

**PEMBANGUNAN KOTA PALEMBANG
DENGAN KONSEP TATA RUANG KOTA HIJAU
PADA MASA HINDIA-BELANDA**

Oleh:
Maryani Sujiyati
Nor Huda Ali

*Program Studi Sejarah dan Kebudayaan Islam
Fakultas Adab dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang*

*Bahwa masalah-masalah yang ada di dalam kota
tidak semestinya dilihat secara terpisah,
melainkan harus dipandang lebih luas
(Markus Zahnd, 2008)*

Abstracts:

Palembang is one of the old city in Indonesia. Viewed from the side of the urban morphology of the city is constantly changing following the development policy carried out by the authorities. When the empire, the pattern of Palembang follow the pattern of the flow stream that is widely available in Palembang. However, these conditions expansion changed when the Dutch East Indies government control of the city and make Palembang as the capital of Palembang residency. At this time the colonial government began to organize and develop the city of Palembang in the spatial concept of green. This kind of historical study is expected to be a reference in building Palembang forward. Urban development should not be destructive to the existing city, but also need to consider the social and cultural sustainability.

Eliminating the historical legacy of the past, it means eliminating the national identity. If this happens, it means that nation to extinction.

Keywords: *city of Palembang, -urban morphology, -green city planning*

A. Pendahuluan

Seringkali ada sebuah foto yang menggambarkan sebuah kota pada masa lampau. Biasanya, foto itu menggambarkan suasana kota yang lebih sepi dan lebih sederhana dibandingkan sekarang, sehingga memunculkan kesan romantisme tertentu. Hal ini sering memunculkan khayalan dan pertanyaan bagaimana awal mula pertama kota itu dibentuk dan bagaimana perkembangannya sehingga menjadi sebuah kota yang seperti saat ini dengan segala permasalahannya. Karena itu, mengamati proses perkembangan kota secara sosio-historis dengan segala tipenya merupakan sesuatu yang penting untuk mengetahui proses kompleksitas permasalahan kota dari zaman dahulu sampai sekarang.¹

Kondisi kota yang sudah lama terjadi di Indonesia sangat kompleks, yaitu pertumbuhan atau perkembangannya yang tidak merata, masih dipengaruhi oleh pasar, terjadi proses komersialisasi atau privatisasi yang cenderung tidak terkontrol, kerusakan lingkungan yang semakin parah, pemanfaatan sumber daya yang tidak efisien, dan bahkan terjadi ketidakadilan sosial. Karena itu, menurut Mulyandari, kota-kota di Indonesia dapat dicirikan sebagai berikut: [1] tumbuh secara tidak terencana, [2] cenderung tidak terkendali, [3] mengabaikan aspek tata guna lahan sehingga guna

¹Paulus Hariyono, *Sosiologi Kota untuk Arsitek* (Jakarta: Bumi Aksara, 2007), h. 41.

lahannya tercampur, [4] dualisme ekonomi: formal-informal, [5] budaya kota yang khas, [6] aturan-aturan pemerintah kota yang banyak tidak terlaksana.²

Dengan pendekatan historis, tulisan ini menganalisis tentang bagaimana Pemerintah Kolonial Hindia-Belanda membangun Kota Palembang. Menengok pembangunan Kota Palembang pada masa lalu merupakan sesuatu yang penting. Hal ini mengingat bahwa keadaan perkembangan Kota Palembang saat ini ditentukan oleh masa lalunya. Menurut W.F. Wertheim (1958), Kotapraja (*Gemeente*) Palembang melakukan beberapa kebijakan pembangunan. Di antara kebijakan itu adalah dibangunnya semacam taman di Talang Semut, pusat perdagangan di 16 Iir, pelabuhan di Sungai Rendang, serta pusat perkantoran di sekitar Benteng Kuto Besak dan Tengkuruk.³

B. Pemerintah Hindia-Belanda dan Kebijakan Pembangunan Kota Palembang

Pada zaman kolonial Belanda, morfologi kota pesisir,⁴ demikian menurut Widodo, dapat dibagi menjadi lima tahap.⁵ Kelima tahap itu adalah sebagai berikut. *Pertama*, orang Belanda mendirikan pos perdagangan dalam hunian yang sudah ada sebelumnya. *Kedua*, kemudian, pos perdagangan tersebut dikembangkan menjadi

²Lihat Hestin Mulyandari, *Pengantar Arsitektur Kota* (Yogyakarta: ANDI, 2010), h.163.

³<http://beritamusi.com/read/budaya/963/Pasar-16-Iir.html#.UtadgFLyDIU>, diakses pada tanggal 15 Januari 2014, pukul 21:41 Wib.

⁴Istilah “pesisir” di sini memang mengacu pada morfologi kota di Jawa. Namun, menurut penulis, kerangka berpikir ini dapat digunakan untuk menganalisis perkembangan Kota Palembang mengingat Kota Palembang yang berada di tepi sungai yang besar.

⁵Lihat Markus Zahnd, *Model Baru Perencanaan Kota yang Kontekstual: Kajian tentang Kawasan di Kota Semarang dan Yogyakarta suatu Potensi Perancangan Kota yang Efektif* (Yogyakarta dan Semarang: Kanisius dan Soegijapranata University Press, 2008), h. 36-8.

benteng kolonial yang di dalamnya banyak bangunan tentara, hunian para pedagang, dan gudang barang perdagangan. *Ketiga*, benteng koloni ini menjadi benteng yang dilengkapi dengan: pusat kota yang baru, pasar, pelabuhan, serta semua penghuninya berkebangsaan Belanda. *Keempat*, disebut sebagai kota kaum etnis terpisah, di mana penguasa Belanda sudah mengontrol semua wilayah, sehingga semua benteng dibongkar. Namun, wilayah etnis tetap dipertahankan, meskipun makin lama kebanyakan orang Belanda menghuni tempat di luar kota dengan kondisi yang lebih luas dan segar. Tahap *kelima* disebut kota pramodern yang dimulai sebelum Perang Dunia II. Pada masa ini “kota pesisir” dipindah ke pusat strategis yang baru, yang sudah berada di luar benteng kota lama. Sementara itu, para penghuninya yang pribumi digeser lagi ke pinggir kota, sedangkan penghuninya yang berbangsa Belanda dibangun wilayah taman.

Perkembangan morfologi kota tersebut berdasarkan dua gagasan kolonial yang satu sama lain berbeda, yaitu: kota *indie* dan kota koloni.⁶ Pada zaman kolonial, orang Belanda memakai pola dan bentuk pembangunan kota sesuai contoh Belanda. Karena itu, Kota Batavia, misalnya, mirip seperti Kota Amsterdam. Namun, dalam perkembangan selanjutnya, pola itu berubah karena budaya kolonial Belanda yang bercampur dengan berbagai unsur budaya lokal atau sebaliknya, sehingga memunculkan budaya *indie*.

Sesudah tahun 1870, kehidupan koloni di Hindia-Belanda mulai mengalami perubahan. Perubahan ini disebabkan oleh tiga hal: liberalisasi ekonomi Belanda, meningkatnya penghunian dan perdagangan bagi bangsa Barat secara politis, dan dibukanya Terusan Suez di Timur Tengah tahun 1864, sehingga perjalanan

⁶*Ibid.*, h. 38.

orang Eropa ke Asia lebih cepat dan lebih nyaman. Akibatnya, makin banyak orang Belanda yang datang ke daerah koloni sehingga ciri-ciri kota *indie* mulai berubah.⁷

Pertambahan populasi berbangsa Belanda mempengaruhi kota-kota di wilayah koloni. Karena itu, perkembangan beberapa kota mulai sangat kacau, sehingga menimbulkan banyak masalah, khususnya bagi penduduk lokal. Para pendatang baru yang berkembangsaan Belanda itu membeli banyak tanah kampung, sehingga mayoritas orang pribumi perkotaan yang tinggal di kampung mengalami kekurangan tanah dan tergeser ke pinggir kota. Karena itu, kampung dihuni dengan sangat padat dan kekurangan air minum, kekurangan rumah, serta tidak ada sistem sanitasi.

