

# KEBIJAKAN POLITIK DAN EKONOMI PEMERINTAH KOLONIAL BELANDA YANG BERPENGARUH PADA MORFOLOGI (BENTUK DAN STRUKTUR) BEBERAPA KOTA DI JAWA

**Handinoto**

Staf Pengajar Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Jurusan Arsitektur, Universitas Kristen Petra

## ABSTRAK

Situasi politik, ekonomi dan keamanan sesudah selesainya Perang Jawa (1825-1830), berpengaruh sangat besar terhadap morfologi (bentuk dan struktur) kota-kota di P. Jawa. Cengkeraman kekuasaan yang makin kuat terhadap kota-kota pedalaman sesudah Perang Jawa mengakibatkan pemerintah kolonial menentukan kota Bandung dengan garnizun di Cimahi sebagai ‘kota garnizun’ untuk pedalaman Jawa Barat, Magelang untuk pedalaman Jawa Tengah dan Malang untuk pedalaman Jawa Timur. Sedangkan dalam bidang ekonomi keputusan politik untuk menjalankan sistim Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*, th. 1830-1870), serta dikeluarkannya ‘undang-undang agraria’ (th.1870) mengakibatkan timbulnya ‘kota sentra produksi, distribusi dan perdagangan’ di berbagai tempat di Jawa. Sedangkan naiknya tingkat kemakmuran akibat kemajuan ekonomi terutama pada awal abad ke 20, mengakibatkan timbulnya ‘kota peristirahatan’ di daerah pegunungan di Jawa Barat, Jawa Tengah maupun Jawa Timur. Jejak-jejak terbentuknya kota-kota tersebut masih dapat kita lihat sampai sekarang.

**Kata kunci:** kota di Jawa, kota garnizun, kota sentra produksi, distribusi dan perdagangan, kota peristirahatan.

## ABSTRACT

*Political, economic and security situation after the end of War of Java (1825 – 1830) greatly influenced the morphology (shape and structure) of towns in Java. The overruling power, which grew stronger and stronger on the remote towns after the war, had caused the colonial government to appoint Bandung with a garrison in Cimahi as the ‘garrison town’ for the hinterland of West Java, Magelang for Central Java, and Malang for East Java. Economically, the political decision to run ‘Cultuurstelsel’ (Enforced Cultivation, 1830 – 1870), and the published ‘Law of Land Ownership’ (1870) had caused the occurrence of ‘central cities of production, distribution and trade’ in several regions in Java. Besides this, the increase of prosperity level due to economic development especially at the beginning of the 20<sup>th</sup> century has created resort towns in the mountainous areas in West Java, Central Java and East Java. Traces of the formation process of these towns are still visible up to now.*

**Keywords:** towns in Java, garrison city, central cities of production, distribution and trade, resort town.

## PENDAHULUAN

“Colonial spaces then could be defined as spaces that accommodate the process of production, reproduction and its actors (the colonist and the colonized). It includes, the centre of productions (such as plantation, mining or industry), spaces that accommodates the necessities of the colonist (housing, market places, schools, health centre, recreation lace, and religious facility), spaces that accommodates control (such as military facility, town hall, other administrative functions etc.), and the colonial infrastructures with occupy spaces such as ports, railway system, station, canalisation, etc.” (Devisari Tunas, 2004)

(‘Colonial spaces’ bisa didefinisikan sebagai ‘ruang’ yang mengakomodasi proses produksi, reproduksi dan para aktor nya (penjajah dan yang dijajah). Itu

meliputi, pusat produksi (seperti perkebunan, pekerjaan tambang atau industri), ruang-ruang yang mengakomodasi keperluan dari penjajah (perumahan, pasar, sekolah, pusat kesehatan, tempat rekreasi, dan fasilitas religius, dll.), ruang yang mengakomodasi keperluan dari yang dijajah (perumahan, pasar, pusat kesehatan, sekolah, rekreasi dan fasilitas religius), ruang yang mengakomodasi masalah kontrol (seperti fasilitas militer, balai kota, dan fungsi lain seperti administratif dll.), dan infrastruktur kolonial yang mendukung kolonisasi seperti pelabuhan, jaringan kereta api, setasiun, kanalisasi, dan lain lain.)

Kolonisasi pemerintah Belanda atas P. Jawa, mengalami babak baru setelah berakhirnya ‘Perang Jawa’ (*Java Oorlog*, 1825-1830). Perang yang berkepanjangan tersebut, mengakibatkan kas negara kolonial menjadi bangkrut.

Maka diperlukan kebijakan baru terutama dalam bidang ekonomi untuk mengisi kekosongan kas negara. Kebijakan politik baru dalam bidang ekonomi tersebut terkenal dengan sebutan sistim *Cultuurstelsel* (Sistim Tanam Paksa, 1830-1870).

Kebijakan baru ini memperkuat kontrol para kolonis di daerah pedalaman P. Jawa, terutama atas tanah dan tenaga kerjanya<sup>1</sup>. Kebijakan baru ini juga menumbuhkan kota-kota sentra produksi, distribusi dan perdagangan untuk mendukung proses produksi yang berujung pada ekspor hasil-hasil perkebunan tersebut ke pasar Eropa.

Untuk mengendalikan berlangsungnya proses produksi tersebut diperlukan jaminan keamanan yang baik. Oleh sebab itu diperlukan pemikiran akan sistim pertahanan baru, sebagai pengganti sistim perbentengan dimasa lalu, dengan pendirian kota-kota 'Garnizun' di pedalaman P. Jawa.

Setelah berakhirnya sistim Tanam Paksa, pada th. 1870, pemerintah kolonial mengadakan kebijakan baru dengan mengeluarkan undang-undang agraria (*Agrarischewet*). Isi dari undang-undang tersebut pada pokoknya memberi kesempatan kepada pihak swasta (pertikelir) untuk menyewa tanah (selama 75 tahun), yang digunakan untuk perkebunan. Maka sejak saat itu berdirilah perkebunan partikelir dalam jumlah besar di Jawa, yang disusul dengan meningkatnya jumlah penduduk Eropa di Jawa. Orang-orang Eropa yang kaya ini banyak membutuhkan tempat atau kota untuk rekreasi, setelah mereka bekerja di daerah perkebunan, maupun di daerah perkotaan pantai Utara Jawa yang berhawa panas.

