

Penataan infrastruktur Kota Manado 1824-1945

Infrastructure arrangement in Manado during 1824-1945

Putra Kamajaya¹, Henki Riko Pratama¹, Vivi Sandra Sari², dan Irfanuddin Wahid Marzuki²

Pusat Riset Arkeometri, BRIN¹, Pusat Riset Arkeologi Prasejarah dan Sejarah BRIN²
pkamajaya@gmail.com

ABSTRACT

Keywords:
Infrastructure; Urban planning; Manado; Minahasa.

This article discusses the arrangement of Manado city infrastructure carried out by the Dutch colonial government in 1824-1945. Manado City before being laid out and became the center of government of the North Sulawesi region was a traditional Minahasa settlement that lacked adequate infrastructure. The research method uses multidisciplinary archaeology, which combines archaeological methods with other disciplines (urban planning and spatial planning). The results showed that the arrangement carried out by the Dutch colonial government included a network of roads and bridges, ports, offices, defense, commerce, open space, and cemeteries. The infrastructure in Manado has undergone significant changes since the Dutch colonial era. Many colonial buildings that were damaged during World War II have either changed their function or been replaced by new buildings.

ABSTRAK

Kata Kunci:
Infrastruktur;
Penataan kota;
Manado; Minahasa.

Artikel ini membahas penataan infrastruktur kota Manado yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1824-1945. Kota Manado sebelum ditata dan menjadi pusat pemerintahan wilayah Sulawesi bagian utara merupakan permukiman tradisional Minahasa yang kurang memiliki infrastruktur yang memadai. Metode penelitian menggunakan arkeologi multidisipliner, yang menggabungkan metode arkeologi dengan disiplin ilmu lain (perencanaan dan tata ruang kota). Hasil penelitian menunjukkan, bahwa penataan yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda meliputi jaringan jalan dan jembatan, pelabuhan, perkantoran, pertahanan, perniagaan, ruang terbuka, dan pemakaman. Infrastruktur di Manado telah mengalami perubahan signifikan sejak zaman penjajahan Belanda. Banyak bangunan kolonial yang rusak selama Perang Dunia II telah berubah fungsi atau diganti dengan bangunan baru.

Artikel Masuk 28-05-2024
Artikel Diterima 12-08-2024
Artikel Diterbitkan 20-08-2024



VOLUME : 43 No.2, November 2023, 175-198
DOI : <https://doi.org/10.55981/jba.2023.5026>
VERSION : Indonesian (original)
WEBSITE : <https://ejournal.brin.go.id/berkalaarkeolog>

ISSN: 0216-1419

E-ISSN: 2548-7132



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License

PENDAHULUAN

Manado merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Utara sekaligus kota terbesar di Sulawesi Utara. Manado dikenal bangsa Eropa sejak Nicolas Desliens mencantulkannya dalam peta kelautan tahun 1541 ([Palar, 2009b](#)). Lokasi Manado dahulu kala disebut sebagai Wenang. Sebelum menjadi permukiman Eropa, lokasi ini merupakan tempat tinggal pembuat garam *walak* (wilayah) Ares ([Parengkuan, 1986](#)). Permukiman masih bersifat tradisional, tidak teratur dan tidak memiliki infrastruktur yang memadai ([Marzuki, 2019](#)). Lokasi awal Manado terletak di sekitar muara Sungai Tondano ([Gambar 1](#)).



Gambar 1. Permukiman Manado tahun 1890 dan 1910.
(Sumber: [Huizen te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#))

Manado telah mengalami dinamika perubahan infrastruktur sejak masa kolonial. Pemerintah kolonial mendirikan berbagai infrastruktur untuk mendukung Manado sebagai pusat pemerintahan kolonial. Pembangunan infrastruktur dapat menjadi penghubung antara pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat ([Iswanto et al., 2021](#)), serta mobilitas masyarakat ([Anwar, 2018](#)). Berbagai penelitian untuk mengkaji infrastruktur masa kolonial menunjukkan adanya keterkaitan antara infrastruktur dengan perekonomian, urbanisasi, permukiman yang diatur oleh kolonial Belanda, jalan konstruksi, dan sekolah ([Iswanto et al., 2021](#)).

Penelitian tentang infrastruktur Manado pernah dilakukan oleh Mawikere ([Mawikere, 2005](#)) yang mengkaji infrastruktur Kota Manado (1900-1970), dan Kembuan (2005) mengkaji infrastruktur Manado pascakemerdekaan. Kedua penelitian tersebut didasarkan pada data sejarah yang bertujuan untuk mengungkap pembangunan infrastruktur Kota Manado sejak masa kolonial (awal abad ke-20), periode Perang Dunia II, periode Belanda Kedua, hingga masa kemerdekaan (termasuk periode pergolakan Permesta). Hasil penelitian menggambarkan kontinuitas dan perubahan yang terjadi pada bentuk Kota Manado.

Berbeda dari penelitian terdahulu, penelitian ini akan membahas penataan infrastruktur Kota Manado di masa kolonial beserta tinggalan arkeologi yang masih ditemukan saat ini. Penelitian ini akan memberikan data baru dalam pembahasan infrastruktur Kota Manado masa kolonial dengan data yang

berwujud tinggalan fisik. Dengan demikian, penelitian ini akan melengkapi data tentang 'wajah' Kota Manado pada masa kolonial dan memberikan gambaran kelanjutan proses yang terjadi pada infrastruktur kolonial hingga saat ini. Berdasarkan hal tersebut, permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah bagaimana penataan infrastruktur Kota Manado yang dilakukan pemerintah Belanda pada masa kolonial?

METODE

Penelitian ini merupakan kajian arkeologi multidisipliner yang membahas tinggalan arkeologi dengan perpaduan antara disiplin arkeologi dengan disiplin lain seperti planologi. Pemilihan rentang waktu antara tahun 1824-1945, merupakan awal ditetapkannya Manado sebagai ibukota karesidenan hingga kemerdekaan Indonesia. Metode penelitian meliputi pengumpulan data, analisis dan interpretasi data, serta penarikan kesimpulan. Pengumpulan data terdiri dari dua jenis data, yaitu: data primer berupa data arkeologi dan data sekunder berupa data pustaka. Pengumpulan data arkeologi dilakukan melalui survei lapangan dan dokumentasi terhadap tinggalan arkeologi yang berasal dari masa kolonial di Kota Manado. Data pustaka berupa arsip dan gambar yang diperoleh dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), laman KITLV, dan Tropen Museum. Selain itu, data pustaka juga diperoleh dari buku, laporan, atau artikel jurnal yang membahas tentang Manado masa kolonial. Analisis data dilakukan dengan analisis keruangan dan tata ruang komponen-komponen kota. Hasil analisis dan interpretasi kemudian dijadikan landasan untuk menarik kesimpulan.

