

**SEJARAH SUNGAI KALIMAS SEBAGAI JALUR TRANSPORTASI DI KOTA
SURABAYA TAHUN 1910-1942**

**(HISTORY OF THE KALIMAS RIVER AS A TRANSPORTATION ROUTE IN
THE CITY OF SURABAYA 1910-1942)**

Rina Rahmawati, J. Priyanto Widodo, Aulia Fitriany
rinarahmawati234@gmail.com
Program Studi Pendidikan Sejarah STKIP PGRI Sidoarjo
Jl. Jenggolo Kotak Pos 149 Kemiri Sidoarjo

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk memahami sejarah sungai Kalimas sebagai jalur transportasi di kota Surabaya tahun 1910-1942, untuk memahami arti penting sungai Kalimas sebagai pusat perdagangan di kota Surabaya, untuk memahami peran sungai Kalimas sebagai jalur transportasi di kota Surabaya saat ini. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang berjenis kualitatif. Hasil dari penelitian ini, sungai Kalimas merupakan jalur transportasi air yang digunakan sejak masa kerajaan hingga masa kolonial, yang dimana pada masa itu sungai Kalimas berfungsi sebagai pelabuhan transit dan pusat perdagangan yang sangat ramai. akibatnya kota Surabaya dikenal sebagai kota perdagangan atau industry, para pendatang ingin bermigran dan bermukim di sepanjang sungai Kalimas, sehingga kawasan di sepanjang sungai Kalimas menjadi kawasan kumuh. Pemkot Surabaya berupaya untuk melakukan revitalisasi di kawasan sekitar sungai Kalimas.

Kata kunci: *Transportasi, Sungai Kalimas, Kota Surabaya*

Abstract

This study aims to understand the history of the Kalimas river as a transportation route in the city of Surabaya in 1910-1942, to understand the importance of the Kalimas river as a trading center in the city of Surabaya, to understand the role of the Kalimas river as a transportation route in the city of Surabaya today. The method used in this research is a qualitative historical research method. The results of this study, the Kalimas river was a water transportation route used from the royal period to the colonial period, at which time the Kalimas river served as a transit port and a very busy trading center. As a result, the city of Surabaya is known as a city of commerce or industry, migrants want to immigrate and live along the Kalimas river, so that the area along the Kalimas river becomes a slum area. The Surabaya City Government is trying to revitalize the area around the Kalimas river.

Keywords: *Transportation, Kalimas River, Surabaya City*

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdapat pelabuhan yang berfungsi sebagai sarana transportasi untuk berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain. Pelabuhan adalah suatu tempat yang memiliki karakteristik air dan darat, serta terdapat kapal yang sedang berlabuh disekitar pelabuhan¹. Pelabuhan memiliki fungsi sebagai pintu masuk ke suatu wilayah dan sarana transportasi untuk komoditas yang didistribusikan atau dikomunikasikan dari pelabuhan ke pedalaman daerah, baik melalui jalur darat maupun jalur air (sungai/kali). Sungai adalah jalur air terbuka yang terbentuk secara alami di atas permukaan tanah, fungsi sungai tidak hanya untuk menerima air, tetapi juga untuk mengalirkan air yang berasal dari hulu ke hilir.

Sungai merupakan sumber air yang penting untuk kebutuhan pokok masyarakat dan juga sebagai jalur transportasi yang memudahkan pengiriman barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain. Sungai yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan pokok, kemudian berfungsi menjadi jalur transportasi air juga terjadi pada kota Surabaya, salah satunya ialah Sungai Kalimas. Berawal dari Sungai Kalimas, Surabaya berkembang sebagai kota besar serta juga dikenal menjadi kota industri, sebab letak geografis kota Surabaya yang berada di daerah pesisir mengakibatkan kota Surabaya terkenal dan dijadikan sebagai kota pelabuhan yang menjual berbagai macam barang dari wilayah pedalaman untuk dijual di beberapa wilayah dan negara tujuan ekspor barang.