Penetrasi bangsa Belanda memperkuat masyarakat koloni kelas menengah. Mereka mulai campur tangan dalam urusan-urusan politik dan administrasi pemerintah lokal sehingga menimbulkan sistem pengurusan baru pada tingkat kota. Akhirnya, dua perubahan administratif diperkenalkan. *Pertama*, pada tahun 1901 Pemerintah Hindia-Belanda mengizinkan *Etnische Politiek* sebagai undang-undang baru di koloni yang memungkinkan perencanaan, administrasi, dan **kekeuangan** kota-kota koloni secara lokal. *Kedua*, sebagai implementasinya pada tahun 1906 banyak kota di daerah-daerah koloni menerima status politis sebagai *Gemeente*, dan kebanyakan kota besarnya berstatus sebagai *stadsgemeente* pada tahun 1926.⁸ Dengan demikian, akhirnya, urusan politik dan administrasi kota koloni berada di tangan Eropa yang lokal. Mereka mulai menangani masalah-masalah perkotaan yang ada dengan

⁷Markus Zahnd, *Model Baru Perencanaan Kota yang Kontekstual*, h. 40.

⁸Markus Zahnd, *Model Baru Perencanaan Kota yang Kontekstual*, h. 41.

banyak perencanaan inovatif dan eksperimen-eksperimen. Beberapa arsitek, seperti Thomas Karsten atau Henri Maclaine Pont sangat mempengaruhi perkembangan tersebut. Mereka merancang dengan sintesa yang memperhatikan tradisionalisme yang modern bersama arsitekstur *Indies*.⁹

Di samping itu, peraturan-peraturan baru, seperti *Uitbreidingsplan* (berkaitan perencanaan kawasan untuk orang Eropa) atau *Burgerlijke Wonings Regelings* (berkaitan perencanaan kawasan untuk para pegawai) dilaksanakan. Simposium-simposium *Volkhuusvesting* -berkaitan dengan perencanaan perumahan sederhana- tentang perencanaan kota dilaksanakan. Para ahli dari berbagai bidang membahas tantangan perkotaan yang berkaitan dengan aspek kesehatan dan sanitasi, aspek sosio-politik, aspek teknik arsitektur serta aspek pembiayaannya. Program-program seperti perencanaan perbaikan kampung (*Kleinwoningsbouw* atau *Kampong-verbetering*) mulai diperkenalkan. Pada tahun 1938 dibuatlah *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten* kolonial yang merupakan dasar untuk undang-undang SVO tentang perencanaan kota No. 168 Tahun 1948. Menurut Supangkat, SVO merupakan peraturan pokok perencanaan fisik kota, khususnya untuk Batavia, Tangerang, Bekasi, wilayah sekitar Kebayoran dan Pasar Minggu, Salatiga, Pekalongan, Semarang, Tegal, Cilacap, Surabaya, Malang, Banjarmasin, dan Palembang.¹⁰ Sebagai peraturan pelaksanaannya, pada tahun 1949 diterbitkanlah SVV (*Stadsvormingsordonnantie* dan *Stadsvormingsverordening*) dalam *Staatsblad* No. 40 Tahun 1949. Menurut Siregar, sebagaimana dikutip

⁹*Ibid.*

¹⁰Eko Budihardjo dan Djoko Sujarto, *Kota Berkelanjutan (Sustainable City)* (Bandung: Alumni, 2013), h. 181.

Zahnd, kedua hal ini selanjutnya menjadi landasan untuk semua peraturan tentang perencanaan kota di Indonesia pada zaman pascakolonial.¹¹

Ketika Palembang berada di tangan pemerintah kolonial Belanda sejak 1821, kota ini mengalami perubahan-perubahan yang cukup berarti. Perubahan-perubahan ini mengalami puncaknya pada awal abad ke-20, ketika Palembang dijadikan suatu kota berdasarkan undang-undang desentralisasi, *desentralitatiewet*, yang diberlakukan pada 1 April 1906, meskipun pembangunan Kota Palembang secara berkesinambungan baru terlaksana pada 1929. Pemerintah Kolonial Belanda memandang Kota Palembang pada masa kesultanan tidak berbeda jauh dengan kota-kota di Jawa. Keraton ditempatkan sebagai pusat kota. Karena itu, ketika menduduki Palembang, keraton dijadikan modal awal oleh pemerintah kolonial dalam membangun kantor komisariss dan gedung dewan, pusat pemerintahan, administrasi dan ekonomi Belanda untuk membentuk citra kolonialnya.¹²

C. Pusat Perkantoran dan Permukiman

Sejak Palembang mendapatkan statusnya sebagai kota yang mengatur dirinya sendiri pada tahun 1906 hingga saat ini, tentunya sudah banyak sekali perubahan dan perkembangan serta tuntutan.¹³ Secara umum, pembangunan fisik Kota Palembang yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia-Belanda dimulai pada awal abad ke-20.

¹¹Markus Zahnd, *Model Baru Perencanaan Kota yang Kontekstual*, h. 42.

¹²Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial* (Yogyakarta: Ombak, 2011), h. 4-5.

¹³Djohan Hanafiah (ed.), *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang* (Palembang: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998), h. 343.

Sejak saat itu pusat pemerintahan dipindahkan ke lokasi baru, yaitu di sebelah barat Benteng Kuto Besak. Di kawasan ini juga didirikan bangunan-bangunan umum, seperti: gedung peradilan, kantor pos dan telepon, rumah gadai, sekolah, gereja, dan hotel serta tempat-tempat hiburan, seperti: bioskop dan gedung pertemuan. Pada saat ini pula, tempat transaksi jual beli yang dulunya dilakukan di atas perahu di Sungai Musi atau anak-anak sungainya dipindahkan ke tepi Sungai Musi dengan dibangunnya sebuah pasar permanen yang terletak di sebelah timur benteng.¹⁴

Pada awalnya, *Gemeente Palembang* belum mempunyai perencanaan kota yang seharusnya, tetapi yang ada hanyalah peraturan tentang pendirian dan pembongkaran bangunan, yaitu: *Verordening op het bouwen en sloopen in de Gemeente Palembang* yang berlaku sejak 30 September 1918.¹⁵ Pada tahun 1929 atas perintah van Lissa, Ir. Thomas Karsten, seorang ahli planologi di Surabaya, membuat *Stadsplan (Master Plan, Rencana Induk) Kota Palembang*.¹⁶ Ia menyadari bahwa untuk membenahi Kota Palembang diperlukan suatu perencanaan yang matang. Dengan menggunakan peta kota yang baik dan akurat, perencanaan pembangunan fisik mulai dilakukan. *Stadsplan* yang dibuat oleh Karsten sebetulnya merupakan pangkal tolak dari perencanaan pembangunan kota modern, dan juga pangkal tolak diadakan perencanaan berdasarkan hukum.¹⁷

¹⁴Aryandini Novita, "Pola Pemukiman di Kawasan Talang Semut Kota Palembang", dalam *Jurnal Arkeologi Siddhayatra*, Volume 7, Nomor 2 November, 2002, h. 1.

¹⁵Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang: Dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2012), h. 256.

¹⁶Saiful Rahman, dkk., *Mengenal Tinggalan Benda Cagar Budaya di Palembang* (Palembang: Pemerintah Daerah Kota Palembang Dinas kebudayaan dan Pariwisata Kota Palembang, 2009), h. 27.

¹⁷Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 256. Uraian selanjutnya, mengacu

Stadsplan Kota Palembang merupakan jasa besar dari Karsten dalam perencanaan pembangunan kota. *Stadsplan* Kota Palembang ini merupakan bagian dari sembilan kota di Hindia-Belanda, di mana Kota Palembang adalah satu-satunya kota di luar Jawa-Madura. Pelaksanaan *Stadsplan* yang merupakan Rencana Induk Kota Palembang ini tidak seluruhnya terealisasi pada masa pemerintahan *Burgemeester* van Lissa, karena ia harus mengakhiri masa jabatannya. Salah satu hasil dari *Stadsplan* tersebut adalah *industrial estate* di Plaju dan Sungai Gerong, dan *real estate* di Talang Semut.