Maka sejak paruh kedua abad 19, akibat alasan-alasan diatas, di Jawa tumbuh kota-kota yang disebut sebagai kota Garnizun, kota sentra produksi, distribusi dan perdagangan, serta kota peristirahatan.

Tulisan dibawah ini tidak membahas bangunan pendukung dalam sistim produksi kolonial seperti perumahan, fasilitas militer, balaikota dsb.nya. Tapi lebih ditekankan pada perubahan bentuk dan struktur beberapa kota di Jawa sebagai akibat dari kebijakan pemerintah kolonial sejak berakhirnya 'Perang Jawa' sampai awal abad ke 20.

Perlu ditekankan disini bahwa Ir. Thomas Karsten memang punya peran sangat dominan pada proses perkembangan kota di Indonesia setelah th. 1915 (Bogaers, 1983). Tapi sebenarnya sebelum itu peran pemerintah kolonial Belanda sendiri sebagai penentu kebijakan tidak kalah pentingnya dalam proses pembentukan kota. Campur tangan pemerintah kolonial Belanda dalam hal penentu kebijakan perkembangan kota, terutama di Jawa mulai kelihatan sangat intensif, setelah selesainya perang Jawa (1825-1830).

## KOTA GARNIZUN<sup>2</sup>

Pengalaman menghadapi peperangan dimasa lalu, mengharuskan penguasa militer Belanda membuat sistim pertahanan yang meliputi seluruh P. Jawa. Pemikiran ini makin diperkuat setelah Nusantara diperoleh kembali dari kekuasaan Inggris pada th. 1816<sup>3</sup>. Mereka kemudian mendirikan benteng, serta sejumlah bangunan pertahanan kecil-kecil yang satu sama lain dihubungkan oleh jaringan jalan militer. Maka dibangunlah sebuah sistim pertahanan, yang harus merupakan dukungan pada struktur pemerintahan sipil di Jawa. Pemikiran ini tidak saja berakibat pada dibangunnya benteng-benteng baru, tapi juga kota-kota garnizun dan bahkan kota yang sama sekali baru.

Perbaiki kembali benteng-benteng lama serta pendirian benteng-benteng baru di berbagai kota di P. Jawa, pada hakekatnya tidak begitu berpengaruh terhadap perancangan kota yang ada. Kebanyakan benteng dibangun diluar atau disepanjang jalan militer, lebih berfungsi sebagai perisai dalam perencanaan kota<sup>4</sup>. Yang lebih

<sup>2</sup> 'Garnizun' secara harafiah berarti kelompok pasukan dalam jumlah besar yang menetap dalam sebuah kota atau benteng. Jadi Kota Garnizun secara harafiah bisa berarti: sebuah kota dimana terdapat kelompok pasukan dalam jumlah besar yang menetap di kota tersebut.

<sup>3</sup> Kekuasaan Inggris di Jawa terjadi pada th.1811-1816

<sup>4</sup> Sistim benteng ini kemudian dihapuskan pada th. 1905. Dalam Perkembangan selanjutnya boleh dikatakan perbentengan tersebut hanya tinggal nama dan arti sebagai pariwisata saja. Dari benteng-benteng semenjak jaman VOC yang sebagian atau seluruhnya tertinggal antara lain adalah benteng Japara (yang tertinggal hanya sebagai tembok dan sebuah bastion). Benteng 'Outmoeting' di Ungaran (tuh, sebagai asrama polisi). Benteng 'Vastenburg' di Solo (th. 1994 dijadikan pusat perbelanjaan). Benteng 'Vredenburg' diJogjakarta (dipergunakan sebagai Museum). Benteng 'Speelwijk' di Banten sebagai benteng tertua di Jawa (hanya tersisa puing-puing). Benteng 'Veldwachter' di Boyolali dan 'Engelenburg' di Klaten telah dibongkar. Benteng di Cilacap (dijadikan obyek wisata). Benteng 'Van den Bosch' di Ngawi juga masih dalam keadaan baik.

<sup>1</sup> Setelah perang Jawa (1825-1830), yang dipimpin oleh P. Diponegoro berakhir, maka P. Jawa mengalami masa damai yang cukup panjang, sehingga pemerintah kolonial punya banyak waktu untuk mengeksploitasi kota-kota di daerah pedalumannya

penting dari pendirian per-benteng-an adalah pendirian kota-kota Garnizun.

Sebelum P. Jawa dikuasai Inggris (1811-1816), tatanan militer sudah dibagi menjadi tiga daerah teritorial yang besar. Wilayah pertama meliputi Anyer sampai Cirebon, wilayah kedua ialah Cirebon sampai Rembang dan wilayah ketiga dari Rembang sampai Banyuwangi. Tempat kedudukan komandan militernya masing-masing di Batavia, Semarang dan Surabaya. Pembagian daerah militer ini hampir sama dengan pembagian daerah administrasi sipil yang dibentuk hampir satu abad kemudian<sup>5</sup>.