Sungai Kalimas ialah bagian dari Sungai Brantas yang berhulu di Mojokerto dan mengalir ke arah timur laut sebelum bermuara di Surabaya. Sungai Kalimas juga disebut sebagai sungai yang membelah kota Surabaya. Sungai ini memiliki hubungan erat dengan kota Surabaya karena sungai ini telah menjadi sumber kehidupan dan transportasi bagi penduduk kota Surabaya selama berabad-abad. Sejak zaman kerajaan hingga kolonial, Sungai Kalimas digunakan sebagai jalur perdagangan antara pelabuhan Surabaya dengan pelabuhan di daerah pedalaman Jawa Timur. Sungai Kalimas juga menjadi jalur transportasi yang penting bagi masyarakat kota Surabaya, yang menggunakan perahu dan sampan untuk beraktivitas sehari-hari.

¹ Djoko Pramono, *Budaya Bahari* (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2005).

Selain itu, Sungai Kalimas juga memainkan peran penting dalam pengembangan ekonomi kota Surabaya, terutama dalam sektor bahan pokok. Di sepanjang Sungai Kalimas terdapat pelabuhan atau dermaga yang menjadi pusat aktivitas perdagangan. Adanya aktivitas tersebut menimbulkan interaksi antar para penduduk disekitar sungai dengan para pedagang.

Namun, Seiring dengan berjalannya waktu serta perkembangan teknologi, sungai-sungai yang terdapat di Kota Surabaya khususnya Sungai Kalimas berangsur-angsur berubah dimana dahulu fungsi Sungai Kalimas sebagai jalur transportasi atau perdagangan, sedangkan fungsi sungai Kalimas saat ini ialah menjadi daya tarik wisata dan terkadang penduduk sekitarnya masih digunakan sebagai jalur penyebarangan antar daerah guna untuk menghindari kemacetan. Lingkungan sungai Kalimas sekarang sebagai salah satu kawasan yang menjadi tujuan masyarakat pinggiran untuk hidup secara ilegal dengan permukiman yang tidak sehat serta kumuh². Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah metode penelitian sejarah yang berjenis kualitatif. Metode ini terdiri empat tahapan: 1) heuristik 2) kritik sumber 3) interprestasi 4) historiografi.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Sungai Kalimas Tahun 1910-1942

Kali atau sungai merupakan sumber daya alam yang selalu dibutuhkan oleh makhluk hidup untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sebagai sumber daya perairan kali atau sungai memiliki fungsi ekonomi dan social budaya yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat. Hal tersebut sama seperti sungai Kalimas Surabaya yang keberadaannya sangat sentral sekali bagi kehidupan masyarakat Surabaya terutama dalam bidang transportasi air. Kalimas adalah muara yang berasal dari sungai Brantas (sungai terbesar di Jawa Timur yang pecah menjadi 9 sungai yaitu Kali Anak, Kali Greges, Kalimas, Kali Krembangan, Kali Pegirian, Kali Anda, Kali Palaca, Kali Bokor dan Kali Pecekan). Berbicara tentang sejarah Kalimas memang tidak lepas dari

² Yongky Kurniawan, F Priyo Suprobo, and Ririn Dina Mutfianti, "Koridor Kalimas Ruas Jembatan Jagalan – Ruas Jembatan Ambengan : Sebuah Prospek Dan Tantangan Spasial Kawasan Tepi Sungai Di Surabaya" (2017): 1–6.

pembahasan sejarah kota Surabaya, dimana sejarah sungai Kalimas masih termasuk dalam kajian ekologi kota yaitu interaksi antara manusia dengan alam sekitarnya.