Palembang, meskipun dikelilingi air dengan tanah daratnya yang basah, tetapi penduduk kota selalu menghadapi masalah kekurangan air bersih untuk pemenuhan kehidupannya. Sumber air bersih yang didapat melalui penggalian sumur tidak mungkin dilakukan, karena keadaan bawah tanahnya tidaklah memungkinkan. Di musim kemarau banyak anak sungai dan rawa menjadi kering. Karena keadaan air sungai tercemar dan tidak memenuhi persyaratan kesehatan, maka penyakit disentri menjadi penyakit rakyat yang berjangkit secara endemis.

Satu-satunya jalan keluar untuk mengatasi masalah air bersih adalah melalui pembangunan instalasi air bersih. Pada bulan Januari 1929 dimulai pemasangan pipa saluran air minum yang airnya diperoleh dari sungai kemudian diolah. Pembangunan menara air atau *watertoren* ini dilakukan pada masa pemerintahan *Burgemeester* J. Le Cock de Armand d'ville,¹⁸ yang pembangunannya diselesaikan

pada buku ini kecuali ada catatan tersendiri.

¹⁸Pada masa pemerintahan Le Cock, melalui *Kongregasi Caritas* (kumpulan orang-orang Katolik dalam organisasi Caritas) pada tahun 1926 juga dibangun sebuah Rumah Sakit swasta di sudut Jl. Mayor Ruslan (Kota Pagaralam) dan Jl. Jenderal Soedirman, Kota Palembang sekarang. Lokasi tersebut pada tahun 1926 masih termasuk di daerah pinggiran

pada tahun 1931.

Bangunan menara air tersebut direncanakan oleh Ir. S. Snuijf, seorang perencana dari Surabaya. Dalam rencananya, bangunan ini berfungsi sebagai penampung air bersih. Tinggi menara air itu adalah 35 meter dan dapat menampung 1200 meter kubik air. Biaya pembangunan ini menelan biaya 1.550.000 yang senilai dengan berat 1 ton emas. Uang sebesar ini diperoleh dari dana pinjaman dengan bunga sebesar 5,5% yang diangsur selama 29 tahun.¹⁹ Dari tempat ini air bersih ini disalurkan ke penduduk sekitar melalui *waterleiding*, terutama ke Talang Semut, tempat pemukiman yang mayoritas dihuni oleh warga Eropa. Di tempat ini disediakan *hydrant-hydrant*, sumur-sumur bor, dan warga kota asing boleh mengambil air dengan membeli hanya satu sen untuk satu kaleng air bersih.²⁰

Selain sebagai penampung air bersih, *watertoren* yang dibangun di tepi Sungai Musi tersebut, juga digunakan sebagai pusat perkantoran. Bagian bawah bangunan itu (di sayap kiri dan kanan menara) dimanfaatkan juga sebagai kantor *Gemeente* dan *Raad Gemeente*. Di sini, antara lain, digunakan untuk kantor perundang-undangan *Gemeente* Palembang, ruang kantor penerangan dan residen, dan sebagian lagi digunakan untuk Kantor sekretaris Umum

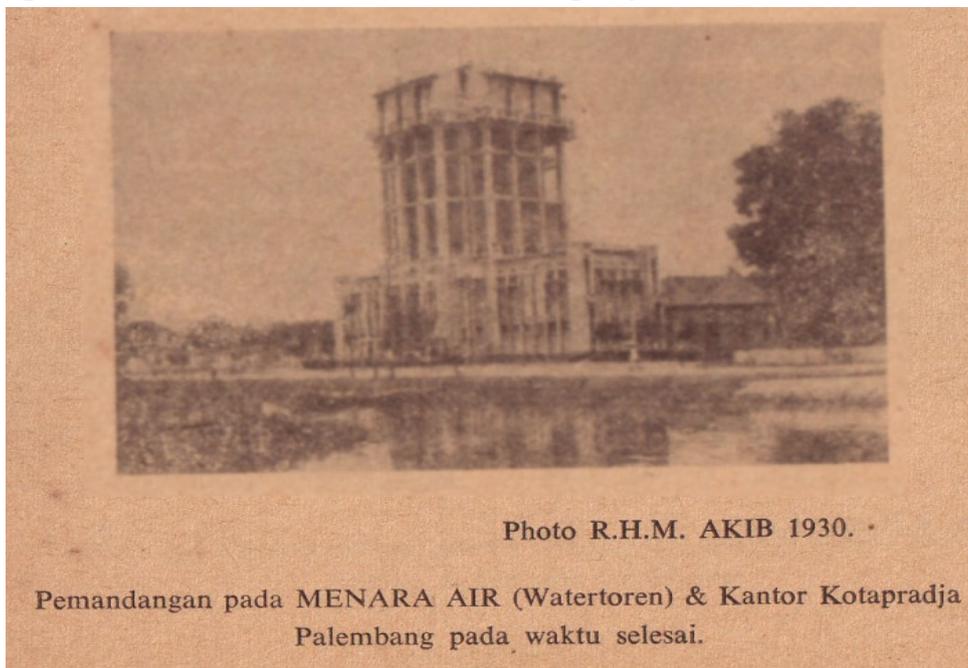
sebelah utara Kota Palembang. Rumah sakit ini berkapasitas 14-16 tempat tidur. Meskipun hanya tersedia sedikit, tempat tidur di rumah sakit tersebut hampir selalu kosong. Hal ini disebabkan karena kesadaran kesehatan belum cukup tinggi. Untuk itu pihak rumah sakit terpaksa keluar untuk mengadakan kunjungan ke rumah-rumah penduduk Palembang yang memerlukan pertolongan kesehatan. Bangunan Rumah Sakit Charitas pertama dibangun dengan gaya klasik, ciri khas Eropa yang lazim antara tahun 1800-1900. Pada masa Belanda, Rumah Sakit Charitas dijadikan markas oleh tentara Belanda, hal ini dikarenakan tempatnya yang strategis. Pertahanan Belanda di Rumah Sakit Charitas cukup kuat, sehingga sulit ditembus Tri dan laskar pejuang. Lihat Saiful Rahman, dkk., *Mengenal Tinggalan Benda Cagar Budaya di Palembang*, h. 25.

¹⁹Don Carmalos, "Palembang setengah Abad", dalam *Kota Palembang 1272 Tahun (684-1956)*, h. 98.

²⁰Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 135.

Gemeente Palembang.

Selain pekerjaan peningkatan kapasitas jalan kota dan air bersih, pembangunan juga dilakukan di sektor perumahan. Dalam usaha pembangunan sektor perumahan, *Gemeente* menghadapi kendala, yaitu mahalnya harga bahan bangunan yang pokok, seperti kerikil dan karang untuk fondasi karena harus didatangkan dari tempat yang jauh. Kendala lain adalah kesulitan lahan yang baik dan murah. Untuk mengatasi masalah tersebut, *Gemeente* harus membuat satu perusahaan tanah. Untuk itu bantuan dari pemerintah sangat diperlukan, karena *Gemeente* tidak mempunyai tanah.²¹



Gambar 1:

Menara Air pada waktu selesai, 1930.

(Sumber: [tp://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307](http://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307) dan Photo R.H.M.Akib 1930)

²¹Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 258.