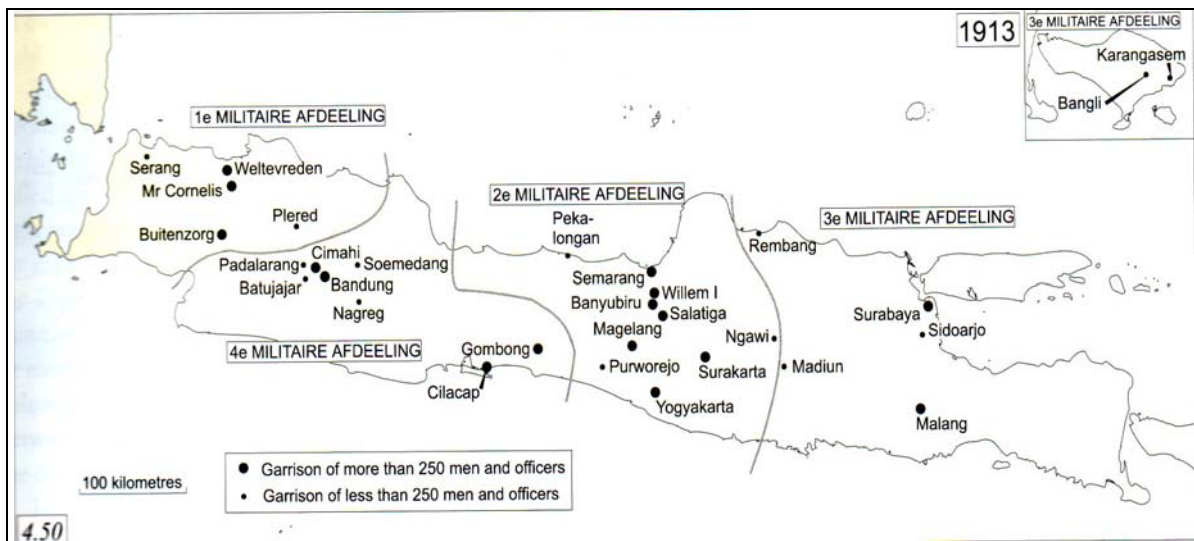
Sesudah th. 1880 ada pergeseran dalam strategi pertahanan di Jawa. Sistem pertahanannya dialihkan kepada musuh dalam negeri dan bukan dari serbuan bangsa Eropa (Portugis, Inggris, dsbnya) seperti masa lalu. Untuk menjaga pertahanan di daerah pedalaman P. Jawa maka dipilih kota-kota garnizun pada tiap-tiap propinsi. Malang untuk propinsi Jawa Timur, Magelang untuk propinsi Jawa Tengah dan Bandung dengan garnizun di Cimahi untuk Jawa Barat<sup>6</sup>. Sesudah th. 1880 daerah teritorial pertahanan di Jawa dibagi menjadi 4 afdeling (lihat gb.peta no.1), tapi kota Malang, Magelang

dan Bandung dengan garnizun di Cimahi tetap dipertahankan dan dikembangkan sebagai kota Garnizun.

### Malang Sebagai kota Garnizun<sup>7</sup>.

Dilihat dari geografisnya Malang terletak di tengah-tengah Jawa Timur diatas lembah dengan ketinggian sekitar 450 M diatas permukaan laut. Disebelah Barat dan Timur diapit oleh rantai pegunungan dan puncak-puncak gunung, diantaranya Gunung Mahameru (3676 M), puncak tertinggi di Jawa. Karena letaknya yang ada di pusat dan tinggi, maka dari segi strategi dipilihnya Malang sebagai kota garnizun untuk Jawa Timur adalah sangat tepat.

Pada abad ke 19 kota lama Malang berbentuk seperti segi panjang, dengan batas kota menyusuri tebing kali Brantas disebelah Utara yang tidak begitu teratur, dan sejumlah struktur jalan yang saling menyilang dengan tegak lurus. Di wilayah yang dibatasi oleh pinggiran kota yang terjal, Malang mempunyai luas sekitar 100 HA, sebuah wilayah yang cukup besar(Gill, 1995:218).



(sumber: Cribb, 2000)

**Gambar 1. P. Jawa pada th. 1913 dibagi menjadi 4 daerah teritorial, seperti terlihat pada peta diatas. Malang di Jatim, Magelang di Jateng dan Bandung dengan ganizun di Cimahi di Jabar, merupakan kota Garnizun utama di kota pedalaman Jawa.**

<sup>5</sup> Propinsi Jawa Barat diresmikan th.1926, propinsi Jawa Tengah diresmikan th. 1930 dan propinsi Jawa Timur diresmikan th. 1929.

<sup>6</sup> Selain Malang, Magelang dan Cimahi, masih terdapat beberapa kota pusat kemiliteran di Jawa. Seperti Ngawi dan Purworejo. Tapi pada akhir abad ke 19 dan awal abad ke 20, Malang, Magelang dan Cimahi terus dikembangkan sebagai kota Garnizun yang penting di Jawa. Sedangkan Ngawi dan Purworejo, perannya diperkecil meskipun tidak dihapus sama sekali.

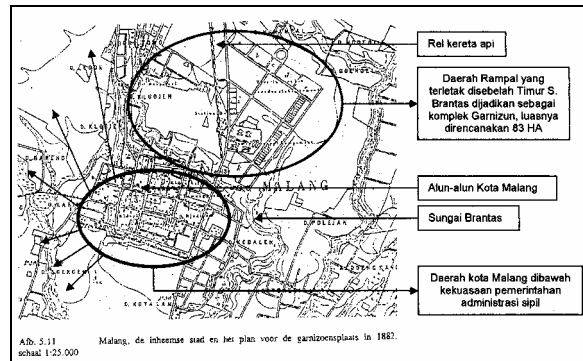
<sup>7</sup> Tentang perkembangan kota Malang pada jaman kolonial lihat : Handinoto dan Paulus Suhargo(1996), *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat U.K. Petra dan Penerbit Andi, Yogyakarta.

Pada th. 1879 dengan dirampungkannya jalan kereta api terakhir Lawang-Malang, perhubungan kereta api Surabaya-Malang menjadi kenyataan. Kereta apinya berhenti disebelah Utara 'Kota Lama' dan stasiunnya menghadap ke tangsi militer semi permanen yang luasnya kurang dari 8 HA (Gill, 1995:218).