Surabaya adalah salah satu kota tertua di Indonesia. Surabaya sudah ada jauh sebelum masa kolonial, menurut bukti sejarah. Kota Surabaya sudah ada sejak tahun 1358 Masehi. Hal ini ditunjukkan oleh prasasti Trowulan 1³. Menurut prasasti tersebut, Surabaya adalah sebuah perkampungan di tepi sungai yang menjadi titik distribusi pada saat itu. Surabaya merupakan pelabuhan sungai besar pada masa pemerintahan Kerajaan Majapahit antara abad ke-14 dan ke-15 (sedangkan pelabuhan laut pada masa itu terletak di daerah Tuban). Jalur perdagangan dan pelayaran terpenting pada masa Kerajaan Majapahit adalah sungai-sungai besar, seperti Bengawan Solo, Kali Brantas dan lain-lain⁴. Perkembangan wilayah pada masa Kerajaan Majapahit berdampak pada meningkatnya hubungan perdagangan antara pusat dan daerah, terutama di pelabuhan Tuban, Gresik dan Surabaya yang ramai dengan pedagang dari daerah dan mancanegara. Pada akhir abad ke-15 tercatat jumlah penduduk di Kota Surabaya mencapai kurang lebih 5.000 jiwa yang tersebar di beberapa tempat⁵. Surabaya diperintah oleh kesultanan Islam di Demak, Jawa Tengah, setelah runtuhnya Kerajaan Majapahit pada tahun 1526. Pada tanggal 11 November 1743, Paku Buwono II dari Mataram menyerahkan seluruh pantai utara Jawa dan Madura kepada VOC yang telah membantunya, akhirnya ia mampu naik tahta Mataram. Dengan memberikan VOC kendali atas pantai utara Jawa dan Madura, Belanda membentuk sistem pemerintahan baru di pantai utara Jawa dan Madura⁶

Pada tahun 1743, Raja Paku Buwono II memberikan perjanjian konsesi kepada VOC. Perjanjian konsesi menetapkan bahwa VOC akan diberikan kedaulatan penuh atas Madura Barat, Surabaya, Rembang, Jepara, dan Ujung Timur. Surabaya tunduk pada peraturan VOC pada saat itu. Surabaya telah tunduk pada peraturan VOC sejak tahun itu. Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) adalah asosiasi perusahaan perdagangan India Timur yang didukung oleh negara dengan fasilitas khusus.

³ Nanang Purwono, *Mana Soerabaia Koe* (Surabaya: Pustaka Eureka, 2006).

⁴ Hasan Djafar, *Masa Akhir Majapahit; Girindrawarddhana & Masalahnya* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2012).

⁵ Purwono, *Mana Soerabaia Koe*.

⁶ M. C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004* (Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2005).

Pemerintah Belanda pusat memilih Surabaya sebagai lokasi para penguasa Jawa bagian timur karena letaknya yang strategis. Armada dan perdagangan Belanda bangkrut pada abad ke-18, yang menyebabkan keruntuhan. Setelah VOC dibubarkan, Herman Willem Daendels diangkat menjadi gubernur jenderal Hindia Belanda oleh pemerintah Republik Bataaf (Belanda) dari tahun 1808 hingga 1811⁷ Daendels adalah tokoh besar dalam pembangunan dan arsitektur kota Surabaya. Upaya Daendels mempertahankan Surabaya dari Inggris berhasil, dan penarikannya ke Belanda dibarengi dengan pengangkatannya sebagai panglima perang, yang kemudian dikirim ke medan perang di Rusia. Sepanjang sejarahnya, Inggris membagi semua berkas kolonial Belanda di Asia Tenggara menjadi empat bagian: Sumatera, Maluku, Malaka, dan Jawa.

Pada Masa Pemerintahan Raffles (1811-1816), politik kolonial berusaha menciptakan kebebasan dan kepastian hukum atas dasar liberalisme. Salah satu ciri utama dari sistem Raffles adalah penyewaan tanah dilakukan di beberapa daerah berdasarkan kontrak dan batas waktu, dan pemerintah secara langsung mengawasi tanah-tanah yang hasilnya diambil langsung oleh pemerintah tanpa menggunakan perantara bupati, yang terbatas. terhadap pelayanan publik pada saat itu. Menurut Konvensi London 1814, Inggris diharuskan mengembalikan harta bendanya di Indonesia kepada Belanda pada tahun 1816⁸. Surabaya benar-benar berubah menjadi kota benteng ketika Belanda merebut kembali kekuasaan pada tahun 1830-1850, dengan benteng Prins Hendrik di muara Kalimas⁹. Kota baru Surabaya memiliki arti penting sebagai kota bahari pada tahun 1864. Surabaya benar-benar berstatus kota pelabuhan; keberadaannya kritis, dan lokasinya sangat penting bagi pemerintah Belanda. Pelabuhan tersebut menghubungkan kawasan pesisir dan pedalaman di sekitar Surabaya yang pada saat itu bersifat permukiman perdagangan yang terus meluas ke kota dengan semakin banyak penduduk yang bermukim di sepanjang sungai Kalimas. Pinggiran selatan Surabaya dulunya adalah zona pertahanan dan

⁷ Rocher and Iwan, *Sejarah Kecil Indonesia-Prancis 1800-2000* (Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara, 2013).