Tanah dan rumah adalah dua sisi keping mata uang yang tak terpisahkan, karena syarat mutlak untuk berdirinya sebuah rumah adalah adanya tanah. Bahkan, masyarakat purba yang harus bermukim di atas pohon-pohon atau gua-gua juga tidak mungkin melakukan hal tersebut tanpa adanya tanah sebagai produksi utama berdirinya tempat bermukim tersebut. Karena tanah adalah elemen utama bagi kehidupan manusia, yang berarti tidak hanya berguna untuk alas bermukim saja, maka tanah memiliki nilai yang amat tinggi. Tanah-tanah di perkotaan memiliki nilai lebih tinggi bila dibandingkan dengan tanah yang terletak di pedesaan.²²

Untuk mengatasi hal tersebut, *gemeente* harus membuat suatu perusahaan tanah (*grond bedrijf*). Karena itu, bantuan pemerintah sangat diperlukan, karena pada saat itu *gemeente* tidak mempunyai tanah. Pada saat van Lissa menjabat, sudah ada perencanaan perluasan pembangunan yang baik, dan ada kemungkinan seperti tempat tinggal orang Eropa di Talang Semut akan diserahkan oleh negara kepada *gemeente* dengan ganti rugi yang wajar.²³

Langkah selanjutnya yang dilakukan oleh van Lissa adalah membentuk sebuah lembaga pembangunan perumahan, yaitu semacam *developer real-estate* pada masa sekarang. Sebelum dibentuk lembaga yang bergerak di bidang pembangunan perumahan itu, para komisaris telah mengadakan rapat pada tanggal 6 September 1928. Agenda utama rapat tersebut adalah pembahasan mengenai dasar dan tujuan pembentukan lembaga tersebut. Selain itu, dibicarakan juga rencana pembangunan, bentuk, dan lahan perumahan. Untuk itu telah dicadangkan daerah 15 Ilir dan Talang

²²Purnawan Basundoro, *Dua Kota Tiga Zaman: Surabaya dan Malang Sejak Kolonial sampai Kemerdekaan* (Yogyakarta: Ombak, 2009), h. 26-7.

²³Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 258.

Semut.

Hasil dari pertemuan-pertemuan itu adalah dibentuk sebuah lembaga yang disebut *N.V. Volkhuysvesting te Palembang* (Perusahaan Terbatas Perumahan Rakyat Palembang). Perusahaan ini didirikan di Palembang dengan Akta Notaris Ch. Maathuis, dan kemudian disahkan dengan Keputusan Pemerintah *Gemeenteblds* No. 17 tanggal 13 Desember 1928. Keberadaan lembaga ini selanjutnya diumumkan dalam surat kabar *Javaasche Courant* No. 15 tanggal 15 Februari 1929.

Kampung 15 Ilir dan Talang Semut merupakan lahan rawa yang cukup luas, terutama di Talang Semut terdapat tiga rawa besar. Sebelum dibangun perumahan, ada lahan yang perlu bernama Kolam Besar (Kambang Iwak) dan Kolam Kecil.²⁴ Di sekitar kedua kolam tersebut dibangun pula lokasi pemukiman orang-orang Eropa yang merupakan warga kelas satu. Sebagai lokasi yang dipilih adalah di sebelah barat pusat pemerintahan. Selain diperuntukan untuk pejabat pemerintahan, rumah-rumah di kawasan ini juga disewakan untuk orang-orang Eropa lainnya.²⁵ Perumahan 15 Ilir dikenal dengan nama *Bedeng Gemeente*. Kedua tempat tersebut dapat dikatakan *Real-Estate* pertama di Palembang. Dengan dibangunnya kawasan 15 Ilir dan Talang Semut ini, semakin tampak perbedaan perlakuan antara pendatang/penjajah Eropa dan pribumi. Semetara itu, di kedua tempat tersebut dibangun perumahan yang asri dengan pohonan yang rindang, sedangkan perumahan penduduk di daerah

²⁴Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 258-59.

²⁵Aryandini Novita dan Sondang M. Siregar, *Fragmen Peradaban Palembang Tempo Doeloe dari Sriwijaya hingga Kolonial* (Palembang: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, Badan Pengembangan Sumber Daya Kebudayaan dan Pariwisata, Balai Arkeologi Palembang, 2010), h. 16.

tepiian sungai dibiarkan kumuh, padat dan tidak tertata.²⁶



Gambar 2:

Pembangunan Kambang Iwak di Talang Semut pada tahun 1936

(Sumber:

<http://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307> dan Photo R.H.M.Akib)

Sebenarnya, peraturan-peraturan penataan kota yang dibuat pada zaman penjajahan, pada umumnya hanya kepentingan pemukiman dan pelayanan untuk orang Eropa dan warga negara lain yang dianggap sederajat. Semetara itu, tempat tinggal atau pemukiman rakyat kecil yang hidup di kampung-kampung tidak pernah atau sangat sedikit disentuh oleh pengaturan dan penataan serta pelayanan pemerintah kota.²⁷ Padahal semakin lama

²⁶Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 259.

²⁷Penduduk asli (pribumi) tinggal di antara tanah-tanah yang tersisa atau di balik gedung-gedung milik orang Eropa. Perkampungan pribumi ini keadaannya bertolak belakang dengan kondisi pemukiman masyarakat Belanda dan Eropa, sehingga kadang menjadi sumber munculnya permasalahan kota seperti masalah sanitasi, keindahan kota, penyakit, dan lain-lain. Di sinilah rakyat jelata miskin tinggal dan menjadi simbol paradox dari perkembangan kota. Dalam konteks pemerintahan kolonial, di mana mereka lebih mengedepankan kepentingan golongan mereka (orang-orang Eropa), maka rakyat miskin

pemukiman tersebut semakin padat, tak beraturan, tak sehat dan kumuh.²⁸ Dengan demikian, dari segi pemukiman ini, Kota Palembang dibagi menjadi dua. Di sebelah barat terdapat sebuah pemukiman yang dibangun di kaki bukit dan timbunan rawa-rawa. Sementara itu, di sebelah timurnya merupakan pemukiman penduduk yang terdiri atas rumah rakit dan rumah panggung yang berdiri di pinggiran sungai.²⁹



Gambar 3:

Perumahan Rakyat Palembang.

(Sumber: <http://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307> dan Photo R.H.M.Akib)

pribumi menjadi korban pertama terutama dalam sektor pemukiman. Pada abad ke-19 sampai awal abad ke-20, di mana orientasi pembangunan kota lebih mengedepankan kepentingan orang-orang Eropa, maka pembangunan pemukiman juga diarahkan untuk mereka. Lihat Purnawan Basundoro, *Dua Kota Tiga Zaman "Surabaya dan Malang Sejak Kolonial sampai Kemerdekaan"*, h. 36.

²⁸Nia K. Pontoh dan Iwan Kustiwan, *Pengantar Perencanaan Perkotaan* (Bandung: ITB, 2009), h. 79.

²⁹Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 5.

Kebijakan pembangunan sarana dan prasarana yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial tersebut juga ditujukan untuk kepentingan kolonial. Salah satu contohnya adalah alun-alun selatan bekas Keraton *Kuto Lamo* yang merupakan pusat Kota Palembang digunakan sebagai pusat administrasi sekaligus sebagai simbol kekuasaan kolonial. Sampai 1920-an, Pemerintah Kota Palembang masih mempertahankan pemisahan tempat pemukiman berdasarkan perbedaan ras. Karena itu, ketika kebutuhan akan perumahan yang mendesak bagi orang Eropa di Palembang, maka Pemerintah *Gemeente* Palembang –atas rekomendasi Pemerintah Pusat di Batavia– mengadakan pembangunan pemukiman agak ke barat kota, yaitu Talang semut yang jauh dari pemukiman penduduk pribumi.³⁰

D. Sarana Perekonomian: Pembangunan Pasar 16 Ilir.

Perkembangan Kota Palembang menjadi kawasan perkotaan tidak terlepas dari sejarah perkembangannya sebagai kota pelabuhan yang berada di bagian Ilir Sungai Musi. Pada abad ke-17 keberadaan pelabuhan berkembang pesat karena didukung oleh adanya Sungai Musi sebagai jalur perdagangan penghubung jaringan pusat-pusat perniagaan Indonesia barat dengan jaringan perdagangan Asia. Sejarah perkembangan Kota Palembang sebagai penghubung perdagangan antar negara menyebabkan Kota Palembang mengalami perkembangan perekonomian yang sangat pesat, selain itu, diikuti dengan perkembangan fisik kota meliputi penggunaan lahan, prasarana kawasan, bangunan, dan corak budaya yang memperlihatkan karakter Kota Palembang pada masa tersebut.³¹

³⁰*Ibid.*

³¹Lihat Sabrina Sabila, "Kajian Pelestarian Kawasan Benteng Kuto Besak Palembang Sebagai Aset Wisata", *Tugas Akhir* (Semarang: Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, 2009), h. 1.