HASIL PENELITIAN

Penataan tata ruang dan infrastruktur Kota Manado mulai dilakukan tahun 1824 seiring meningkatnya status Manado menjadi ibukota Karesidenan Sulawesi Utara dan Tengah ([Parengkuan et al., 1986](#)). Kondisi Manado sebelum ditata dan dijadikan sebagai ibukota karesidenan tidak teratur, terdapat beberapa pemukiman kumuh, dan sering terjadi banjir karena tidak ada saluran air. Infrastruktur merupakan fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan untuk fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan yang mirip untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi ([Kodoatie, 2005](#)). Infrastruktur Manado tidak hanya di wilayah perkotaan tempat orang Eropa tinggal, namun juga wilayah pribumi. Infrastruktur sebagai roda penggerak pertumbuhan ekonomi, berperan signifikan dalam pengembangan wilayah. Perkembangan kapasitas infrastruktur di suatu wilayah berjalan seiring dengan perkembangan ekonominya, karena perkembangan ekonomi menuntut ketersediaan sarana dan prasarana infrastruktur yang memadai ([Calderon & Serven, 2004](#); [Demurger, 2001](#); [Maryaningsih et al., 2014](#)). Keberadaan infrastruktur mendorong peningkatan produktivitas faktor-faktor produksi. Perbaikan infrastruktur meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi, karena investasi akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja. Infrastruktur yang baik juga akan merangsang peningkatan pendapatan masyarakat, karena aktivitas ekonomi yang semakin

meningkat sebagai akibat mobilitas faktor produksi dan aktivitas perdagangan yang semakin tinggi (Sukwika, 2018).

Permukiman Kota Manado terbagi menjadi permukiman Eropa dan *borgo*, Timur Asing (Cina dan Arab), serta pribumi (lokal dan pendatang). Permukiman Eropa dan *borgo* terdiri dari pasukan Belanda dan *schuterij* di sekitar Benteng *Nieuw Amsterdam*, permukiman Timur Asing (Cina dan Arab) di sebelah utara benteng. Berdasarkan laporan Residen Manado dalam *Algemeen Verslag over de Residentie Manado tahun 1800--1900-an*, penduduk Kota Manado terdiri dari warga Eropa, *borgo*, Cina, dan Arab, tidak terdapat penduduk pribumi. Pemberian nama kampung di Kota Manado selain berdasarkan etnis juga menggunakan abjad, yaitu: Kampung *Letter A, B, C, D, E, F, G*, dan *Letter H*. *Letter A* sampai *Letter F* merupakan permukiman Eropa, *Letter G* merupakan permukiman Cina, dan *Letter H* permukiman Arab serta India. Batas antara permukiman satu dengan yang lain berupa jalan dengan lebar yang bisa dilalui dua kendaraan *roda* (gerobak) (Mawikere, 2005).

Permukiman Eropa menempati kawasan pusat perkotaan dengan fasilitas yang bagus. Penataan permukiman berkaitan erat dengan penataan infrastruktur, karena permukiman Eropa menjadi fokus utama dan lokasinya yang berada di pusat kota. Lokasi permukiman Eropa berbentuk persegi memanjang dari Benteng Amsterdam ke selatan, seluas 10 ha dengan ukuran lebar 200 m dan panjang 500 m. Batas permukiman Eropa sebelah barat berupa pantai, sedangkan selatan, timur, dan utara adalah jalan raya (Parengkuan et al., 1986). Menurut Bleeker seperti dikutip Peter J. M Nas (2007) permukiman Eropa berada di sebelah utara dan selatan benteng, berdekatan dengan kediaman residen dan gereja di Distrik Klabat Bawah. Penataan permukiman yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda berdasarkan struktur sosial yang berlaku pada periode tersebut. Kondisi permukiman Eropa digambarkan berupa rumah kayu yang bagus, bersih, dan rapi dilengkapi taman di depannya (Hickson, 1889) (Gambar 2). Permukiman Belanda dikenal dengan sebutan Kampung Belanda yang dikepalai oleh *Wijkmeester* (Kepala Kampung) (Parengkuan et al., 1986). Penataan infrastruktur Manado awalnya fokus pada wilayah kota (permukiman Eropa, *borgo*, dan Timur Asing), namun kemudian berkembang ke seluruh wilayah Manado.



Gambar 2. Sebuah rumah di Manado tahun 1930-an (kiri)

(Sumber: [KITLV A313 - Ambtswoning te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 22 September 2023), dan kondisi saat ini (kanan).

(Sumber: Penulis, 2021)

Permukiman *borgo* Manado berada di sebelah selatan permukiman Eropa, dikenal dengan Kampung *Pondol*. Kata *pondol* berarti ujung, yang berarti ujung kota bagian selatan. *Borgo* merupakan keturunan campuran antara pria Eropa dan wanita Minahasa (*meztico*) yang memiliki keistimewaan, yaitu: dibebaskan dari kerja rodi, status sosial di atas pribumi, dan boleh menggunakan nama keluarga (marga) Belanda ([Kristanto, 1996](#)). Permukiman Cina dan Islam merupakan permukiman pekerja pembangunan benteng *Nieuw Amsterdam* yang tidak kembali ke daerah asal mereka. Mereka menetap di Manado dan menjadi pedagang setelah pembangunan benteng selesai. Permukiman Cina (*pecinan*) dan Arab (Timur Asing) terletak di dekat pasar dan pelabuhan, karena mata pencaharian utama umumnya merupakan pedagang. Lokasi permukiman Cina berada di sebelah timur benteng berseberangan dengan permukiman Eropa, dan berbatasan dengan Sungai Tondano di sisi utara ([Parengkuan et al., 1986](#); [Nas, 2007](#)) ([Gambar 3](#)). Kedatangan orang-orang Cina di Manado diperkirakan tahun 1655, pada waktu pembangunan benteng *De Nederlandsche Vastieghed*. Mereka didatangkan oleh penguasa kolonial Belanda sebagai pekerja dalam pembangunan benteng tersebut ([Toar, 1978](#)). Wilayah tempat tinggal mereka dikenal dengan nama “Kampung Cina” ([Gunawan, 2013](#)). Permukiman Cina (Kampung Cina) dikenal dengan *Letter G*. Komunitas Cina di Manado dipimpin seorang *Kapitein der Chinezen*, dan seorang *Wijkmeester* berpangkat Letnan (*Luitenant*) yang diangkat dan diberhentikan oleh Residen Manado.