⁸ Adi Sudirman, *Sejarah Lengkap Indonesia* (Yogyakarta: DIVA Press, 2014).

⁹ Try Septhika Nurjanah and Artono, "Peran Jembatan Merah Sebagai Toggak Perkembangan Sektor Perdagangan Di Sekitar Sungai Kalimas 1800-1900" 12, No 4 (2022).

benteng. Namun, pada tahun 1871, benteng yang mengelilingi Surabaya mulai dibongkar guna memberi peluang bagi perluasan kota¹⁰.

Sebelum pemerintah kolonial Belanda membangun pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, semua kegiatan transportasi laut dan perdagangan dipusatkan di Kalimas. Kalimas adalah pelabuhan yang sibuk pada saat itu, dengan kapal uap dan perahu layar berdatangan dari seluruh Hindia Belanda. Sedangkan kapal uap besar hanya bisa sandar dan lepas jangkar di tengah Selat Madura. Akibatnya, kargo dibongkar dan dimuat menggunakan sekunar atau kapal tunda. Barang kemudian diangkut ke pusat kota melalui Kalimas hingga kapal tunda berlabuh di pelabuhan utama. Pelabuhan Pasar Krempeyang yang terletak di dekat Jembatan Merah merupakan pelabuhan utama Surabaya masa itu. Lokasi ini adalah pelabuhan tua yang sejak itu menjadi jantung Kota Surabaya. Pendangkalan alur pelayaran merupakan masalah yang sering dihadapi oleh pelabuhan-pelabuhan lain yang berada di muara sungai, dan juga dihadapi oleh pelabuhan Kalimas.

Selama awal abad ke 20, seorang insinyur bernama W.B. van Goor bekerja selama kurang lebih sepuluh tahun untuk membuat desain pelabuhan yang lebih realistis dari pendahulunya Ir. W. de Jonght. Pembangunan pelabuhan baru beserta fasilitas pendukungnya dimulai pada tahun 1911¹¹. Surabaya berada di ambang kehancuran pada awal tahun 1941. Pengungsian masyarakat Surabaya terjadi secara besar-besaran dan terus menerus ke wilayah pedalaman dan segera diikuti dengan gerak yang berkebalikan yang dilakukan oleh pangreh praja dan orang-orang Belanda menuju kota. Gelombang perpindahan masyarakat awam ini diakibatkan dengan adanya ketidakstabilan karena pokok perhatian pemerintah kota hanya kepada persiapan-persiapan militer sehingga timbul rasa kecemasan yang akan terjadi perang di Surabaya¹².

Sampai awal tahun 1942 perang yang sebelumnya masih tampak jauh dan samar-samar bagi masyarakat umum Surabaya meskipun indikasi kearah perang itu

¹⁰ Handinoto, *Perkembangan Kota*, n.d.

¹¹ Sri Retna Astuti, Dwi Ratna Nurhajarini, and Nurdianto, *Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX*, 2016.

¹² Sarkawai B. Husain, *Negara Tengah Kota: Politik Representasi Dan Symbolisme Perkotaan (Surabaya 1930-1960)* (Jakarta: LIPI Press, n.d.).