Salah satu fasilitas penting kota adalah pasar.³² Pasar mempunyai peranan mengembangkan ekonomi masyarakat. Menurut Max Weber dalam La Ode Rabani, karakteristik yang menonjol pada suatu kota adalah aktivitas pasarnya. Dalam kaitan itu, masyarakat kota umumnya hidup dari perdagangan dan perusahaan. Fungsi pasar dalam suatu kota sangat menonjol dan menjadi barometer perkembangan kota. Frekuensi arus barang dan komoditas yang masuk dan keluar dari pasar, kelompok sosial yang terlibat, dan sebagainya menggambarkan kondisi riil dari aktivitas masyarakat kota. Oleh karena itu, kegiatan dan kebutuhan masyarakat dapat dipenuhi karena adanya pasar. Bahkan dalam melakukan dan memenuhi kebutuhan hariannya, masyarakat harus datang ke pasar.³³

Peranan pasar sebagai menunjang perkembangan kota-kota pantai dapat dilihat dari segi fungsinya, yakni sebagai pusat jual beli barang. Dari sisi lokasi, pasar terdapat di dua lokasi, yaitu di pedalaman dan di pantai. Barang yang diperjualbelikan pada jenis pasar ini adalah beras, sayur, buah-buahan dan kacang-kacangan. Pada umumnya, pasar jenis ini terdapat pada setiap kota pedalaman. Mengenai fisik pasar pedalaman biasanya hanya suatu tempat terbuka yang terdiri dari beberapa bangunan yang tidak permanen. Barang-barang hasil pedalaman ada yang diangkut hingga ke kota pantai melalui jalur sungai. Demikian juga sebaliknya, masyarakat

³²Kata pasar dalam bahasa Indonesia berasal dari kata “bazar”, yang diambil dari bahasa Arab dan mengandung pengertian suatu pranata ekonomi dan sekaligus cara hidup, suatu gaya umum dari kegiatan ekonomi yang mencakup segala aspek dari masyarakat dan suatu dunia sosio budaya yang hampir lengkap dengan sendirinya. Lihat Joni Lisungan, *Peran terhadap Masyarakat “Pasar Ikan di Pangkep”* (Sulawesi Selatan: de La Macca, 2012), h. 23.

³³La Ode Rabani, “Morfologi dan Infrastruktur Kota Buton 1911-1946”, dalam Freek Colombijn, dkk. (ed.), *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-kota di Indonesia* (Yogyakarta: Ombak, 2005), h. 325.

kota pantai melakukan perdagangan dengan masyarakat pedalaman di pasar pedalaman melalui sungai. Barang-barang dagangan dibawa dengan perahu ke pedalaman.

Kondisi demikian telah membuktikan bahwa antara pasar pedalaman dengan pasar kota pantai terdapat hubungan yang erat. Pasar menjadi tempat yang efektif bagi kelompok sosial yang melakukan interaksi untuk saling memenuhi kebutuhan.³⁴ Pasar di atas permukaan air laut maupun sungai juga terdapat di Kepulauan Indonesia, salah satunya adalah Kota Palembang.

Palembang sebagai salah satu pusat kehidupan ekonomi yang terbesar bagi Indonesia mengalami perkembangan secara melompat-lompat. Hal ini dikarenakan adanya perkembangan ekonomi disertai perhatian yang semakin bertambah dari modal asing untuk daerah Sumatera Selatan.³⁵ Atas dasar inilah Palembang semakin jelas

³⁴*Ibid.*, h. 325-26.

³⁵Menurut catatan yang sejauh ini diketahui, perekonomian rakyat Sumatera Selatan, khususnya Palembang dan sekitarnya pernah mengalami masa gemilang. Aktivitas industri misalnya, sudah memberi daya tular terhadap perkembangan sektor perdagangan rakyat dan perkembangan sektor jasa. Transportasi sungai yang memperdagangkan produk industri rakyat juga tumbuh subur. Palembang cukup perkasa dan jaya menguasai perdagangan di sungai dan di laut. Kejayaan industri Palembang dipenghujung abad ke-18 sampai abad ke-19 tidak bertahan lama, beberapa waktu kemudian mengalami kemunduran. Semangat dan praktik industri yang tumbuh dan berkembang dari jiwa rakyat ambruk oleh intervensi yang kelewat banyak dan kuat dari pemerintah. Pemerintah penjajah dengan segala dalih memaksakan kebijakan industri yang sesuai dengan cita rasa dan kepentingannya. Pola perdagangan rakyat yang bebas kemudian diintervensi. Pengusaha kapitalis Belanda, saudagar China dan para penguasa di pemerintahan itulah yang memonopoli perdagangan dan industri tersebut. Sampai akhirnya industri rakyat Palembang mengalami kehancuran. Setelah mengalami kehancuran, perekonomian Palembang terbagi menjadi tiga warna, yaitu ekonomi kapitalistis yang dikuasai pemerintah dan pemodal Belanda, sektor ekonomi rakyat yang berkuat pada kegiatan primer dan tradisional, serta aktivitas merkantilistik dalam bentuk pedagang perantara yang dikaplingkan Belanda untuk orang-orang keturunan China. Selain menguasai industri manufaktur, Belanda bersama-sama orang China, menguasai mata rantai perdagangan hasik-hasil industri dan perkebunan, terutama karet dari pedalaman. Lihat Jousairi Hasbullah, *Mamang dan Belanda: Goresan-goresan Wajah Sosial-Ekonomi dan Kependudukan Sumatera Selatan Zaman Kolonial dan Refleksi pada Hari Ini* (Palembang: Unsri, 1996), h. 29-1.

sebagai kota.³⁶ Kota tidak bisa melepaskan diri dari adanya pusat kegiatan komersial yang disebut pasar. Pasar di Palembang pada masa kota keraton ini merupakan suatu keistimewaan, karena perdagangan berlangsung di atas permukaan air seperti pasar terapung atau warung di atas rakit. Pasar yang ada saat ini seperti Pasar 16 Ilir, Sekanak, Pasar Bajas, Pasar Kuto, merupakan pasar-pasar yang dahulu terbentuk dari kegiatan pertemuan perahu-perahu di muara sungai.³⁷ Di Kota Palembang sendiri, muara sungai dan hampir di setiap sungai berdiri pasar-pasar terapung, pedagang dan pembeli memperjualbelikan barang dagangannya dari atas sungai memakai perahu.³⁸ Muara Sungai Sekanak menciptakan pasar ikan, sehingga Sekanak dikenal sebagai tempat memperjualbelikan segala jenis ikan sungai yang ditangkap baik oleh penduduk kota maupun penduduk pedalaman.

Sementara itu, pasar besarnya terdapat di antara muara Sungai Tengkuruk dan Sungai Rendang, yaitu pasar di daerah Pecinan yang memperjualbelikan mulai dari perabot rumah tangga sampai kain dan pakaian.³⁹ Pasar ini di kenal dengan Pasar 16 Ilir. Geliat perekonomian 16 Ilir dan sekitarnya sesungguhnya sudah dimulai sejak Ki Mas Hindi Pangeran Ario Kesumo Abdulrohim memindahkan pusat kekuasaan dari 1 Ilir yang dibakar habis oleh

³⁶A.S. Sumadi, "Perbawa-Kota: Palembang menghadapi perkembangan Negara", dalam R.H.M. Akib, *Kota Palembang 1272 Tahun (684-1956) dan Limapuluh Tahun Kota Praja (Hamente) Palembang (1906-1956)* (Palembang: Rhama Publising Haouse, 1956), h. 79.