Pada th. 1882 telah diselesaikan rencana untuk membangun sebuah komplek garnizun, disebelah Timur jalan kereta api, dimana termasuk juga tangsi yang asli. Garnizun ini luasnya tidak kurang dari 83 HA. Lokasi tersendiri dari garnizun Eropa yang besarnya kurang lebih sama dengan kota asalnya, merupakan lapangan segi tiga, disebelah Timur Laut dan Tenggara di kurung oleh deretan bangunan militer dan tempat tinggal para opsir, dan disebelah Barat dibatasi oleh jalan Kereta Api (lihat peta gb.no.2.). Ruang luar di tengah-tengah yang masih kosong, disediakan untuk lapangan baris-berbaris. Perumahan untuk para opsir tinggi dengan biro-biro dan gudang berdiri sepanjang jalan kereta api, sedangkan rumah sakit militer menempati lapangan yang paling Selatan di sebelah Kali Brantas (lihat peta gb.no.2)

Yang menarik ialah, bahwa sumbu jalan di dalam segitiga garnizun tersebut yang menuju ke Utara langsung berhadapan dengan pos penjagaan militer. Bagan tersebut dalam pelaksanaannya mengalami beberapa perubahan. Sumbunya dihapuskan, demikian pula deretan gedung-gedung disebelah Timur Laut untuk batalion tempur, pos penjagaan dan artileri. Ini telah dipindahkan di sebelah Timur dari isi segitiga dengan cara yang lebih rapat (Gill, 1995:219)

Pembangunan kota Malang sesudah ditunjuk sebagai Kotamadya (*Gemeente*) pada th. 1914, lebih mengarah ke Barat, karena perkembangan kearah Timur selain terhalang oleh adanya daerah kuburan Cina (Kutobedah), juga karena adanya eksistensi komplek militer di daerah Rampal. Jadi jelas perencanaan kota Malang sebagai kota Garnizun, yang selesai th. 1882, berpengaruh sekali terhadap perkembangan kota Malang dimasa mendatang. Pada awal abad ke 20, kota Malang sering disebut sebagai kota musim bunga bagi orang Eropa. Hal ini membuktikan bahwa bagian kota yang dikelola oleh administrasi sipil kemudian berkembang pesat, sedangkan daerah militernya yang terletak di lingkungan Rampal tetap dipertahankan sampai sekarang.

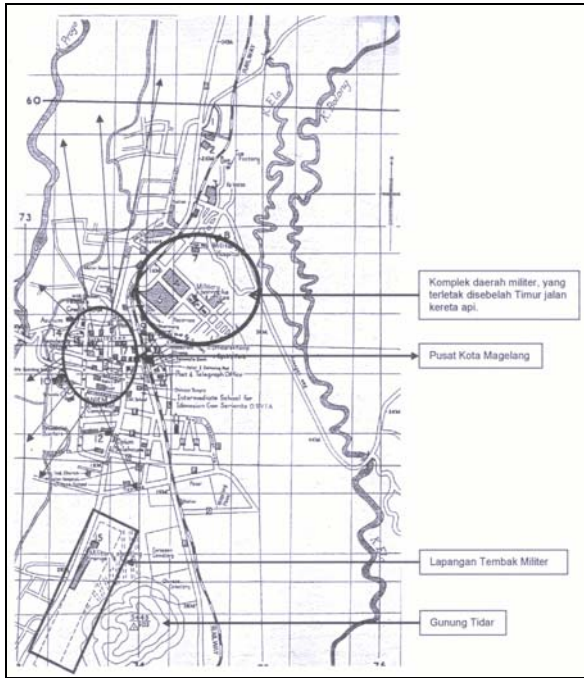


**Gambar 2.** Peta Kota Malang pada th. 1882. Di dalam peta terlihat dengan jelas daerah Ngrampal (Rampal) yang terletak disebelah Timur sungai Brantas dikembangkan sebagai daerah militer. Luas daerah militer tersebut (83 HA) hampir sama dengan luas kota lamanya sendiri (100HA). Dalam perkembangan selanjutnya setelah th. 1914, Malang ditentukan sebagai Kotamadya (*gemeente*), dan terus berkembang ke arah Barat menjadi kota kedua terbesar di Jawa Timur.

### Kota Garnizun Magelang

Seperti halnya dengan Malang, Magelang secara geografis terletak di lembah G. Tidar, yang berhawa sejuk. Kotanya diapit oleh aliran dua buah sungai yaitu K. Progo dan K. Elo. Magelang pada awalnya bukan dirancang sebagai kota militer, tapi baru kemudian hari dijadikan kota garnizun dan sekaligus sebuah pusat pendidikan militer<sup>8</sup>. Di Magelang, kompleks militernya dibangun pada salah satu sisi kota, yaitu di sebelah Utara. Komplek garnizunnya pada tata ruang kota secara keseluruhan tidak mendominasi sebagai kota tersendiri atau bagian kota yang khusus. Hal ini disebabkan, oleh karena pada waktu garnizun dibangun, pemerintah setempat telah memutuskan, akan melanjutkan pembangunan berdasarkan karakteristik morfologi yang asli dari bentuk dan struktur kota Magelang, yaitu bentuk yang mempunyai karakteristik berdasarkan jalan kota yang sudah ada (Gill, 1995:220).

<sup>8</sup> Sampai sekarang kota Magelang masih dijadikan pusat pendidikan militer. Disana setelah kemerdekaan didirikan sebuah akademi militer yang dinamakan AMN (Akademi Militer Nasional). AMN, kemudian berhasil mencetak perwira-perwira Angkatan Darat Republik Indonesia, sesudah kemerdekaan.



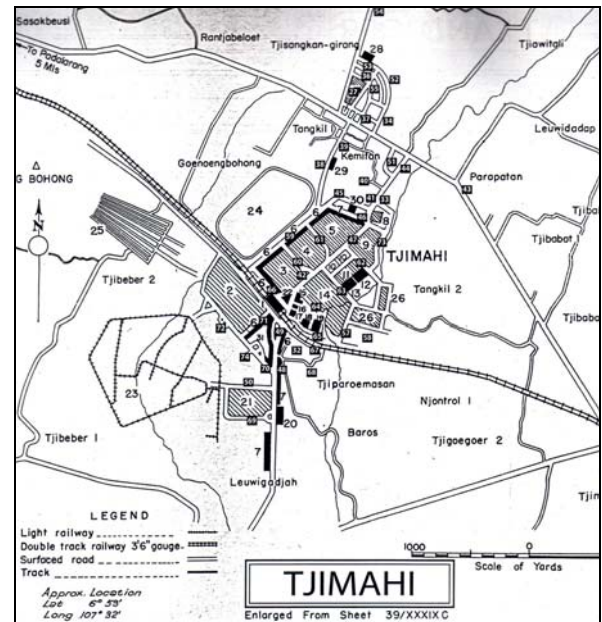
**Gambar 3. Peta Kota Magelang th.1945. Kotanya berhawa cukup dingin karena letaknya berada di lembah G. Tidar. Daerah kompleks militer dibangun disebelah Utara Pusat kota dan sebelah Timur jalan kereta api. Jalan kereta apinya terbentang dari arah Utara-Selatan searah dengan aliran sungai. Secara spesifik kehadiran daerah garnizon tidak begitu berpengaruh pada bentuk dan struktur kota secara keseluruhan. Perkembangan kota selanjutnya mengikuti jaringan jalan yang sudah ada, sehingga tidak terpengaruh dengan adanya daerah garnizon.**

