dari Regent Bandoeng taoen 1808, bundel Priangan nomor 12.4.

²⁷ ANRI, surat Tumenggung Parakanmuncang kepada Meier, Residen Priangan, tanggal 13 Rejeb 1809, bundel Priangan nomor 12.4.

²⁸ Ada beberapa peristiwa yang dianggap tabu untuk dikisahkan terutama apabila menyangkut prestise pemerintah kolonial, seperti peristiwa komplotan Sepoy yang akan memberontak kepada pemerintah kolonial Inggris di Jawa pada tahun 1815. Arsip tentang peristiwa ini ditarik kembali oleh pemerintah di

Di samping arsip, beberapa tulisan leksikografi yang membahas tentang masa pemerintahan Daendels juga tidak menyebut peristiwa di Cadas Pangeran. Hageman yang beberapa kali menulis tentang sejarah Jawa periode 1800-1811 tidak pernah menyingung tentang peristiwa ini.²⁹ Begitu juga dengan leksikografi lainnya seperti *Plakaatboek van Nederlandsch Indie* yang merupakan laporan kronologis dari kegiatan sehari-hari pemerintah kolonial di Hindia Timur tidak memuat keterangan apapun tentang kejadian itu pada tanggal-tanggal tertentu.

Data yang menjadi bukti utama dari mitos Pangeran Kornel adalah prasasti yang tertera di bawah tugu peringatan itu. Meskipun keberadaan prasasti tersebut masih perlu dikritisi dari aspek arkeologis terutama nilai artefaknya, informasi yang dimuat di dalamnya menyebutkan bahwa prasasti ini dibuat berkaitan dengan pembuatan jalan raya pos. Nama bulan dan angka tahun yang disebutkan dalam prasasti tersebut menunjukkan masa pemerintahan Pangeran Kusumadinata sebagai bupati Sumedang. (Suatu hal yang mungkin lazim di Sunda bahwa Pangeran menjabat sebagai bupati meskipun tidak lazim di Jawa). Akan tetapi, ketika batasan temporal itu diterapkan untuk masa pemerintahan Daendels, di sini terjadi perbedaan. Menurut keputusan Kaisar Napoleon yang dimuat dalam arsip, Daendels mengakhiri masa pemerintahannya pada tanggal 16 Mei 1811 ketika harus menyerahkan jabatannya kepada Jan Willem Janssens. Pada tanggal 29 Juni 1811 Daendels berlayar kembali ke Eropa dari pelabuhan di Surabaya dengan menggunakan kapal yang ditumpangi oleh Janssens dengan pengawalan tiga armada tempur Prancis. Pada bulan September 1811 ia diterima oleh Napoléon Bonaparte di Paris. Dengan demikian periode yang dimaksudkan dalam prasasti tersebut (tanggal 26 November 1811 sampai dengan 12 maret 1812) bukan masa pemerintahan Daendels, melainkan masa pemerintahan Raffles.³⁰

Perbedaan temporal ini mempengaruhi juga penafsiran historis yang ada, mengingat tidak ada peristiwa pertemuan antara Daendels dan Pangeran Kusumadinata. Pertemuan setidaknya bisa terjadi dengan Raffles, Letnan Gubernur Jenderal sebagai

London. Tetapi peristiwa Cadas Pangeran tidak membawa aib bagi pemerintah kolonial, dan meskipun ditutup tetapi ada pasti ada keterangan sezaman lain yang akan menyebutkannya.

²⁹ Di antaranya adalah "Geschiedenis van het Bataafsche en Hollandsch Gouvernement op Java 1802-1810" dalam *TBG*, V, tahun 1855.