ada, kini tiba-tiba datang dan jelas menjadi kenyataan saat pasukan Jepang melakukan pengeboman pertama di atas kota Surabaya. Keadaan menjadi kacau, pada tanggal 26 Februari 1942 sambungan telepon dengan ibu kota terputus, kehidupan normal sehari-hari terhenti, sekolah ditutup, bahan pokok dan uang disembunyikan, persediaan makanan tidak dapat diandalkan lagi, pekerja kasar menghilang dari pekerjaan, dan aturan keluar rumah diabaikan karena orang mencari keselamatan. Puluhan ribu pengungsi terus bergerak ke arah selatan saat pecah perang laut Jawa di perairan kota Surabaya. Dalam situasi mencekam ini Jaksa Agung mengarahkan agar hasil catatannya dimusnahkan oleh dinas intelijen politik. Akhirnya pada tanggal 8 Maret 1942, ketegangan dan kerusuhan di masyarakat dan perang sudah berakhir. Sekelompok kecil orang Belanda termasuk gubernur Jawa Timur dan wali kota Surabaya bertemu dengan komandan divisi ke-48 angkatan darat Jepang di Sidoarjo. Para pejabat Belanda melakukan hormat kepada para perwira Jepang.

B. Signifikannya Sungai Kalimas Sebagai Pusat Perdagangan di Kota Surabaya

Sungai merupakan salah satu jalur transportasi utama terpenting di Jawa sebelum adanya jaringan transportasi darat yang memadai pada abad ke-10. Pada masa kerajaan, sungai menghubungkan daerah pedalaman dengan kota-kota di pesisir Pulau Jawa. Kota-kota pelabuhan yang terletak di muara sungai lambat laun berkembang menjadi kota-kota besar di pulau Jawa, seperti kota Surabaya yang berkembang begitu pesat di sepanjang aliran sungai Kalimas sehingga kota Surabaya semakin dikenal, dan berbagai aktivitasnya dilakukan oleh masyarakat semakin mewarnai kota Surabaya. Sejak itu, banyak orang asing mulai mengunjungi Surabaya¹³. Selain bersifat budaya, kedatangan mereka berdampak pada kehidupan sosial, politik, agama, dan ekonomi masyarakat perkotaan. Transportasi dengan fasilitas yang memadai sangat bermanfaat bagi perekonomian dan perdagangan. Dengan faktor-faktor tersebut, Surabaya layak menjadi kota perdagangan. Karena Surabaya memiliki pelabuhan terbesar dan tercanggih di kawasan ini. Sungai Kalimas

¹³ Handinoto and Samuel, "Surabaya Kota Pelabuhan (' Surabaya Port City ') Studi Tentang Perkembangan ' Bentuk Dan Struktur ' Sebuah Kota Pelabuhan Ditinjau Dari Perkembangan Transportasi, Akibat Situasi Politik Dan Ekonomi Dari Abad 13 Sampai Awal Abad 21" 35, no. 1 (2007): 88–99.

membelah kota Surabaya, dan keberadaannya sangat penting sebagai jalur transportasi air saat itu.

Keberadaan sungai Kalimas, seperti yang diketahui saat ini, tidak sepenting dan seekonomis dulu, ketika masyarakat Surabaya mengandalkannya untuk transportasi air dan kebutuhan rumah tangga. Pada zaman Belanda, kota Surabaya digunakan sebagai daerah pendukung kebutuhan ekonomi perdagangan. Sungai Kalimas berperan penting dalam sektor komersial karena penggunaan sungai Kalimas oleh pemerintah Belanda sangat efisien sehingga meningkatkan nilai ekonomi kota Surabaya. Surabaya tumbuh sebagai pelabuhan ekspor perkebunan Jawa Timur pada abad ke-19¹⁴.

Tabel Pendapatan Bea Cukai Tahun
1905-1918

Tahun	Jumlah
1905	f. 4.450.000
1910	f. 6.803.000
1913	f. 9.700.000
1918	f. 9.835.000

Sumber: Arsip Transportasi di Surabaya

Semakin ramainya kota Surabaya sebagai bandar komersial serta pelabuhan transit bagi para pedagang yang datang, mengakibatkan pelabuhan Surabaya lebih banyak menampung kapal-kapal dengan ukuran yang besar. Karna adanya hal tersebut sarana pelabuhan yang telah ada dianggap kurang memadai sehingga dapat mengganggu kunjungan kapal-kapal pribumi dan Eropa. Dengan kondisi seperti itu timbullah suatu pemikiran untuk perluasan serta pembangunan pelabuhan yang memadai, karna kota Surabaya sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Jawa yang seharusnya mampu memenuhi kebutuhan penggunanya. Di akhir abad ke-19 telah ada usaha untuk pembangunan pelabuhan baru, namun usaha tersebut mengalami kegagalan dan dalam jangka waktu yang lama pelabuhan Surabaya belum mengalami

¹⁴ Nurjanah and Artono, "Peran Jembatan Merah Sebagai Toggak Perkembangan Sektor Perda gangan Di Sekitar Sungai Kalimas 1800-1900."

perkembangan yang berarti sehingga proses atau jalur perdagangan masih berada di sungai Kalimas.