### KOTA SENTRA PRODUKSI, DISTRIBUSI DAN PERDAGANGAN

Perang Jawa atau *Java Oorlog* yang berlangsung lama antara th. 1825 sampai th. 1830 pimpinan P. Diponegoro, yang menghabiskan biaya lebih dari 25 juta Gulden, membuat kas negara pemerintah kolonial hampir bangkrut. Untuk menambah kocek negara, sesudah perang Jawa tersebut pemerintah kolonial menjalankan sistem pertanian yang dinamakan *Cultuurstelsel* (Tanam Paksa). Pelaksanaan *Cultuurstelsel* tersebut berlangsung antara th. 1830 sampai 1870.

Kota-kota di pedalaman Jawa dulunya semata-mata adalah pusat pemerintahan. Hal ini mengalami perubahan, setelah ditingkatkannya kontrol atas tanah dan tenaga kerja melalui sistem *Cultuurstelsel* (1830-1870). Perubahan yang lebih signifikan terjadi setelah Jawa dibuka untuk perkebunan partikelir yang sudah dimulai

sejak th. 1860<sup>9</sup>. Dengan adanya eksploitasi partikelir lewat perkebunan timbul penjabaran ekonomi di dalam fungsi kota dan berakibat langsung kepada bentuk dan struktur kotanya. Dengan kata lain berakibat pada wajah kota secara keseluruhan.



Legenda:

1. Stasiun. 2. Rumah Sakit Militer. 3. Tangsi Batalion Infanteri ke 4. 4. Tangsi Batalion Infanteri ke 9. 5. Tangsi Batalion Geni, dan Teknis. 6. Perumahan Perwira Tinggi. 7. Perumahan Perwira Menengah. 8. Kantin Militer. 9. Tangsi metraliur. 10. Lapangan Terbuka. 11. Penjara Militer. 12. Pemandian Militer. 13. Tempat Magazim. 14. Mobiele Artillerie. 15. Kantor Komandan. 16. Kantor Pos. 17. Sekolah (ELS). 18. Toko Roti Militer. 19. Hotel. 27 Alun-Alun. 30. Pos Polisi 35. Mesjid. 36. Kantor Wedana. 43. Jalan Raya Pos (Grotepostweg).

**Gambar 4. Peta kota Cimahi th. 1945. Cimahi adalah sebuah kota yang pada awalnya dirancang sebagai kota Garnizon. Di kota yang dilewati oleh 'Jalan Raya Pos' (*grotepostweg*) dan berdekatan dengan kota Bandung ini terdapat semua fasilitas militer, mulai dari barak, perumahan perwira sampai toko dan rumah sakit militer**

Produksi pertanian di Jawa terutama ditujukan kepada pasar dunia. Hal ini menuntut penyesuaian fungsi kota kepada situasi baru dan diperlukan pembagian kerja yang baru, berdasarkan hal-hal yang bertolak kepada kepentingan komersial. Produksi perkebunan kolonial memperoleh bentuk baru sebagai sentra produksi, distribusi dan perdagangan, yang diatur dalam sistem perkotaan. Di dalam rangka ini masing-masing kota memberikan sumbangannya

<sup>9</sup> Akhirnya pada th. 1870 diadakan undang-undang yang dinamakan 'agrarischewet', yang memberi ijin secara resmi dibawah undang-undang kepada pihak swasta untuk menyewa tanah untuk perkebunan.

sendiri di dalam produksi ekspor kolonial. Sentra perdagangan Eropa bertugas untuk mengatur produksi ekspor ke pasaran dunia berkembang menjadi pusat-pusat kerja yang khas, yang dipimpin oleh orang-orang Eropa. Dari periode inilah adanya sebutan ‘beneden stad’ (kota bawah) untuk sentra bisnis dan ‘boven stad’ (kota atas) untuk rumah tinggal personil Eropa. Untuk Jawa Timur mata rantai ini dalam pengadaan kontak dengan jaringan bisnis diseberang laut, kecuali dilakukan oleh Surabaya, juga semula dilakukan oleh Pasuruan (Gill, 1995:224).

Yang menjadi dasar keberhasilan konsepsi sistim perkotaan ini ialah oleh karena pedalaman pulau Jawa dapat dibuka, karena adanya jaringan jalan darat dan jalan kereta api, serta adanya pelabuhan di kota-kota besar.

Di bawah ini akan diberikan secara garis besar kasus kota-kota di Jawa Timur. Di Jawa Timur dapat dibedakan adanya dua macam sistim kota, dengan Surabaya sebagai stasiun akhir regional, Yang pertama yaitu kota-kota di ‘pedalaman Jawa Timur’ dan yang kedua kota-kota di ‘sudut Timur Jawa Timur’. Disini akan dibicarakan sistim kota secara singkat, dan akan ditempatkan beberapa aspek struktur morfologis kota-kota tersebut bila dihadapkan dengan fungsinya di dalam sistim perkotaan (Gill, 1995:225).