³⁰ Jawa diserahkan kepada Inggris berdasarkan Kapitulasi Tuntang tanggal 19 September 1811.

penguasa tertinggi Inggris di wilayah ini. Akan tetapi dalam arsip pemerintah Inggris (*Engelsch Tusschenbestuur*) tidak pernah tercatat kunjungan Raffles ke daerah Priangan selama tahun pertama pemerintahannya. Akibatnya, kemungkinan besar yang bisa diduga adalah bahwa pejabat yang bertemu dengan Pangeran Kusumadinata di Cadas Pangeran hanya seorang pejabat tinggi Inggris, khususnya yang ditugasi untuk mengawasi proyek perluasan jalan yang ada, mengingat usia Pangeran Kusumadinata, pada saat peristiwa yang ada dalam prasasti itu, baru 20 tahun. Di samping itu dalam dokumen Inggris, selama bulan-bulan pertama pemerintahannya Raffles lebih terfokus pada masalah pemantapan kekuasaannya terutama dalam hubungan dengan para penguasa pribumi. Perhatian Raffles pada bidang ekonomi dan infrastruktur baru mulai muncul sejak pertengahan kedua tahun 1812. Kenyataan ini menuntut adanya dekonstruksi atau reinterpretasi kembali terhadap kredibilitas mitos Pangeran Kornel tersebut.

6. Kesimpulan

Dalam deskripsi tentang pembangunan jalan *De groote Postweg* di atas, sejumlah kesimpulan bisa ditarik dari tulisan ini. Pertama, proyek pembangunan jalan ini memiliki dampak politik dan sosial yang sangat besar. Dampak ini tidak hanya terbatas pada kalangan masyarakat Eropa tetapi juga pada masyarakat pribumi. Ini terbukti dengan adanya legenda atau cerita rakyat yang berkembang menjadi suatu mitos khusus tentang peristiwa pembangunan jalan raya tersebut. Mengingat kedudukan mitos dalam pandangan batin orang pribumi masa lalu sangat penting terutama dalam mempengaruhi pola berpikir mereka, peristiwa pembangunan jalan raya tersebut jelas mengandung nilai-nilai yang menyentuh batas kehidupan budaya mereka. Ini bukan hanya disebabkan oleh kenyataan bahwa masyarakat pribumi yang daerahnya dilewati oleh jalur itu dilibatkan dalam penggarapannya, tetapi juga perubahan yang terjadi pada alam pikiran masyarakat akibat adanya proyek tersebut.

Yang kedua, berkaitan dengan kesimpulan pertama, dengan adanya mitos tentang pembangunan jalan tersebut, polarisasi politik yang terjadi selama dan pasca pemerintahan Daendels bukan hanya terbatas pada orang Eropa tetapi juga melibatkan orang pribumi. Munculnya legenda di atas menunjukkan bahwa beberapa kalangan

pejabat Eropa berusaha menciptakan citra tentang Daendels di mata para elit penguasa dan masyarakat pribumi. Penentangan oleh Pangeran Kusumadinata membuktikan bahwa program Daendels menimbulkan penderitaan dan akhirnya memunculkan perlawanan rakyat. Hal ini sengaja dimunculkan dan digunakan oleh orang-orang Eropa yang anti-Daendels untuk menyatakan bahwa mega proyek Daendels tidak berhasil mengentaskan kondisi kehidupan rakyat. Hal ini sangat menarik mengingat dalam masyarakat Sunda terutama Sumedang tidak banyak menyampaikan keluhan ketika mengalami eksploitasi oleh VOC sejak satu setengah abad sebelumnya, tiba-tiba memunculkan suatu legenda yang bersifat penentangan terhadap suatu program jangka pendek oleh penguasa kolonial.

Kesimpulan ketiga adalah adanya upaya dari suatu rezim baru untuk menghapuskan semua warisan positif dari rezim sebelumnya. Dengan melihat bukti prasasti yang ada dan proses perkembangan sejarah daerah Sunda di awal abad XIX, sekelompok tertentu di kalangan birokrasi kolonial pascaera Daendels mencoba untuk menjatuhkan nama Daendels yang dianggap berhasil melakukan pembangunan di Jawa sesuai instruksi Napoléon Bonaparte. Musuh-musuh Daendels dan Prancis, khususnya mereka yang merasa dirugikan oleh kebijakannya, berusaha keras mengungkapkan bahwa masa pemerintahannya menimbulkan penderitaan yang hebat bagi rakyat Jawa. Rezim Inggris sebagai musuh Prancis jelas mengetahui sikap orang-orang Belanda ini dan membiarkannya. Sebaliknya rezim Belanda menjadikan Daendels sebagai kambing hitam akan kesalahan atau program yang mereka diteruskan ketika hal itu dianggap gagal. Hal ini terbukti ketika diketahui bahwa proyek penyelesaian jalan di Cadas Pangeran terjadi pada masa pemerintahan Raffles. Ketika korban cukup banyak dan kesulitan tidak bisa diatasi dengan pekerjaan tenaga kerja wajib, pemerintah Inggris menyelesaikannya dengan kekuatan artileri. Namun di kalangan orang pribumi disampaikan bahwa proyek ini atas perintah dari Marsekal Daendels. Dengan demikian proses *character assassination* dan pencitraan buruk digunakan oleh rezim Inggris dalam rangka menghancurkan sisa-sisa pengaruh Prancis di Jawa.