Gambar 3. Kondisi permukiman Cina Manado Tahun 1880 (kiri)
 (Sumber: [Chinese Kamp te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl, diunduh tanggal 12 Oktober 2022\)](#) dan kondisi saat ini (kanan).
 (Sumber: Penulis, 2021)

Salah satu kegiatan ekonomi terpenting dari golongan Cina di Indonesia selama masa kolonial adalah perdagangan perantara ([Liem, 1995](#)). Kehadiran VOC menjadi titik awal imigrasi Cina secara besar-besaran. Hal ini dikarenakan beberapa alasan, antara lain: a) kebutuhan akan tenaga kerja dalam membangun kota, VOC membutuhkan kuli dan tenaga kerja yang direkrut dari Tiongkok, b) sebagian besar bisnis VOC tergantung kepada perdagangan dengan negeri Tiongkok, sehingga membutuhkan pedagang yang memiliki hubungan dengan negeri asal mereka, c) mempercayakan sebagai petugas pemungut pajak ([Raap, 2015](#)). Khusus di wilayah Minahasa sempat terdapat larangan orang Cina menjadi

pedagang perantara, namun hal tersebut tidak berlangsung lama ([Parengkuan et al., 1986](#); [Watusseke, 1962](#)).

Permukiman Arab terletak di sebelah timur permukiman Cina ([Gambar 4](#)). Pertumbuhan orang Arab di Manado semakin pesat, sehingga menjadi perkampungan tersendiri dan memiliki pemimpin yang diakui pemerintah kolonial Belanda. Wilayah Kampung Arab tahun 1919 di bawah perintah *Burgemeester* (Walikota) Manado. Permukiman Islam lain pada tahun 1830an berupa permukiman tahanan politik dari Yogyakarta (permaisuri HB II beserta anaknya) yang terletak di tengah-tengah kampung *borgo*. Permukiman ini sampai saat ini dikenal dengan nama *Kampung Kedaton*.



Gambar 4. Pintu gerbang masuk wilayah Kampung Arab tahun 1927 (kiri)
(Sumber: [KITLV A24 - Erepoort te Manado, opgericht door de Arabische bevolking | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 23 September 2023), dan kondisi sekarang.
(Sumber: Penulis, 2021)

Permukiman pribumi meliputi permukiman Minahasa dan pendatang dari wilayah lain (Sangir, Talaud, Bugis, Makasar, Ternate, Gorontalo, dan Jawa). Permukiman tradisional Minahasa mulai menempati daerah pesisir atau pantai setelah dibangunnya benteng *Nieuw Amsterdam* pada tahun 1703 ([Wowor, 2014](#)). Permukiman pribumi sebelum tahun 1919, tidak dimasukkan dalam wilayah kota, namun dianggap sebagai wilayah negeri (luar kota) yang berada di sekeliling kota. Kondisi dataran yang sedikit berbukit di sebelah utara, tenggara, dan selatan tidak menghalangi perkembangan tata ruang kota dan infrastruktur Manado. Tata ruang kota berkembang ke arah timur menyusuri pantai selatan Minahasa. Penataan infrastruktur yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda di Manado meliputi; jaringan jalan dan jembatan, saluran air, pelabuhan, perkantoran, fasilitas umum (perniagaan), ruang terbuka, dan pemakaman.

DISKUSI DAN PEMBAHASAN

Infrastruktur kota merupakan fasilitas dasar untuk kepentingan umum yang berfungsi mendukung kegiatan masyarakat. Infrastruktur merupakan salah satu penggerak pertumbuhan dan pembangunan ekonomi serta berpengaruh

besar terhadap meningkatnya kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran yang nyata ([Agustin & Hariyani, 2023](#)). Infrastruktur Kota Manado meliputi jaringan jalan dan jembatan, bangunan perkantoran dan perdagangan, bangunan pertahanan, ruang terbuka, dan sistem pengelolaan air/limbah.

Jaringan Jalan dan Sistem Pengelolaan Air/Limbah

Jaringan jalan Kota Manado berpola grid atau bersudut siku, karena kondisi geografis kota-kota pantai yang landai, sehingga tidak mengalami hambatan berarti dalam pembuatan jaringan jalan. Jaringan jalan kota Manado dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu: jalan antar kota atau wilayah, jalan primer dalam kota, dan jalan sekunder dalam kota. Jaringan jalan antar kota atau wilayah yang menghubungkan wilayah pesisir dan pedalaman Minahasa sudah dibuat oleh masyarakat Minahasa sebelum tahun 1850. Seperti yang terlihat pada peta wilayah Minahasa sekitar tahun 1853, menunjukkan jaringan jalan yang telah terbentuk antar desa maupun kota, baik dari pedalaman hingga menghubungkan wilayah pesisir barat ke pesisir timur ([Gambar 5](#)). Jaringan jalan tersebut menghubungkan Manado dengan Kema, Tomohon, Tondano, Sonder, dan Langowan ([Limadharna, 1987](#)). Berdasarkan data laporan *Algemeene Verslag over de Residentie Manado tahun 1849*, jaringan jalan yang menghubungkan kota atau wilayah lain di Manado, antara lain

- 1) Manado-Kema sepanjang 21 pal (31,5 km),
- 2) Manado-Tomohon-Tondano sepanjang 21 pal (31,5 km),
- 3) Manado-Tanawangko-Amurang sepanjang 36 pal (54 km), dan
- 4) Manado-Likupang sepanjang 23 pal (34,5 km).

Jaringan jalan di Minahasa semakin diperluas pada masa tanam paksa kopi setelah tahun 1850. Jalan-jalan dan jembatan yang menghubungkan kebun kopi dengan negeri, gudang pedalaman serta gudang pengapalan dibuat dengan baik ([Limadharna, 1987](#)).

Perbaikan jalan dan jembatan dilakukan pada pertengahan abad ke-19 seiring meningkatnya perdagangan kopi. Jalan-jalan diperlebar dan diperkeras karena adanya ketentuan penggunaan pedati untuk mengangkut kopi. Jalan yang tidak dapat dilalui pedati diperlebar dan diperkeras sehingga dapat dilalui pedati. Selain perbaikan fisik jalan, juga dilakukan perbaikan dan pembangunan jembatan. Pembangunan dilaksanakan pemerintah kolonial dengan menggunakan tenaga lokal masyarakat Minahasa melalui kerja wajib (*heredienst*) ([Limadharna, 1987](#)).