### Pedalaman Jawa Timur.

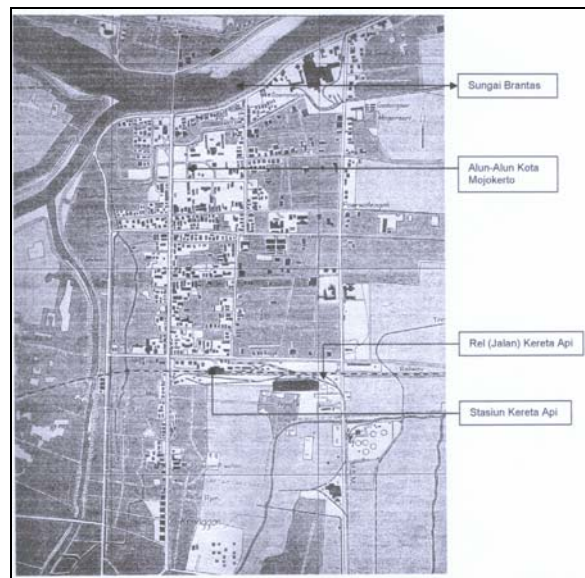
Di dalam sistim yang pertama, kota-kota Madiun, Kediri dan terutama Mojokerto bersama Sidoarjo<sup>10</sup>, merupakan titik-titik pusat perkebunan gula. Di dalam Karesidenan Surabaya saja pada th. 1930 sudah ada 36 pabrik gula. Sedangkan Kediri dan Blitar merupakan sentra dari produksi dan distribusi tembakau.

Di dalam sistim sentra produksi, Mojokerto mempunyai tempat yang khusus. Oleh karena letaknya di Delta Brantas yang rendah, keadaannya amat bagus untuk padi dan tebu. Meskipun tanahnya yang banyak mengandung air (becek), toh pada pertengahan abad ke 19 dapat dirampungkan pembangunannya. Van Gelder mencatat pada th. 1893:

“Selama 60 tahun di ibukota tersebut tidak ada rumah batu satu pun, sekarang kita

menemukan sebuah lapangan persegi, dikelilingi oleh rumah-rumah, diantaranya dari Asisten Residen dan Bupati yang begitu indah, gedung sekolah, mesjid dan sebuah penjara. Kita merasa senang menyaksikan ladang-ladang sawah dan tebu, yang tempo hari hanya rawa saja”.

Mojokerto dibangun menurut bentuk dan struktur sistim jalan samping yang lurus yang panjang sekali dengan jalan-jalan melintang yang tegak lurus memotongnya berupa jaringan yang rapat. Jaringan jalannya mengikuti jaringan *drainase* dari kota. Mojokerto sepertinya sebuah kota *polder* di lembah ngarai di Jawa. Rupanya biaya pembangunannya bukan halangan besar, mengingat apa yang dapat diharapkan sebagai saldo eksploitasinya. Yang menarik juga ialah, betapa besar jumlah penduduk Cina yang sekitar 10 %. Hal ini tidak banyak terdapat di kota-kota lain di Jawa (Gill, 1995:224).



**Gambar 5. Peta Kota Mojokerto th. 1945. Pada th. 1830 an, Mojokerto masih pantas disebut sebagai sebuah desa, karena tidak terdapat bangunan permanen sama sekali disana. Tapi diakhir abad ke 19 dan awal abad ke 20, kota ini bertumbuh dengan sangat cepat, akibat dari ladang-ladang padi dan perkebunan tebu serta pabrik gula disekelilingnya. Bentuk dan Struktur kotanya terbentuk oleh struktur jalan samping Utara-Selatan yang sangat panjang dan jalan Timur-Barat yang saling memotong secara tegak lurus. Jaringan jalan ini dibentuk untuk memudahkan akses ke daerah-daerah produksi pertanian yang ada disekitarnya.**

<sup>10</sup> Tentang kehidupan di daerah perkebunan tebu di Sidoarjo dan desa Tulangan, dilukiskan dengan sangat dramatis sekali oleh Pramudya Ananta Toer dalam novel sejarahnya yang terkenal: “Anak Semua Bangsa”, Hasta Mitra, 1980.

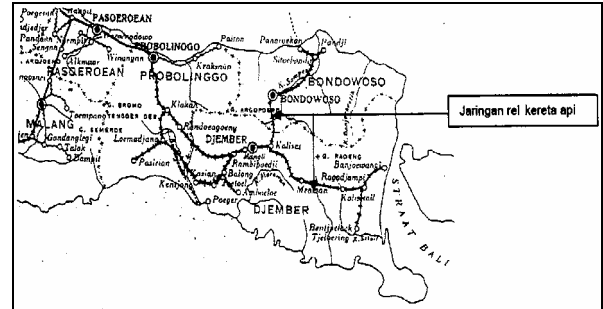
Sebagai pusat produksi Mojokerto mempunyai kemanfaatan yang tinggi. Ini bukan saja disebabkan oleh struktur kota, dimana jalannya saling memotong dengan tegak lurus. Jalan tram api yang dipergunakan untuk pengangkutan tebu dan gula juga melewati jalan pertokoan utama dan alun-alun. Yang istimewa dari morfologi kota Mojokerto ialah struktur poldernya yang berasal dari Belanda yang secara rapi dapat di kaitkan pada pola dasar dari alun-alun (lihat gb. peta no.5.)

### Daerah Sudut Timur, Jawa Timur.

Di dalam sistim kota di Jawa Timur termasuk Pasuruan, Probolinggo, Besuki dan Situbondo, yang letaknya semua di pantai sudut Timur, merupakan sentra dari produksi gula, kota pedalaman Lumajang, Jember dan Bondowoso adalah sentra produksi tembakau. Selanjutnya Pasuruan, yang juga menjadi terkenal karena stasiun percobaan gula, dan Probolinggo, menjadi sentra distribusi dan pengapalan produk-produk untuk gula, tembakau dan beras. Sebagai sentra distribusi dan perdagangan perantara, kedua kota tersebut mempunyai letak yang berfungsi dengan baik, dilengkapi dengan dermaga dan gudang-gudang pengiriman barang. Fungsi ini juga dibuktikan dari jumlah kelompok penduduk Cina<sup>11</sup> yang pada th.1905 di masing-masing kota ini merupakan hampir 10% dari jumlah penduduk. Pasuruan juga mempunyai Kampung Cina (Pecinan) yang luas, dengan berkurangnya penjabaran kawasan hunian Cina, sebagaimana halnya di Mojokerto. Hal yang sama juga berlaku untuk Probolinggo. Kedua kota tersebut karena fungsinya yang lain itu, tidak bisa mempunyai karakter kemanfaatan seperti halnya Mojokerto (Gill, 1995:225).