Kesimpulan keempat dan terakhir adalah bahwa legenda ini merupakan sebuah mitos. Ini berarti bahwa fungsinya terbatas sebagai identitas budaya lokal yang tumbuh dan beredar di kalangan masyarakat tertentu. Penggunaan mitos untuk penulisan sejarah

harus dicermati mengingat banyaknya kritik yang perlu diterapkan terutama dari aspek antropologis. Mitos mengandung banyak kelemahan, di samping tidak adanya penentuan temporal yang jelas seperti halnya karya-karya sastra tradisional. Di samping itu mitos juga sengaja dibuat untuk tujuan tertentu seperti menonjolkan kesaktian atau peran seseorang dengan tujuan legitimasi kekuasaan, atau membenarkan tuntutan kelompok tertentu terhadap hak dan wewenangnya.

Kelemahan yang tampak pada mitos Pangeran Kornel ini tampak dalam jawaban atas pertanyaan berikut ini : Mungkinkah Daendels akan membiarkan seorang bupati melawan kebijakannya dan menantang di depannya, mengingat selama periode pemerintahannya, Sultan Banten diturunkan dan istananya dihancurkan?; tiga orang raja Jawa diturunkan dan dibuang atas perintahnya setelah terbukti bahwa mereka menentangnya? Melihat hubungan kekuasaan yang berlaku pada masyarakat pribumi di Jawa dalam bentuk ikatan feodal, sistem hubungan sosial dalam masyarakat tradisional yang bertumpu pada struktur kekuasaan kerajaan, jauh lebih kuat daripada yang tanpa kerajaan seperti Sumedang. Di Banten, Cirebon dan Yogyakarta dengan ikatan feodal yang sangat kuat, Daendels bertindak tegas tanpa memperhitungkan resiko terjadinya pergolakan atau perlawanan. Jika di Sumedang yang terbatas pada suatu kabupaten, terjadi perbuatan yang menentang kebijakannya, Daendels pasti tidak akan segan mengerahkan kekuatan militernya dan menghukum penguasa setempat. Dalam mitos itu Daendels digambarkan sebagai seorang yang lemah dan mudah menerima tuntutan yang diajukan dengan sikap menentangnya. Ini merupakan pencitraan yang tidak tepat.

Tentang sosok Pangeran Kusumadinata, ada kelemahan dalam mitos itu. Pangeran Kusumadinata dilahirkan pada tahun 1791, atau berumur 17 tahun ketika Daendels melaksanakan proyek jalan rayanya. Meskipun ada peluang bagi seorang anak untuk menduduki jabatan sebagai bupati di wilayah Sunda dengan perwalian, bupati dalam usia 16-17 tahun sulit digambarkan bisa berhadapan dengan seorang panglima tertinggi angkatan bersenjata Prancis yang berkuasa atas seluruh kawasan sebelah timur Tanjung Harapan. Pertanyaan yang terlontar adalah sejauh mana kepekaan Pangeran Kusumadinata terhadap kondisi rakyatnya? Apakah sebelum pembangunan jalan ini dan sesudah peristiwa tersebut Pangeran Kusumadinata mengambil langkah-langkah untuk

memperbaiki kondisi kesejahteraan warganya? Bagaimana peran orang-orang di sekitarnya dalam menghadapi tuntutan Daendels? Semua pertanyaan ini memerlukan pengkajian lebih lanjut, apabila mitos tersebut masih dianggap layak untuk digunakan sebagai sumber sejarah khususnya dalam penulisan sejarah Cadas Pangeran.