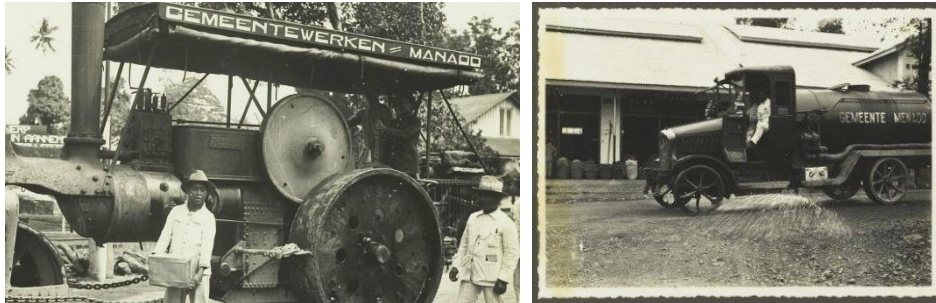


Gambar 5. Peta wilayah Minahasa sekitar tahun 1853.
 (Sumber: <https://nla.gov.au/443/tarkine/nla.obj-230938308>)

Jaringan jalan primer merupakan jalan utama atau poros kota yang menghubungkan tempat-tempat strategis dalam kota. Jaringan jalan primer dalam kota biasanya merupakan jalan utama di depan kantor pejabat. Jaringan jalan primer dalam Kota Manado awalnya dari arah pelabuhan menuju benteng (barat-timur), seiring perkembangan kota berubah menjadi dari benteng menuju kawasan perkantoran pemerintahan (utara-selatan). Jalan primer Kota Manado dikenal sebagai *Wilhelminalaan* atau *Residentlaan* (sekarang menjadi jalan Sam Ratulangie) yang melintasi kompleks pergudangan, pertokoan, perkantoran, benteng, rumah dinas residen, dan gereja. Saluran air terdapat di sisi jalan untuk menghindari limpahan air pada waktu turun hujan (Mawikere, 2005). Jaringan jalan sekunder dalam kota merupakan jaringan jalan yang menghubungkan dan membagi wilayah kota dalam blok-blok tertentu. Jaringan jalan tersebut berpola kotak-kotak dengan rumah kayu berjajar di kedua sisinya (Nas, 2007). Pola jaringan jalan dalam kota (primer dan sekunder) Kota Manado mengikuti pola kota kolonial umumnya, yaitu menuju ke sumbu (pusat) kota dengan pola *grid*.

Menurut Riedel seperti dikutip Palar (2009b) pembangunan jaringan jalan Kota Manado dilaksanakan antara tahun 1825-1870an. Jaringan jalan di Manado dan Minahasa digambarkan terurus rapi, bersih, dan dilengkapi dengan tiang-tiang *pal*. Penataan jaringan jalan Kota Manado dilakukan masa pemerintahan Residen Jansen (1852-1859), dengan pengawasan dari F.W. Paepke Búlow seorang ahli ukur tanah dari *Departement van Burgerlijke Openbare Werken* (Parengkuan et al., 1986; Watuseke, 1962). Paepke Búlow selain mengawasi pembangunan jalan,

juga mengajarkan kepada kepala-kepala negeri Manado dan Minahasa serta rakyatnya bagaimana membuat jalan. Struktur jalan diperkuat dengan batu kali dan kerikil di atasnya. Saluran air dan got dibangun di sisi jalan untuk mengalirkan air hujan ([Watusেকে, 1962](#)).



Gambar 6. Perbaikan jalan dan penyiraman jalan kota Manado tahun 1930an. (Sumber: [KITLV A313 - Een stoomwals van de Gemeentewerken te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#) dan [KITLV A313 - Een wagen van de Gemeentewerken van Manado tijdens het besproeien van de straat | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 22 September 2023)

Kondisi jalan di Manado pada awal abad ke-20 mengalami kerusakan karena kurangnya perawatan. Kondisi jalan diperbaiki dan diperlebar pada masa pemerintahan Residen J. Hengel (1906-1910) ([Gambar 6](#)). Berdasarkan *Memorie van Overgave van den resident van Manado, J. van Hengel, tanggal 6 September 1910*, perbaikan jalan dimulai bulan Agustus 1906 sampai tahun 1907 dengan biaya sebesar 70.930 gulden. Jalan utama di depan rumah residen diperlebar dan diperindah dengan mengundurkan pagar-pagar di kedua sisinya ([Parengkuan, 1983](#)). Saluran-saluran air dibangun supaya jalan dan permukiman tidak banjir apabila musim hujan datang ([Parengkuan et al., 1986](#)). Pembangunan saluran air dilakukan dengan membangun parit-parit dan saluran air bawah tanah dari beton dengan diameter satu setengah meter ([Gambar 7](#)). Parit-parit di sekitar benteng dan Lapangan Pion diperlebar dan diperdalam ([Parengkuan, 1983](#)).



Gambar 7. Pembangunan saluran air (got) di Manado tahun 1930an. (Sumber: [KITLV A313 - Aanleg van riolering in een woonwijk te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#) dan [KITLV A313 - Aanleg van riolering in een woonwijk te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 21 September 2023)

Pembangunan lain berupa pembangunan talud dan penimbunan rawa-rawa di tepi Sungai Tondano yang melintasi Kota Manado dengan biaya sebesar

464 gulden. Pembangunan dilaksanakan tahun 1909, mulai dari muara sungai sampai di belakang gudang di pusat kota, dengan membangun talud dan penimbunan rawa-rawa sehingga Kota Manado terhindar dari banjir pada musim hujan ([Gambar 8](#)) ([Parengkuan, 1983](#); [Parengkuan et al., 1986](#)). Pembiayaan penataan infrastruktur Manado dilakukan oleh *gemeentefonds* atau “dana Haminte”, sebuah badan di bawah residen yang bertugas menampung, mengelola, dan membiayai pembangunan atau fasilitas-fasilitas yang diperlukan Kota Manado. Badan ini dibentuk berdasarkan *besluit* tanggal 23 Januari 1916. Pembangunan yang dilakukan oleh *gemeentefonds* antara lain pembangunan penerangan jalan, pipa air minum, bioskop, saluran air ([Parengkuan et al., 1986](#)). Pembangunan jalan dan fasilitas lainnya dilanjutkan oleh Dewan Minahasa, yang memiliki tugas antara lain menyelenggarakan jalan-jalan umum, mengadakan penerangan jalan, dan menyelenggarakan pasar ([Watuseke, 1962](#)). Tanggung jawab pembangunan jaringan jalan selanjutnya menjadi tanggung jawab *Verkeer en Waterstaat* (Dinas Pekerjaan Umum) sampai masuknya Jepang ke Manado. Penerangan jalan dilakukan oleh NV OGEM, suatu perusahaan listrik swasta di Manado yang kemudian dinasionalisasi menjadi PLN ([Parengkuan et al., 1986](#)).