Kalau diringkas, maka dapat dikatakan bahwa sentra produksi dan distribusi dapat dianggap sebagai bengkel dari tanah jajahan, dan bengkel produksi kolonial, hal mana mempunyai karakter yang cenderung menuju ke kemanfaatan, yang juga terwujud di dalam struktur tata ruangnya. Bentuk dan struktur jalan kotanya rasional dan menganut type jalan lurus yang saling menyilang tegak lurus. Disamping itu blok-blok jalan maupun struktur kotanya diberi *lay-out* yang memungkinkan perluasan

lebih lanjut. Di kota-kota tersebut perdagangan perantara oleh orang-orang Cina bertumbuh subur, yang juga terbukti dari keluasan wilayahnya, maupun dalam terpisahnya kawasan Cina (Pecinan) dalam kawasan untuk perdagangan dan kawasan lain untuk hunian (Gill, 1995:225).



**Gambar 6.** Jaringan kota-kota didaerah sudut Timur, propinsi Jawa Timur. Jaringan jalan kereta api menghubungkan kota-kota utama seperti: Pasuruan, Probolinggo, Djember, Bondowoso, Banyuwangi, serta kota-kota kecil seperti :Klakah, Lumajang, Pasirian, Ambulu, Kalisat, Situbondo dan sebagainya.

### KOTA PERISTIRAHATAN

Secara geografis sebagian besar sentra produksi dan sentra pekerjaan di P. Jawa, terletak di daerah dataran rendah dengan iklimnya yang panas dan menghabiskan tenaga bagi orang Eropa, yang biasa hidup didaerah dingin. Orang Eropa yang mempunyai tanah jahan di Afrika dan Asia seperti Perancis dan Inggris dalam sejarahnya punya kebiasaan untuk mendirikan tempat-tempat peristirahatan di tanah jajahannya. Orang Belanda di Jawa juga membangun daerah-daerah peristirahatan dan rekreasi di daerah pegunungan yang berdekatan dengan kota dimana mereka bekerja<sup>12</sup>. Meskipun kebutuhan akan daerah-daerah peristirahatan yang sehat dan sejuk sudah ada sejak abad ke 19, pembangunan yang sadar akan sentra-sentra peristirahatan dan pemulihan kesehatan baru dilakukan pada pergantian abad (dari abad 19 keabad 20), setelah daerah Jawa mengalami Eropanisasi yang kuat, pada awal abad ke 20 (Gill, 1995:226)

Daerah-daerah pegunungan tersebut bertumbuh dari tempat peristirahatan menjadi

<sup>11</sup> Sebagian besar penduduk Cina pada umumnya merupakan pedagang perantara, antara petani Pribumi dan perusahaan perkebunan Belanda yang melakukan kegiatan eksport-import hasil pertanian/perkebunan ke kawasan Eropa

<sup>12</sup> Pada jaman kolonial terutama pada abad ke 20 (sebelum kemerdekaan), ada liburan musim panas (antara Juli s/d Agustus-September) yang diciptakan supaya sebagian orang-orang Eropa bisa menikmati liburan di daerah pegunungan.

tempat tinggal. Linggarjati, Lembang, masing-masing diatas Cirebon dan Bandung, beserta Tretes dan Batu diatas Surabaya dan Malang bertumbuh menjadi daerah hunian tetap. Tempat-tempat di ketinggian itu akhirnya juga menjadi tempat untuk menetap. Selama sistim penjajahan, pengerjaan orang dikoloni, maka repatriasi pegawai negeri atau swasta ke Negeri Belanda, setelah bekerja di daerah katulistiwa, menjadi kebiasaan yang baku. Dengan demikian banyak pengalaman menjadi terpakai. Dengan pembangunan kawasan tempat tinggal di pegunungan ini, banyak keahlian para tenaga mantan ahli ini masih bisa dimanfaatkan (Gill, 1995:227)

Namun keadaan kawasan hunian di pegunungan disini tidak bisa dibandingkan dengan *hill stations*<sup>13</sup> orang Inggris di India. Karena ada perbedaan besar dalam waktu dan anggapan kolonial. Orang-orang Inggris mulai dengan *hill station* nya sejak th. 1815, sedangkan orang Belanda baru tiga perempat abad kemudian. Sementara itu jaman sudah berubah.

Di samping kawasan pegunungan yang menjadi bagian dari sistim kota yang luas, masih ada kota-kota lain yang fungsinya serupa, misalnya Sarangan diatas Madiun, Tosari dan Nongkojajar diatas sentra-sentra pekerjaan di dataran pantai Jawa Timur, yang lebih melayani kebutuhan lokal. Termasuk disitu Selabintana diatas Sukabumi dan Garut serta Pengalengan dekat Bandung, Baturaden diatas Purwokerto, Kaliurang diatas Jogjakarta dan Tawangmangu diatas Surakarta (Gill, 1995:227)

Dari daerah-daerah peristirahatan tersebut diatas hanya Tawangmangu lah yang secara sadar mengikuti rencana tata kota. Tawangmangu letaknya di lereng sebelah Barat gunung Lawu, disebelah jalan Surakarta-Madiun dengan ketinggian sekitar 1350 M. Pusat peristirahatan tersebut dibangun diatas punggung gunung diantara dua sungai. Yang istimewa di dalam perencanaan tersebut ialah bahwa ada empat desa yang dimasukkan kedalam rencana ke tata kotaan dan bahwa di dalam rencana tersebut dimuat ketentuan yang bertolak bahwa itu baik untuk orang desa, maupun orang kota, Pribumi maupun

orang Eropa dan Cina. Kawasan peristirahatan tersebut menjulur dari desa terbesar Tawangmangu dengan pusat Pribumi sampai pada pasar dan toko dan pusat golongan Eropa yang lebih tinggi letaknya. Diantara kedua pusat tersebut dibangunlah villa-villa kecil Pribumi sampai villa-villa besar Eropa. Ada jalan terobosan yang berjalan dibelakang desa sejajar dengan jalan besar tanpa mengganggu desa yang terbangun. Dengan *opzet* ini maka maksud untuk memadukan unsur Pribumi dengan unsur Eropa dapat diwujudkan secara harmonis. Bagan dari kota yang terletak di dataran tinggi Tawangmangu meliputi re strukturisasi dari lanskap tanpa mengganggu pola hunian Pribumi yang ada (lihat gb.no.7.).