³⁷Palembang meskipun bukan lagi sebagai ibukota Sriwijaya, aktivitas perdagangannya masih tetap berjalan sepenuhnya. Berkumpulnya berbagai suku bangsa dan bangsa di kota ini, tentunya menimbulkan suatu komunikasi yang tinggi. Gambaran Palembang seperti yang telah dilaporkan oleh para pengelana Tionghoa membuktikan kehidupan kota yang penuh dengan geliat ekonomi dan perdagangan. Lihat Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 128.

³⁸Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 39-40.

³⁹*Ibid.*

VOC tahun 1659 ke Kuto Cerancang (kini kawasan Beringin Janggut, Masjid Lama dan sekitarnya) pada tahun 1662. Denyut perekonomian itu makin terasa, saat cucu Ki Mas Hindi Sultan pertama Palembang yang bergelar Sultan Abdurrahman Khalifatul Mukminin Sayidul Imam, yaitu Sultan Mahmud Badaruddin Jayo Wikramo memindahkan keraton ke Kuto Kecik, seiring pembangunan Masjid Agung pada tahun 1738. Kawasan itu pun menjadi pemukiman tepian sungai, dengan sistem budaya tepian sungai (*riverine culture*) yang dianut rakyatnya. Sungai Tengkuruk dan Sungai Rendang yang bermuara ke Sungai Musi bersama Sungai Kapuran menjadi "benteng" bagi Masjid Agung dan Keraton *Kuto Kecik* menjadi pusat perdagangan kala itu. Rakyat dari hulu dan hilir Sungai Musi membawa hasil alam dan menjualnya di sepanjang tepian sungai ini.⁴⁰

Setelah menaklukkan Kesultanan Palembang Darussalam pada tahun 1821, Belanda kemudian mengangkat potensi perekonomian di kawasan itu. Dimulailah pembangunan dengan rencana pembangunan yang "disesuaikan" dengan keadaan semula. Sebagai daerah perdagangan, maka di Kota Palembang dibangunlah pertokoan dan perkantoran di sepanjang tepian Sungai Tengkuruk. Seperti lazimnya perkembangan pasar saat ini, perdagangan di Pasar 16 Ilir berawal dari "pasar tumbuh", yang terletak di tepian Sungai Musi (sekarang Gedung Pasar 16 Ilir Baru hingga Sungai Rendang, Jl. Kebumen). Pola perdagangan di lokasi itu, setidaknya hingga awal 1900-an, dimulai dari berkumpulnya pedagang "cungkukan"

⁴⁰<http://beritamusi.com/read/budaya/963/Pasar-16-Ilir.html#.UtadgFLyDIU>, diakses pada tanggal 15 Januari 2014, pukul 21:41 Wib.

(hampanan), yang kemudian berkembang dengan pembangunan petak permanen.⁴¹

Tidak ada catatan pasti mengenai kapan orang mulai berdagang di Kampung 16 Ilir ini. Yang jelas, los-los pasar 16 Ilir mulai dibangun sekitar tahun 1918. Awalnya, bangunan pasar ini berupa bangunan kayu dengan atap seng. Kemudian, pada tahun 1939 (pada masa pemerintahan *Burgemeester* F.H. van Wetering) los-los dibangun dengan permanen. Pasar 16 Ilir yang lama tampak los-losnya dibuat dari kayu dengan atap seadanya. Kendaraan yang lalu-lalang di sepanjang jalan pasar adalah kendaraan becak Tionghoa, gerobak dan mobil dengan atap kanvas yang dapat dilipat. Becak Tionghoa adalah kendaraan roda dua yang mempunyai tempat duduk untuk penumpang dan beratap kain/kanvas yang mudah dilipat. Kendaraan ini ditarik manusia, dan biasanya yang menarik adalah orang-orang dari etnis Tionghoa dengan kuncir rambut yang panjang. Keadaan jalan di Pasar 16 Ilir sudah mengalami kemacetan lalu-lintas sejak tahun 1930. Hal ini disebabkan karena banyaknya kendaraan yang berlalu-lalang di pasar.⁴²

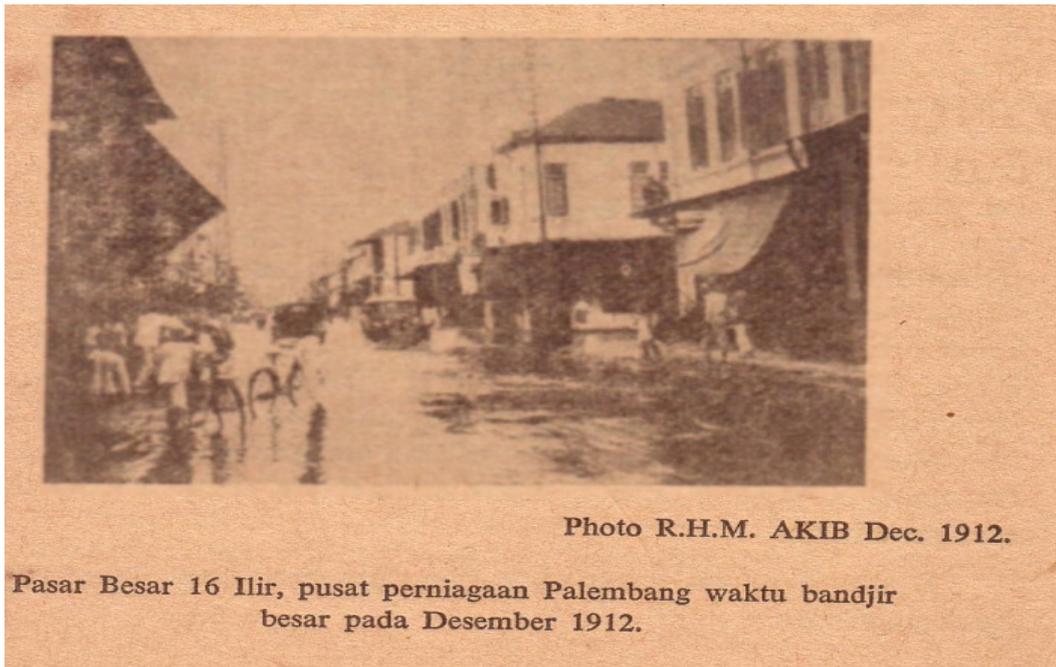
Sejajar dengan Pasar 16 Ilir yang lama terdapat bangunan Pasar Baru. Pasar Baru merupakan daerah pertokoan yang pertama di Palembang. Bangunannya berupa bangunan batu berlantai dua dengan atap berbentuk khas bangunan Tionghoa yang mempunyai bubungan menonjol di bagian ujungnya. Lantai atasnya mungkin merupakan tempat tinggal pemilik tokoh, sebab lantai atasnya mempunyai jendela. Antara satu bangunan dengan bangunan

⁴¹<http://beritamusi.com/read/budaya/963/Pasar-16-Iilir.html#.UtadgFLyDIU>, diakses pada tanggal 15 Januari 2014, pukul 21:41 Wib.

⁴²Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 261-62.

lainnya besambung. Di antara dua deret pertokoan terdapat jalan yang lebarnya sekitar lima meter dan di kiri kanannya terdapat kaki-lima untuk para pejalan kaki.⁴³

Kemudian, muara Sungai Rendang menjadi salah satu "dermaga" pilihan perahu *kajang* (perahu beratap) berlabuh. Perahu, yang sekaligus menjadi tempat tinggal, ini membawa hasil bumi dari daerah di hulu Sungai Musi untuk diperdagangkan di Pasar 16 Ilir. Hal yang sama juga berlaku di Sungai Sekanak.



Gambar 4:

Pemandangan Pasar 16 saat banjir, 1912.

(Sumber:

<http://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307> dan Photo R.H.M.Akib)

⁴³Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 261-62.



Gambar 5:

Keadaan Pasar 16, 1920.