Gambar 8. Pembangunan talud Sungai Tondano.

(Sumber: [KITLV A1054 - Het beschermen van de toekomstige taluuds door grote keien door ingenieur T. Cool \(witte kleding\) te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#)).

Jalan-jalan utama di Kota Manado pada tahun 1930-1940an antara lain: *Wilhelminalaan* atau *Residentlaan* (sekarang Jalan Sam Ratulangi), *Julianalaan* (sekarang Jalan Sarapung), *Hammersterlaan* (sekarang Jalan Wakeke), *Bioscooplaan*, *Kemaweg*, *Passerweg*, *Chineescheweg*, *Handelsweg*, *Renbaanweg*, *Vuurtoerenweg*, *Fortweg*, *Wayangweg*, *Abattoirweg*, *Havenweg*, *Pierboulevard* (*Haventerrein*), *Havenstraat*, *Tompassoweg*, *Singkilweg*, *Tondanoweg*, *Pondolweg*, *Binnenweg*, *Semetweg*, *Rodaweg*, *Toapekongstraat*, *Tikalapleinweg* dan *Roringstraat*. Alat angkut yang ada umumnya alat angkut tradisional berupa bendi dan *roda* (gerobak). Kendaraan bermotor (mobil) mulai ada di Manado semenjak tahun 1910 ([Parengkuan et al., 1986](#)).

Untuk menghubungkan wilayah Kota Manado yang berada di sebelah utara Sungai Tondano dengan pusat kota, dibangun jembatan Singkil (*Singkil Brug*) yang melintasi Sungai Tondano ([Gambar 9](#)). Jembatan ini menghubungkan Kampung Arab dengan Kampung Sindulang, dan sudah beberapa kali mengalami kerusakan serta perbaikan. Kerusakan pertama pada tahun 1845 akibat gempa bumi hebat yang terjadi di Minahasa. Kerusakan kedua terjadi pada masa Perang

Dunia II tahun 1946, ketika Kota Manado dibombardir pasukan Sekutu yang menyebabkan beberapa sarana dan prasarana rusak parah.



Gambar 9. Kondisi jembatan Singkil tahun 1910 (kiri)
(Sumber: KITLV A95 - *Brug over de Tondano-rivier te Manado* | *Digital Collections (universiteitleiden.nl)*,
diunduh tanggal 26 September 2023) dan kondisi saat ini (kanan).
(Sumber: Penulis, 2021)

Bangunan Perkantoran dan Perdagangan

Kawasan perkantoran Kota Manado dapat dibedakan menjadi dua, yaitu: kawasan perkantoran pemerintah dan perkantoran perdagangan yang lokasinya dipisahkan ([Gambar 16](#)). Kantor pemerintahan menempati lokasi strategis di pusat kota berdekatan dengan pusat ekonomi dengan bangunan megah dan lahan yang luas. Kondisi tersebut menggambarkan makna simbolis kelas sosial dalam masyarakat kota ([Nurhadi, 1996](#)). Lokasi kantor perdagangan biasanya berdekatan dengan tempat usaha (pelabuhan atau pasar). Lokasi kantor pemerintahan Kota Manado awalnya terletak di dalam benteng Amsterdam, kemudian dipindahkan ke sebelah selatan di luar benteng pada 1824 ketika statusnya menjadi Karesidenan. Bangunan perkantoran milik pemerintahan yang terdapat di Manado sampai akhir tahun 1945 meliputi: Kantor Residen, Asisten Residen, *Java Bank*, Kantor Pos, dan *Minahasa Raad*.

1) Kantor Residen

Lokasi awal bangunan kantor Residen berada di dalam Benteng Amsterdam. Bangunan pemerintahan pada awal 1800an, berupa kantor Residen, rumah dinas, dan rumah-rumah pejabat terletak di dalam benteng Amsterdam ([Nas, 2007](#)), bangunan kantor residen, rumah residen, dan rumah dinas pejabat tidak lagi di dalam benteng, terletak di sebelah selatan benteng setelah benteng Amsterdam terbakar tahun 1855. Bangunan kantor Residen terletak di *Residentlaan*, berhadapan dengan gedung *Minahasaraad* dan penjara.

2) Bangunan Asisten Residen

Lokasi bangunan Asisten Residen berada di *Residentlaan* berdekatan dengan kantor pos, *Minahasa Raad*, dan kantor Residen. Lokasi tersebut saat ini digunakan sebagai Markas Kodim Santiago.

3) Bangunan *Minahasa Raad*

Gedung *Minahasa Raad* dirancang oleh Fredrik Hendrik Willem Johan Rijken Logeman tahun 1919. Letaknya berhadapan dengan kantor Residen

dan akan digunakan sebagai kantor Dewan Perwakilan Rakyat Minahasa. Pembangunan gedung dimulai tahun 1930, dan selesai tahun 1933 dengan biaya 11.000 gulden. Biaya tersebut diusahakan oleh Dr. G.S.S.J Ratulangie dengan pinjaman dari Sultan Kutai dan diangsur selama sebelas tahun. Arsitektur bangunan merupakan campuran antara gaya *Indische Empire* dan gaya arsitektur transisi (Wulur et al., 2015).

Penggunaan gedung secara maksimal justru setelah kemerdekaan Indonesia, 1945-1946 digunakan oleh Dewan Perwakilan Rakyat Minahasa Sementara (*Voorlopige Minahasaraad*) pada masa NICA. Selanjutnya pada tahun 1962 digunakan sebagai Markas Komando TNI AL, dan tahun 2008 ditukar guling oleh Pemerintah Daerah Propinsi Sulawesi Utara. Saat ini digunakan sebagai Museum Perjuangan Sulawesi Utara.

4) Bangunan *Java Bank*

Bangunan gedung dirancang oleh E.H.G.H. Cuypers (Akihary, 1990), terletak antara benteng Amsterdam dan pelabuhan. Bangunan terdiri dari dua lantai, lantai satu digunakan untuk ruang tamu, kasir, ruang pembukuan, ruang penyimpanan, dan toilet. Lantai dua digunakan seluruhnya sebagai ruang kantor. Arsitektur bangunan dipengaruhi oleh gaya arsitektur kolonial modern. Kondisi bangunan saat ini masih asli, hanya ditutup dengan bangunan baru sejak tahun 1974 (Wulur et al., 2015). Bangunan tersebut pernah digunakan sebagai Bank Indonesia, sebelum pindah ke kawasan perkantoran Bumi Beringin.