C. Peran Sungai Kalimas Sebagai Jalur Transportasi di Kota Surabaya Pada Masa Kontemporer

Dalam sejarah, Surabaya memiliki sungai Kalimas yang berperan penting untuk kehidupan warga Surabaya. Kondisi ini telah berlangsung sejak beberapa abad yang lalu. Pada zaman colonial Belanda (abad ke 19-20), wilayah sungai ini mendorong perkembangan Surabaya sebagai pusat pelabuhan dan pusat perdagangan kota. Oleh karena itu, pertumbuhan kota dari waktu ke waktu seolah mencerminkan denyut kehidupan di Kalimas, pemukiman dan perdagangan berkembang pesat di tepian sungai. Pemerintah colonial juga menjadikan Kalimas sebagai magnet bagi pembangunan perkotaan. Kawasan ekonomi dibangun di wilayah utara tepatnya di kawasan pecinaan (Kembang Jepun, Kapasan), dan meliputi perdagangan, perkantoran dan pemukiman. Kampung-kampung pun bertumbuhan di sekitar Kalimas yang dimana pada saat itu masih bisa dijadikan sebagai sumber air bersih bagi warga kota. Gedung-gedung dan perkampungan tua (yang sekarang kebanyakan di jadikan bangunan cagar budaya) juga bisa dilihat dikawasan sepanjang Sungai Kalimas. Seiring perkembangan zaman, Kalimas seolah ditinggalkan, kawasan disekitar mulai turun nilainya, infrastrukturnya tertinggal, serta kondisi social ekonominya tidak terintegrasi dengan wilayah lain. Jika dilihat hal ini merupakan fenomena yang berasal dari aspek ekonomi. Sungai Kalimas yang membuat Kota Surabaya semakin dikenal karna faktor perekonomian, menyebabkan kaum urban bermukim di sekitar tempat mereka bekerja dan menjadikan kawasan perkotaan menjadi kawasan padat penduduk. Masyarakat mencari alternatif lahan kosong untuk ditinggali, seperti sepanjang bantaran rel, bantaran sungai serta pinggiran kota, karena tingginya kebutuhan lahan untuk pemukiman tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan. Akibatnya kawasan di sepanjang sungai menjadi lahan ilegal yang merupakan salah satu pengembangan kawasan kumuh.

Dimulainya kembali transportasi sungai di Kalimas akan meningkatkan perdagangan dan pariwisata di daerah tersebut. Pemkot Surabaya sudah melakukan

berbagi upaya untuk memperindah Kalimas, antara lain pembangunan, revitalisasi dan upaya lainnya. Upaya yang sudah dilakukan oleh pemerintahan kota Surabaya¹⁵. Pada saat ini yaitu mempercantik taman yang ada di sekitar sungai Kalimas dan baru-baru ini Pemkot Surabaya mengesahkan wisata perahu Kalimas dengan adanya wisata tersebut masyarakat dapat mengetahui bahwa tempat yang dijadikan wisata saat ini memiliki nilai yang bersejarah. Wisata perahu Kalimas pada dasarnya adalah sebuah objek wisata yang menghadirkan perjalanan menelusuri daerah Surabaya dengan sebuah perahu. Rute wisata ini menawarkan nuansa lampu lampion di sepanjang rutanya, wisata perahu kalimas ini diresmikan pada tanggal 31 Mei 2022.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, penulis memperoleh kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian mengenai Sejarah Sungai Kalimas Sebagai Jalur Transportasi di Kota Surabaya Tahun 1910-1942 sebagai berikut:

1. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa sejarah pada masa kerajaan, tepatnya pada masa kerajaan Majapahit. Kalimas merupakan gerbang masuk kerajaan melalui jalur laut yang kemudian berkembang menjadi pelabuhan transit bagi para pedagang untuk melanjutkan pelayaran ke pelabuhan besar seperti Gresik dan Tuban.
2. Pada abad ke 19 kota Surabaya dikenal sebagai pengeskor perkebunan yang sangat ramai sehingga para pedagang yang membawa kapal besar tidak bisa masuk lebih dalam ke muara sungai Kalimas untuk melakukan transaksi di kota Surabaya, sehingga hanya bisa berlabuh di Selat Madura.
3. Wilayah sungai ini berpotensi bagi pertumbuhan kota dari waktu ke waktu yang seolah mencerminkan denyut kehidupan di Kalimas. Pada masa pemerintahan Hindia Belandasungai Kalimas dijadikan sebagai jalur transportasi yang ramai dengan lalu lintas perdagangan. Seiring perkembangan zaman, kawasan disekitar sungai Kalimas mengalami

¹⁵ J. Priyanto Widodo, "Nilai Edukasi Taman Kota Sidoarjo," *Jurnal Pendidikan Sejarah Indonesia* 3, no. 2 (2020): 115–125.

penurunan, sehingga kawasan disekitar Kalimas dijadikan kawasan yang ilegal dan kumuh.

B. Saran

Sebagai tindak lanjut dari temuan penelitian ini, penulis memberikan saran sebagai berikut: Skripsi ini memberikan kontribusi penting bagi pengetahuan sejarah. Karena skripsi ini dapat dijadikan sebagai acuan pengembangan pembelajaran sejarah lokas di lembaga pendidikan mulai dari tingkat SD hingga perguruan tinggi di Surabaya, maka mahasiswa akan lebih mengenal sejarah daerah khususnya sejarah sungai Kalimas sebagai jalur transportasi di kota Surabaya tahun 1910-1942.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Astuti, Sri Retna, Dwi Ratna Nurhajarini, and Nurdiyanto. *Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX*, 2016.
- Djafar, Hasan. *Masa Akhir Majapahit; Girindrawarddhana & Masalahnya*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2012.
- Handinoto. *Perkembangan Kota*, n.d.
- Husain, Sarkawai B. *Negara Tengah Kota: Politik Representasi Dan Symbolisme Perkotaan (Surabaya 1930-1960)*. Jakarta: LIPI Press, n.d.
- M. C. Ricklefs. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2005.
- Nurjanah, Try Septhika, and Artono. "Peran Jembatan Merah Sebagai Toggak Perkembangan Sektor Perdagangan Di Sekitar Sungai Kalimas 1800-1900" 12, No 4 (2022).
- Pramono, Djoko. *Budaya Bahari*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Purwono, Nanang. *Mana Soerabaia Koe*. Surabaya: Pustaka Eureka, 2006.
- Rocher, and Iwan. *Sejarah Kecil Indonesia-Prancis 1800-2000*. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara, 2013.
- Sudirman, Adi. *Sejarah Lengkap Indonesia*. Yogyakarta: DIVA Press, 2014.

Jurnal:

Handinoto, and Samuel. “Surabaya Kota Pelabuhan (‘ Surabaya Port City ’) Studi Tentang Perkembangan ‘ Bentuk Dan Struktur ’ Sebuah Kota Pelabuhan Ditinjau Dari Perkembangan Transportasi , Akibat Situasi Politik Dan Ekonomi Dari Abad 13 Sampai Awal Abad 21” 35, no. 1 (2007): 88–99.

Kurniawan, Yongky, F Priyo Suprobo, and Ririn Dina Mutfianti. “Koridor Kalimas Ruas Jembatan Jagalan – Ruas Jembatan Ambengan : Sebuah Prospek Dan Tantangan Spasial Kawasan Tepi Sungai Di Surabaya” (2017): 1–6.

Widodo, J. Priyanto. “Nilai Edukasi Taman Kota Sidoarjo.” *Jurnal Pendidikan Sejarah Indonesia* 3, no. 2 (2020): 115–125.