(Sumber:

<http://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307> dan Photo R.H.M.Akib)

D. Pekerjaan Umum: Sarana dan Prasarana Jalan

Ketersediaan infrastuktur merupakan faktor yang sangat penting bagi perkembangan perekonomian suatu daerah. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Palembang telah melaksanakan berbagai program pembangunan infrastuktur guna mendukung percepatan pembangunan ekonomi Kota Palembang.⁴⁴ Salah satu infrastuktur penting itu adalah jalan raya. Jalan raya merupakan salah satu instalasi vital suatu wilayah di mana dengan tersedianya jalur jalan

⁴⁴Pemerintah Kota Palembang, *Profile Palembang: The Historical and Heroic City 2005* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2005), h. 33.

yang baik akan dapat memudahkan aksesabilitas dari suatu daerah ke daerah lainnya. Dengan tersedianya jalur jalan akan memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar arus barang dan jasa antar daerah.⁴⁵

Seperti sudah disinggung pada bab sebelumnya, bahwa Kota Palembang merupakan kota dengan banyak sungai dan kanal, maka sepatutnya transportasi dari satu tempat ke tempat lain dilakukan melalui sungai dengan menggunakan perahu atau kapal.⁴⁶ Untuk menciptakan infrastruktur kota, Pemerintah Kolonial Belanda kemudian membangun daratan dengan membangun jalan pada daerah aliran sungai yang banyak mengalir di kota. Dengan demikian, pemerintah kota banyak menimbun sungai dan rawa-rawa untuk mempersatukan wilayah-wilayah yang dipisahkan oleh aliran-aliran sungai-sungai tersebut yang dimulai pada 1928. Kondisi Kota Palembang yang demikian menyebabkan perhatian terhadap jalan darat dirasakan sangat kurang sebelum tahun 1928.

Menurut laporan yang tercantum dalam buku peringatan *25 Jaren Sesentraliatie* yang dikeluarkan tahun 1930 oleh *Vereniging voor Locale Belangen*, bahwa pada 15 tahun pertama dari berdirinya *Gemeente* Palembang hampir tidak ada pembangunan sarana dan prasarana apapun yang patut dibanggakan. Bahkan, tidak ada sama sekali *otoaktiviteit* pada masa itu. Perubahan terjadi dalam periode 1920-1928 ketika van Nassel menjadi walikota. Dia telah mengadakan perbaikan dan pengaspalan jalan sepanjang 20 km,⁴⁷ mulai dari jalan belakang benteng sampai ke Sungai Tengkuruk dengan menembok Sungai Kapuran, Sungai Tengkuruk, Sungai

⁴⁵Lihat Joni Lisungan, *Peran Terhadap Masyarakat "Pasar Ikan di Pangkep"*, h. 56.

⁴⁶Kapal penyeberangan oleh orang Palembang dikenal dengan nama kapal Marie.

⁴⁷Don Carmalos, "Palembang setengah Abad", dalam *Kota Palembang 1272 Tahun (684-1956)*, h. 94.

Sayangan, dan Sungai Rendang. Jalan di atas Sungai Tengkuruk tersebut terbentuk mulai dari pelabuhan muara Sungai Tengkuruk yang diperpanjang sampai ke arah Talang Jawa, depan Pasar Cinde sekarang. Pada masa ini juga dibangun penerangan jalan dari listrik, dan pembangunan balai kota.

Sungai Tengkuruk menjadi anak sungai pertama yang ditimbun untuk dijadikan *boulevard* kota pada 1929 sampai 1930, selain sebagai sarana jalan darat. Bahan baku untuk membuat jalan ini berupa *puru* (sejenis tanah yang merupakan batuan mengandung oksida besi berwarna kuning kemerahan) yang banyak diperoleh dari tanah yang tinggi di sekitar Palembang. Sebagai bahan pengeras jalan *puru* ini kualitasnya sangat rendah. Di seluruh Palembang, panjang jalan secara keseluruhan 62 km, dan semuanya dalam kondisi yang memprihatinkan. Karena letak permukaan tanah di sebagian besar wilayah kota dapat dikatakan rendah, ketika Sungai Musi mengalami pasang naik (banjir), maka jalan-jalan tersebut terendam air. Ketika air sungai surut, maka bekas yang ditinggalkannya adalah lumpur yang tebal. Sebaliknya, pada musim kemarau, jalan tersebut kering dan berdebu.⁴⁸

Perhatian terhadap kondisi jalan yang buruk itu sama sekali tidak ada. Hingga tahun 1928 kondisi jalan seperti itu masih tetap saja. Seluruh jalan kondisinya sempit dan berliku-liku. Di beberapa tempat hanya memungkinkan lalu-lintas satu arah. Sementara itu, sampai akhir tahun 1920-an, jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat. Ini disebabkan karena laju pertumbuhan ekonomi yang meningkat. Seharusnya, antara pertumbuhan jumlah kendaraan dan panjang serta kualitas jalan harus sebanding.

⁴⁸Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 250. Uraian selanjutnya, mengacu pada buku ini kecuali ada catatan tersendiri.



Gambar 6:

Sungai Tengkuruk sebelum penimbunan, 1900.

(Sumber: <http://syahbta.blogspot.com/2010/09/palembang-tempo-doeloe.html>)



Gambar 7:

Sungai Tengkuruk, 1910.

(Sumber:

<http://muhammadghomari.wordpress.com/2010/10/18/palembang-zaman-terus-berubah/#jp-carousel-307> dan Photo R.H.M.Akib)

Kondisi jalan yang rusak tersebut berlangsung cukup lama, dan tentunya ada sebabnya. Sebab utamanya adalah kebijakan penghematan yang berlangsung pada tahun 1922-1926. Akibat dari kebijakan ini perkembangan infrastruktur yang jatuh tertinggal dengan perkembangan kemajuan sektor perdagangan. Pada akhirnya banyak kerugian yang harus diderita oleh sektor perdagangan dan lalu lintas. Dengan timbulnya akibat yang berantai tersebut, maka pemerintah membentuk *Verkeercommissie voor Palembang* (Komisi Lalu-lintas untuk Palembang). Tugas dari komisi ini adalah melakukan kajian mengenai per lalu-lintasan di Kota Palembang dan memberikan saran kepada pemerintah kota. Kajian dari komisi ini antara lain kajian mengenai jalan darat, hubungan antar tepian Sungai Musi, keadaan titik ujung dari jalan kereta api dan pelayaran samudera, tempat-tempat berlabuh/bersandar untuk pelayaran dalam dan perbaikan jalan lalu-lintas air (sungai).

Pada tahun 1926-1928 dilakukan pekerjaan peningkatan kualitas jalan dengan pengaspalan dan meninggikannya agar bebas dari banjir. Pekerjaan fisik yang tidak terencana ini membuat keuangan *Gemeente* mengalami kesulitan. Entah sebelum dilakukan pekerjaan peningkatan jalan, pada waktu pekerjaan, atau setelah pekerjaan peningkatan kualitas, pada tahun 1928 dilakukan pekerjaan pemetaan. Tujuannya agar mendapatkan peta Kota Palembang yang baik dan akurat. Dengan menggunakan peta ini, ahli planologi *Gemeente*, Ir. Thomas Karsten mengolah rencana pengembangan dan berbagai usul untuk perbaikan jaringan jalan. Dengan memanfaatkan informasi peta ini, pada masa pemerintahan *Burgemeester* Nessel van Lissa dilakukan pekerjaan pengurugan Sungai Tengkuruk yang letaknya di sebelah timur rumah *Regering Commissaris* dan Masjid Agung dari hulu hingga muaranya di Musi.

Sebagaimana halnya dengan pendahulunya, selama masa pemerintahannya, *Gemeente* menghadapi masalah keuangan. Meskipun Nessel van Lissa menghadapi masalah kesulitan keuangan, akan tetapi dalam masa pemerintahannya ia sempat membuat perubahan kota. Salah satu perubahan kota yang cukup nampak adalah ditimbunnya Sungai Tengkuruk untuk dimanfaatkan fungsinya sebagai jalan. Pada awalnya sungai ini mengalir di sebelah timur Masjid Agung, dan di sisi-sisinya terdapat penerangan lampu minyak. Dalam rangka memodernisasi kota, pada tahun 1928 sungai ini di timbun. Sebagai gantinya, dibuat jalan yang di bagian tengahnya terdapat jalur pemisah semacam *boulevard*. Inilah *boulevard* pertama di Palembang pada tahun 1929/1930. Lentera yang pada awalnya dipakai sebagai penerangan, kemudian setelah menjadi *boulevard* beralih menjadi lampu listrik.