Lokasi kawasan perkantoran swasta di sekitar pelabuhan dan pasar saat ini sudah tidak ada yang tersisa berubah menjadi kawasan pertokoan. Beberapa perusahaan swasta yang membuka kantor cabangnya di Kota Manado sampai tahun 1930an, antara lain: *Borneo Sumatra Handel Maatschappij (Borsumi)*, *WB. Ledeboer & Co*, *Geo Wehry & Co*, *Mohrman & Co*, *Michael Steephens & Co*, *Nederlansche Indische Escompto Maatschappij*, *Moluksche Handel Vennotschap*, dan *Celebes Molukken Cultuur Mij NV*.

Pelabuhan merupakan pintu keluar masuk bagi kota-kota pantai atau pesisir. Pelabuhan Manado terletak di dekat muara Sungai Tondano, berdekatan dengan benteng Amsterdam dan pasar. Lokasi muara sungai dinilai strategis sebagai tempat berlabuh kapal-kapal asing dan melakukan perdagangan dengan penduduk lokal. Muara sungai merupakan lokasi yang strategis untuk pelabuhan (Lapian, 2011). Lokasi tersebut memiliki kekurangan, karena lebar sungai menjadi hambatan dalam perkembangan suatu pelabuhan. Kondisi tersebut mengakibatkan banyak pelabuhan laut terletak di muara sungai atau sebuah teluk. Pelabuhan juga dikenal sebagai *bandar* yang berarti kota pelabuhan atau kota perdagangan (Sulistiyono, 1994).

Kondisi pelabuhan Manado hanya dapat didarati pada musim-musim tertentu saja. Pada musim angin barat atau penghujan pelabuhan Manado terkenal dengan ombaknya yang ganas (Graafland, 1991). Lokasi pelabuhan Manado saat ini, merupakan muara Sungai Tondano pada masa dahulu. Pemerintah Belanda mengalihkan aliran Sungai Tondano, sehingga muara Sungai Tondano berpindah mengalir. Sungai baru tersebut dikenal dengan nama *Kuala Jengki*. Kata "jengki" dalam istilah Manado berarti penampilan baru. Selain bertujuan mengurangi banjir dan menimbun rawa, pengalihan aliran Sungai Tondano bertujuan untuk

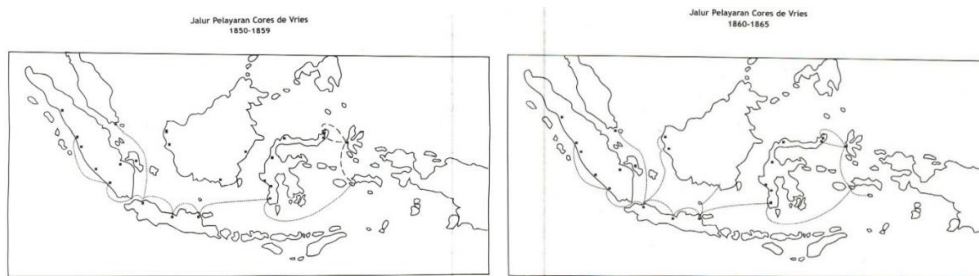
mendapatkan areal laut yang aman guna menunjang aktivitas pelabuhan. Lokasi muara sungai yang lama dijadikan sebagai dermaga pelabuhan dan kawasan pergudangan ([Mawikere, 2005](#)).

Berdasarkan laporan *Administratief Verslag tahun 1858* (koleksi ANRI) untuk memperlancar bongkar muat barang dibangun dermaga baru di pelabuhan Manado. Pelabuhan Manado pada tahun 1889 tidak terdapat dermaga besi, sehingga menyulitkan kapal-kapal uap bersandar, perlu kehati-hatian apabila memasuki pelabuhan Manado, karena pelabuhannya curam dan dasar pasirnya tidak rata, antara 21 m-108 m, serta jalan-jalan sekitar pelabuhan juga kurang baik ([Hickson, 1889](#)). Kondisi ini diperparah dengan letak geografis pelabuhan Manado yang terbuka, sehingga pada musim angin barat kapal tidak bisa berlabuh, karena angin dan ombak yang besar. Pelabuhan Kema di pantai timur Sulawesi yang lebih aman dari angin dan ombak pada musim barat digunakan sebagai gantinya pada musim angin barat.

Ramai tidaknya bandar pelabuhan ditentukan oleh beberapa faktor, antara lain kondisi geografis dan ekologis yang mendukung ([Melamba, 2011](#)). Namun, hal tersebut tampaknya tidak sepenuhnya sesuai dengan kondisi pelabuhan Manado yang ramai dengan aktivitas bongkar muat, walaupun hanya bisa didarati pada musim-musim tertentu dan kondisi topografi laut yang kurang stabil. Ramainya aktivitas pelabuhan Manado disebabkan adanya wilayah penyangga (*hinterland*) yang kuat, meliputi Tomohon, Tondano, Langowan, dan Tonsea. Wilayah-wilayah tersebut merupakan pusat produksi hasil bumi yang menjadi komoditi utama wilayah Minahasa.

Pelabuhan Manado semakin berkembang pada pertengahan tahun 1800an seiring dengan ditetapkannya pelabuhan Manado sebagai “pelabuhan bebas” pada tahun 1848 yang berlangsung hingga tahun 1906. Kebijakan ini diambil pemerintah Belanda untuk memusatkan kegiatan perniagaan penduduk bumiputra ke pelabuhan, serta mencegah hubungan niaga dan politik dengan bangsa Eropa lainnya. Pelabuhan-pelabuhan di Minahasa selain sebagai pelabuhan bebas, masuk dalam jalur pelayaran niaga mulai dari masa NISM, *Cores de Vries*, hingga KPM ([Gambar 10-12](#)) ([Poelinggomang, 2002](#)). Semakin berkembang dan majunya pelabuhan Manado sebagai pelabuhan bebas merupakan salah satu dampak penataan infrastruktur yang dilakukan. Perbaikan jalan memperlancar pasokan komoditi ekspor yang berasal dari pedalaman Minahasa. Lancarnya lalu lintas tersebut mendorong Manado semakin ramai karena perdagangan internasional. Beberapa jalur pelayaran melalui pelabuhan Manado antara lain:

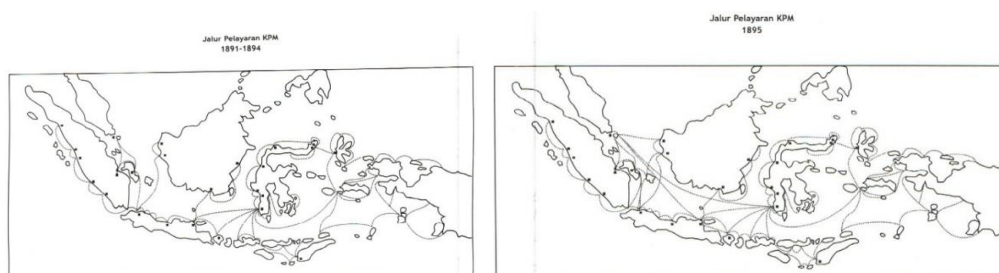
- 1) Jalur Gorontalo-Manado-Kema-Ternate ([Poelinggomang, 2002](#)).
- 2) Jalur 9 dan 14 dengan rute Soerabaja-Bali-Boeleleng-Ampenan-Makassar-Timor Deli-Banda-Amboina-Boeroe-Batjan-Ternate-Gorontalo-Sangir Eilanden-Manado-Amoerang-Kwandang-Toli-Toli-Palosbaai-Pare-Pare-Makassar-Ampenan-Bali-Boeleleng-Soerabaja, yang diresmikan tanggal 17 Januari 1891.
- 3) Jalur Batjan-Ternate-Manado-Gorontalo ([Poelinggomang, 2002](#)).



Gambar 10. Jalur pelayaran Cores de Vries 1850-1859 dan tahun 1860-1865.
(Sumber: [\(Poelinggomang, 2002\)](#))



Gambar 11. Jalur pelayaran NISM 1866-1875 dan tahun 1875-1890.
(Sumber: [\(Poelinggomang, 2002\)](#)).



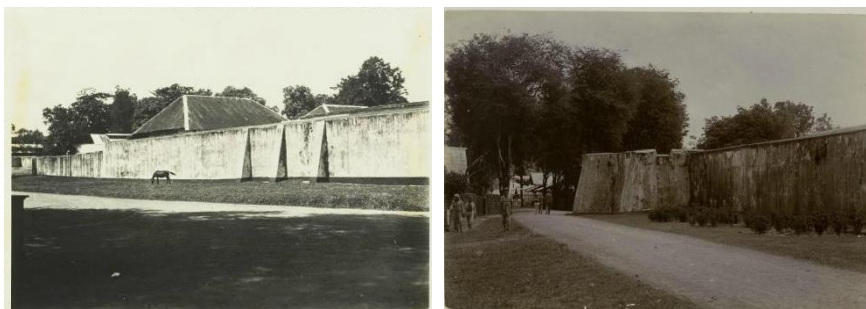
Gambar 12. Jalur pelayaran KPM 1891-1894 dan tahun 1895.
(Sumber: [\(Poelinggomang, 2002\)](#))

Bangunan Pertahanan

Kawasan pertahanan di Kota Manado terdiri dari benteng dan penjara ([Gambar 16](#)). Belanda datang pertama kali dan membangun *loji* di *Tumpahan Wenang* tahun 1608, namun tidak lama ditinggalkan karena adanya ancaman Spanyol yang berpangkalan di Filipina. Spanyol datang dan membuat benteng kecil di lokasi yang sama pada tahun 1623 ([Parengkuan, 1983](#)). Tentara Spanyol meninggalkan Minahasa karena kalah dalam peperangan melawan rakyat Minahasa pada tahun 1645 ([Palar, 2009a](#)). Pihak Minahasa mengirim utusan untuk menawarkan kerja sama dengan VOC setelah kepergian Spanyol, dan pada tahun 1654 VOC tiba di Minahasa dan membangun benteng kecil di lokasi yang sama ([Parengkuan, 1983](#)).

Awalnya benteng dibuat dari kayu, oleh Simon Cos dan disebut sebagai *Nederlansche Vasticheijt*, kemudian direnovasi dengan material batu dan diganti namanya menjadi “Benteng Amsterdam” (Nas, 1995). Keberadaan benteng kayu di Manado tidak bertahan lama, pada tahun 1666 Sersan Jan Baptista ditugaskan membangun benteng batu. Pembangunan benteng tersebut awalnya dibantu oleh Raja Loloda, namun karena ketidakcocokan dengan Baptista, akhirnya Raja Loloda pindah ke Amurang. Benteng batu tersebut selesai dibangun tahun 1672 dan diresmikan oleh Cornelis Francx dan diberi nama *Fort Amsterdam* (Rumambi, 1990). Kondisi benteng tahun 1677, digambarkan oleh Gubernur Jendral Padtbrugge sangat baik, memiliki empat meriam (masing-masing dua meriam tiap bastion), memiliki dua pintu (*palisade*), dinding berplester, dan gudang mesiu kering. Lokasi benteng berada di sekitar kebun kelapa, sehingga menyerupai “sebuah gedung pertemuan yang dikelilingi kebun”, bukan seperti benteng. Kondisi tersebut menyebabkan sejumlah pohon kelapa harus ditebang (Nas, 1995).

Perkembangan perdagangan Kota Manado membuat pemerintah Belanda memindahkan benteng Amsterdam ke sebelah selatan (sekitar 400 m). Benteng tersebut selesai dibangun tahun 1703 dengan mendatangkan pekerja Cina dan Ternate, dan diberi nama *Benteng Nieuw Amsterdam* (Gunawan, 2013; Watuseke, 1968). Bangunan benteng yang baru (*Nieuw Amsterdam*) memiliki pelataran yang luas dan fasilitas lengkap (kantor, gudang, dan penjara) (Mawikere, 2005). Menurut Reinwardt yang mengunjungi Manado tahun 1821, terdapat tujuh jembatan di sekitar benteng Amsterdam. Kondisi benteng Amsterdam tahun 1840 digambarkan oleh Pietermaat sebagai barang yang kuno dan tidak praktis, berbentuk persegi panjang, dengan parit di ketiga sisinya. Bangunan benteng terdiri dari empat bastion dengan delapan belas meriam, namun hanya satu sisi meriam mengarah ke arah laut yang bisa digunakan. Bangunan rumah residen, asrama tentara, penjara, dan gudang senjata terletak di dalam benteng (Nas, 1995). Pada tahun 1855, terjadi kebakaran yang merusak sebagian besar bangunan benteng. Usaha pengajuan pemindahan pembangunan benteng di atas bukit ditolak pemerintah, sehingga benteng dibangun ditempat semula (Nas, 1995) (Gambar 13).



Gambar 13. Benteng Nieuw Amsterdam tahun 1930an.