7. Daftar Pustaka

a. Manuskrip

Bundel priangan nomor 12.4. Soerat datang dari Regent Bandoeng taoen 1808, Koleksi ANRI

Bundel priangan nomor 12.4 Soerat Tumenggung Parakanmuncang kepada Meier, Residen Priangan, tanggal 13 Rejeb 1809. Koleksi ANRI

b. Leksikografi

Buddingh, SA. 1850. “Rapport over de Ontlusten te Chirebon in 1806 Ingediend door wijlen N. Engelhard, in lessen Gouverneur van Java’s Oostkust” dalam *Indische Archief Tijdschrift* Jilid III 1850.

Chijs, J.A. Van der. 1895. *Nederlandsch Indisch Plakaatboek 1602-1811, veertiende deel 1804-1808*, Batavia, Landsdrukkerij.

Daendels, H.W. 1814. *Staat der Nederlands Nederlansche Oostindische Bezittingen onder het Bestuur van den Gouverneur Generaal Herman Willem Daendels in de jaaren 1808—1811*. 'S Gravenhage.

c. Buku dan Majalah

Anrooy, F. Van.1991. “Herman Willem Daendels (1762—1818)” dalam Akihari H. Et all. *Herman Willem Daendels 1762—1818*. Utrecht:Matrijs. hal. 17—27.

Marihandono, Djoko. 2005. *Sentralisme Kekuasaan Pemerintahan Herman Willem Daendels di Jawa 1808—1810: Penerapan Instruksi Napoléon Bonaparte*. Disertasi FIB-UI.

Misri, Abdullah bin Muhammad al-. 1987. *Hikayat Mareskalek II* Ditransliterasi oleh Monique Zaini-Lajoubert, Bandung: Penerbit Angkasa dan EFEO.

- Munslow, Alun. 1977. *Deconstructing History*, London: Routledge
- Sastrahadiprawira, R. Memed. 1952. *Pengeran Kornel*. Diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia oleh A. Moeis, Jakarta: Balai Poestaka.
- Stapel, FW. 1940. *Geschiedenis van Nederlandsch Indie* Jilid V. Amsterdam: Uitgeversmaatschapij
- Suroyo, A.M. Djuliaty. 2000. *Eksplorasi Kolonial Abad XX: Kerja Wajib di Karesidenan Kedu 1800—1890*. Yogyakarta: Yayasan Untuk Indonesia.
- Toer, Pramoedya Ananta. 2005. *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels*, karya Pramoedya Ananta Toer, Jakarta: Lentera Dipantara.
- Wessem, van. 1932 . *De Ijzeren Marschalk*. Amsterdam: De Spiegel.
- Wiriaatmadja, R., Moch. Ahmad. 2003. *Cadas Pangeran*. Sumedang: tanpa penerbit. Cetakan II
- Anonim, 1855. “Geschiedenis van het Bataafsche en Hollandsch Gouvernement op Java 1802-1810” dalam *TBG*, jilid V, tahun 1855.

Lampiran:



**Jalur jalan Cianjur ke Bandung
Foto koleksi KITLV no. 37B502**



**Jalur jalan Cisokan Cianjur
Foto koleksi KITLV no. 4088**



**Jalan pos di Buitenzorg
Foto Koleksi KITLV no. 3255**



**Jalan menuju Burgemeester
Bandung.
Foto Koleksi KITLV no.11830**



**Patung Pangeran Kornel
Bersalaman dengan Gubernur
Jenderal Daendels Di Tanjungsari,
Sumedang.
Foto koleksi pribadi penulis.**



**Prasasti penembusan bukit
yang dibuat oleh pemerintah Belanda
untuk memperingati pembuatan jalan
di Cadas Pangeran.
Foto koleksi pribadi penulis**



**Keris Nagasasra
Yang digunakan oleh Pangeran
Kusumadinata ketika berhadapan
dengan Gubernur Jenderal Daendels
Foto koleksi pribadi penulis**



**Bukit yang ditembus
Di Cadas Pangeran untuk dijadikan
jalan (jalur atas).
Foto koleksi pribadi penulis.**