Tawangmangu termasuk kedalam wilayah Mangkunegaran dan diprakarsai oleh Mangkunegoro VII. Pembangunannya dimulai th. 1933. Pada th. 1936 sudah berdiri 111 villa dengan berbagai ukuran, diantaranya 50 milik orang Eropa, 22 milik orang Cina dan 39 milik orang Jawa dan Pribumi lain. Struktur dari daerah-daerah ketinggian ini karena lapangannya memang sudah naik-turun sudah memberikan kebebasan yang besar, lebih besar tentunya dari yang dapat diberikan oleh tempat-tempat kerja di dataran rendah Jawa (Gill, 1995:227-228)



Gambar 7. Kota Peristirahatan Tawangmangu th. 1945.

## KESIMPULAN

Kalau dipandang dari perspektif 'city as a process', perkembangan morfologi (bentuk dan struktur) sebuah kota sangat banyak dipengaruhi oleh segi-segi politik, ekonomi dan keamanan. Kota-kota di Jawa terus mengalami perkembangan sesuai dengan kondisi politik, ekonomi dan keamanan pada jamannya. Perkembangan tersebut tidak hanya mempengaruhi kota-kota

<sup>13</sup> 'Hill station' adalah tempat atau rumah peristirahatan musim panas bagi orang Inggris di India yang dibangun didaerah pegunungan. 'Hill station' ini biasanya dibangun dengan sangat indah dan mewah sekali. Orang Inggris yang berdiam di New Delhi, misalnya, pada musim panas sering pergi ke kota Simla yang berhawa dingin waktu musim panas. Mereka ini membangun rumah peristirahatan dengan sangat mewah sekali. Lihat buku: "Indian Style" (1990), Thames and Hudson Ltd. London, hal. 60-67.



besar seperti Batavia (Jakarta), Semarang, Bandung dan Surabaya, tapi juga kota-kota kecil yang terletak di pedalaman P. Jawa lainnya.

Ada dua jaman yang sangat berpengaruh terhadap perkembangan morfologi kota di Jawa. Yang pertama adalah sesudah 'Java Oorlog' (Perang Jawa, 1825-1830), yang disusul dengan adanya sistim Tanam Paksa (*Cultuurselsel*) dan yang kedua adalah sesudah dilaksanakannya 'Undang-Undang gula (1870) serta Undang-undang Desentralisasi' th. 1905. Perubahan morfologi kota di Jawa sesudah pelaksanaan Undang-Undang Desentralisasi (th.1905), berpengaruh besar pada kota-kota besar seperti Batavia, Bandung, Semarang, Surabaya dan Malang. Tapi kota-kota yang relatif lebih kecil seperti Pasuruan, Probolinggo, Magelang, Mojokerto, Cilacap, dsbnya, secara morfologi tidak begitu terpengaruh oleh adanya modernisasi kota-kota di Jawa sesudah th. 1900.

Itulah sebabnya kondisi politik, ekonomi dan keamanan setelah 'Perang Jawa'(1825-1830), perlu dikaji lebih mendalam kalau kita ingin mengetahui lebih jauh tentang perkembangan morfologi kota-kota yang relatif kecil di Jawa. Tulisan diatas baru merupakan suatu pandangan secara garis besar saja. Masih diperlukan banyak penyelidikan dan penelitian untuk mengupas keberadaan bentuk dan struktur kota-kota di Jawa dalam hubungannya dengan masa lalu.

Yang perlu juga dicatat disini ialah bahwa perubahan morfologi pada kota-kota di Jawa dari awal abad ke 19 sampai pertengahan abad ke 20 (pada masa kolonial), sama sekali tidak pernah melibatkan penduduk Pribumi setempat dalam pengambilan keputusannya. Jadi wajar jika setelah kita merdeka (th 1945) banyak kota-kota di Jawa kehilangan jejak masa lampau.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Bogaers, Erica, *Ir. Thomas Karsten en de Ontwikkeling van de Stedebouw in Nederlands Indie, 1915-1940*, Universiteit van Amsterdam, Juni 1983
- Burger, D.H., *Perubahan Struktur Dalam Masyarakat Jawa*, Bhatara, Jakarta. 1977.
- Carey, Peter, *Asal Usul Perang Jawa*, Pustaka Azet, Jakarta. 1986a.
- Carey, Peter, *Ekologi Kebudayaan Jawa & Kitab Kedung Kebo*, Pustaka Azet, Jakarta. 1986b.
- Cribb, Robert, *Historical Atlas Of Indonesia*, University Of Hawai'i Press Honolulu. 2000.
- Diessen, J.R. van & R.P.G.A. Voskuil, *Stedenatlas Nederlands-Indie*, Asia Maior, Purmerend. 1998.
- Diessen, J.R. van, et.al., *Grote Atlas Van Nederlands Oost Indie*, Asia Maior, Purmerend. 2003.
- Djamhari, Saleh As'ad, *Strategi Diponegoro, Stelsel Benteng 1827-1830*, Komunitas Bambu, Jakarta. 2004.
- Gill, Ronald Gilbert, *De Indische Stad op Java en Madura, een Morphologische Studie van haar Ontwikkeling*. Disertasi Doktor. 1995.
- Handinoto dan Paulus Suhargo, *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat U.K. Petra dan Andi, Yogyakarta. 1996.
- Kostof, Spiro, *The City Shaped; Urban Pattern and Meanings Through History*, a Bulfinch Press Book, Little Brown and Company, Boston-Toronto-London. 1991.
- Niel, Robert van, *Sistem Tanam Paksa Di Jawa*, LP3ES. 2003.
- Ricklefs, Merle C., *Sejarah Indonesia Modern*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. 1991.
- Toer, Pramudya Ananta, *Anak Semua Bangsa*, Hasta Mitra. 1980.
- Zuhdi, Susanto, *Cilacap (1830-1942), Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Kepustakaan Populer Gramedia, Jakarta. 2002.