Gambar 8:

Jalan Tengkuruk (depan Air Mancur) tahun 1930

(Sumber: Foto Arsip Daerah Kota Palembang)

Penimbunan-penimbunan sungai juga dilakukan ketika kebutuhan untuk memperluas daratan dalam kaitannya dengan pelabuhan Boom Baru yang dibangun pada 1908. Pada masa itu timbul kebutuhan untuk memperluas ruang daratan ke arah sebelah timur pada 1932. Karena itu, pemerintah *gemeente* membuat jalan tembusan ke arah pelabuhan Boom Baru yang memanjang mulai dari Masjid *Lamo*, melewati Sungai Sayangan, Sungai Rendang, dan Sungai Bajas.⁴⁹

Di samping itu, untuk keperluan transportasi ke arah Iilir sebelah barat dibuat jalan *Roadhuisweg* yang sekarang ini disebut Jalan Merdeka. Jalan ini bersambung dengan Jalan *Nassaulaan* atau Jalan Taman Talang Semut sekarang. Ruas jalan ini menghubungkan pusat kota dengan kompleks pemukiman Eropa di Talang Semut dengan menimbun Sungai Kapuran dan melewati Sungai Sekanak.⁵⁰

Sementara itu, pemerintah *gemeente* juga membuat jalan penghubung antara daerah 1 Ulu di tepi Sungai Ogan dengan wilayah Plaju di tepi Sungai Komerling yang memanjang di tepi Sungai Musi. Pembuatan jalan ini tidak dilakukan penimbunan. Namun, pembangunan jalan ini mempunyai dampak lain yang cukup besar terhadap aliran sungai. Pada musim pasang, orang tidak dapat lagi berlayar di sungai itu karena terhalang oleh badan jembatan yang dibangun untuk menghubungkan antar jalan itu.⁵¹

Pada 1939 juga dibangun *Wilhelmina Brug*, Jembatan Ogan – sekarang disebut Jembatan Kertapati- yang menghubungkan antara daerah Seberang Ulu dengan daerah Kertapati. Daerah Kertapati merupakan titik ujung jalan kereta api dari daerah pedalaman yang

⁴⁹Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 46.

⁵⁰*Ibid.*

⁵¹*Ibid.*, h. 47.

mengambil batubara dari tambang-tambang *Bukit Asam Mijnsteeencolen* (BAM). Proses penambangan ini di mulai pada 1919. Sementara itu, pembangunan jaringan kereta api untuk umum dimulai pada 1911 dan beroperasi pada 1927.⁵²

E. Simpulan

Kota Palembang pada masa Belanda mengalami perubahan yang sangat besar, keadaan kota mulai ditata dengan rapi. Hal ini juga menyebabkan keadaan ekologis Kota Palembang mengalami perubahan. Selain itu, pembangunan yang dilakukan juga menarik banyak penduduk untuk datang ke Kota Palembang dan membuat kota ini dihuni oleh berbagai macam etnis. Pertumbuhan penduduk yang sangat cepat tentu saja akan menimbulkan persoalan tersendiri dalam penataan ruang Kota Palembang. Namun, pembangunan dan penataan Kota Palembang terus dan harus dilakukan.

Modernisasi Kota Palembang dengan penimbunan-penimbunan sungai-sungai yang ada di dalamnya secara lambat tapi pasti telah mengubah citra Kota Palembang. Persepsi penduduk lokal Kota Palembang pun bergeser mengenai perubahan “ruang perairan” ke “ruang daratan”. Menurut analisis Irwanto, penduduk mulai memaknai “ruang daratan” yang tercermin dari jalan-jalan yang diciptakan oleh Pemerintah Kolonial Belanda sebagai sarana transportasi yang jauh lebih mudah dan cepat jika dibandingkan dengan “ruang perairan” sebelumnya. Namun, pembangunan jalan dan jembatan yang menimbun sungai tersebut membawa implikasi bagi masyarakat lokal yang melakukan proses adaptasi terhadap pola daratan yang diciptakan oleh Pemerintah Kolonial. Adaptasi yang dilakukan oleh masyarakat itu adalah dengan berjalan kaki,

⁵²*Ibid.*

naik becak China, sado, atau mobil bila mereka melakukan aktivitas perjalanan di dalam Kota Palembang.

Daftar Pustaka

- A.S. Sumadi. "Perbawa-Kota: Palembang menghadapi perkembangan Negara", dalam R.H.M. Akib, *Kota Palembang 1272 Tahun (684-1956) dan Limapuluh Tahun Kota Praja (Hamente) Palembang (1906-1956)*. Palembang: Rhama Publising Haouse, 1956.
- Aryandini Novita dan Sondang M. Siregar. *Fragmen Peradaban Palembang Tempo Doeloe dari Sriwijaya hingga Kolonial*. Palembang: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, Badan Pengembangan Sumber Daya Kebudayaan dan Pariwisata, Balai Arkeologi Palembang, 2010.
- ". "Pola Pemukiman di Kawasan Talang Semut Kota Palembang", dalam *Jurnal Arkeologi Siddhayatra*, Volume 7, Nomor 2 November, 2002.
- Bambang Budi Utomo, dkk. *Kota Palembang: Dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern*. Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2012.
- Dedi Irwanto Muhammad Santun. *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial*. Yogyakarta: Ombak, 2011.
- Djohan Hanafiah (ed.). *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang*. Palembang: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998.

Eko Budihardjo dan Djoko Sujarto. *Kota Berkelanjutan (Sustainable City)*. Bandung: Alumni, 2013.

Hestin Mulyandari. *Pengantar Arsitektur Kota*. Yogyakarta: ANDI, 2010.

<http://beritamusi.com/read/budaya/963/Pasar-16-Iilir.html#.UtadgFLyDIU>, diakses pada tanggal 15 Januari 2014, pukul 21:41 Wib.

Joni Lisungan. *Peran terhadap Masyarakat "Pasar Ikan di Pangkep"*. Sulawesi Selatan: de La Macca, 2012.

Jousairi Hasbullah. *Mamang dan Belanda: Goresan-goresan Wajah Sosial-Ekonomi dan Kependudukan Sumatera Selatan Zaman Kolonial dan Refleksi pada Hari Ini*. Palembang: Unsri, 1996.

La Ode Rabani. "Morfologi dan Infrastruktur Kota Buton 1911-1946", dalam Freek Colombijn, dkk. (ed.). *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak, 2005.

Nia K. Pontoh dan Iwan Kustiwan. *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. Bandung: ITB, 2009.

Paulus Hariyono. *Sosiologi Kota untuk Arsitek*. Jakarta: Bumi Aksara, 2007.

Pemerintah Kota Palembang. *Profile Palembang: The Historical and Heroic City 2005*. Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2005.

Purnawan Basundoro. *Dua Kota Tiga Zaman: Surabaya dan Malang Sejak Kolonial sampai Kemerdekaan*. Yogyakarta: Ombak, 2009.

Sabrina Sabila. "Kajian Pelestarian Kawasan Benteng Kuto Besak

Palembang Sebagai Aset Wisata”, *Tugas Akhir*. Semarang: Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, 2009.

Saiful Rahman, dkk. *Mengenal Tinggalan Benda Cagar Budaya di Palembang*. Palembang: Pemerintah Daerah Kota Palembang Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Palembang, 2009.

Zahnd, Markus. *Model Baru Perencanaan Kota yang Kontekstual: Kajian tentang Kawasan di Kota Semarang dan Yogyakarta suatu Potensi Perancangan Kota yang Efektif*. Yogyakarta dan Semarang: Kanisius dan Soegijapranata University Press, 2008.