(Sumber: [KITLV A313 - Fort Nieuw Amsterdam te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 22 September 2023)

Tujuan pembangunan benteng pada awalnya merupakan lokasi berlindung berkembang menjadi semakin kompleks. Benteng tidak lagi sekedar

lokasi pertahanan, namun berkembang menjadi pusat kegiatan dan hubungan sosial manusia. Fungsi benteng mengalami perubahan dari pertahanan menjadi fungsi pemerintahan, dari simbol militer menjadi simbol kekuasaan asing ([Marihandono, 2008](#)). Kondisi tersebut juga terjadi di Kota Manado, benteng sebagai simbol pertahanan terjadi pada masa sebelum abad ke-19 (*Nederlansche Vasticheijt*) ketika Manado belum menjadi wilayah administrasi. Setelah menjadi wilayah administrasi tersendiri, fungsi benteng Amsterdam (*Nieuw Amsterdam*) tidak lagi berfungsi sebagai bangunan pertahanan, namun berubah menjadi pusat administrasi kolonial Belanda. Penempatan lokasi benteng berkaitan erat dengan fungsi suatu benteng. Benteng yang terletak di lokasi jalur perekonomian (tepi laut, muara sungai, dan lintasan lalu lintas perdagangan) bertujuan untuk menopang kepentingan ekonomi kolonial ([Marihandono, 2008](#)).

Residen Manado mengusulkan kepada Gubernur Jenderal Belanda agar benteng Amsterdam diubah menjadi tangsi militer pada tahun 1921, namun ditolak Gubernur Jenderal di Batavia, sebagai gantinya dibangun tangsi militer di Bukit Teling pada tahun 1926 ([Parengkuan et al., 1986](#)). Benteng *Nieuw Amsterdam* mengalami kerusakan hebat pada masa Perang Dunia II, dan pada tahun 1970an diratakan dengan tanah, sebagai gantinya dibangun pusat pertokoan 45. Selain bangunan benteng, terdapat bangunan penjara. Bangunan penjara awalnya berada di dalam Benteng *Nieuw Amsterdam*, kemudian dipindahkan ke depan Kantor Residen. Lokasi bangunan penjara saat ini menjadi bangunan Gereja Tiberias. Penjara tersebut merupakan penjara terbesar di wilayah Minahasa. Bangunan penjara tahun 1850, merupakan bangunan yang indah dan kokoh ([Graafland, 1991](#)).

Pasar di Minahasa pada masa 1789-1945 dapat dibedakan menjadi dua, yaitu: pasar yang sengaja didirikan, dan pasar yang tidak sengaja didirikan. Pasar di Manado awalnya terdapat di muara Sungai Tondano yang berdekatan dengan pelabuhan. Seiring perkembangan, pasar kemudian dipindahkan oleh pemerintah kolonial dengan membangun bangunan permanen di sebelah utara benteng. Pasar di Kota Manado dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu: pasar hasil bumi, pasar kelontong, dan pasar ikan. Pasar yang tercipta dengan tidak sengaja yang lain adalah *Pasar Sembilan* di kawasan permukiman tradisional Minahasa. Kondisi bangunan pada awal tahun 1800an sebagian besar menggunakan material kayu, kemudian diubah menggunakan material beton. Bangunan pertokoan yang terdapat di sekitar pasar Minahasa dimiliki oleh pedagang Belanda, Cina, Arab, dan Jepang. Pasar tertua di Manado adalah pasar Minahasa dan pasar ikan ([Parengkuan et al., 1986](#)). Pada masa pemerintahan Residen J.C. Bosch (1853-1859) dibangun pasar-pasar baru di Minahasa, hingga tahun 1901 terdapat 47 pasar ([Watuseke, 1962](#)).

Terdapat tiga pasar di Kota Manado, yaitu: pasar ikan, pasar Minahasa, dan pasar cita. Pasar ikan khusus menjual ikan, terletak antara pasar Minahasa dan pelabuhan, dekat muara Sungai Tondano. Lokasi pasar ikan sekarang dikenal dengan nama *Pasar Ikan Tua*, yang menjual ikan kering yang sudah diawetkan. Pasar ikan basah lokasinya dipindahkan ke muara Sungai Tondano baru dan diberi nama *Pasar Kuala Jengki*. Pasar Minahasa menjual sayur mayur dan makanan. Lokasi pasar Minahasa sekarang menjadi pusat perbelanjaan berlantai

empat yang dikenal dengan nama *Shopping Centre* atau *Pertokoan Presiden* ([Gambar 14](#)) ([Parengkuan et al., 1986](#)).



Gambar 14. Pasar Minahasa tahun 1930 (kiri)

(Sumber: [KITLV A313 - Pasar Minahasa te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 23 September 2023) dan kondisi saat ini sebagai pertokoan Presiden (kanan).

(Sumber: Penulis, 2021)

Selain ketiga pasar tersebut, pada akhir abad ke-19, terdapat pasar di daerah Titiwungen. Pasar ini untuk memenuhi kebutuhan pribumi dari Kampung Tondano, Kakas, Langowan, dan sebagainya yang lokasinya di sebelah selatan Kampung Borgo. Barang dagangan yang diperjualbelikan berupa keperluan dapur yang diangkut dengan gerobak-gerobak. Pasar ini dikenal dengan nama *Pasar Sembilan*, karena waktu berjualannya hanya sampai jam sembilan ([Parengkuan et al., 1986](#)).

Ruang Terbuka

Ruang terbuka Kota Manado berbeda dengan kebanyakan kota kolonial yang ada di Indonesia. Kota Manado awalnya tidak memiliki lapangan atau alun-alun di tengah kota atau permukiman. Ruang terbuka Kota Manado berupa lapangan dan monumen di depan benteng Amsterdam, dikenal dengan nama lapangan *Pion* ([Parengkuan et al., 1986](#)). Lapangan tersebut digunakan sebagai tempat latihan baris berbaris pasukan penembak Belanda (*schutterij*) yang dikenal dengan nama *exercitie terrain*. Lapangan tersebut kemudian diubah sebagai taman yang dilengkapi monumen peringatan 250 tahun kontrak Belanda-Minahasa pada tahun 1929. Lapangan tersebut saat ini menjadi sebuah taman kota yang diberi nama Taman Kesatuan Bangsa (TKB) Alex Kawilarang ([Gambar 15](#)), berukuran 40 x 70 m, berada di pusat Kota Manado berdekatan dengan pusat perbelanjaan, pasar dan pelabuhan.



Gambar 15. Taman dan monumen di depan Benteng Amsterdam tahun 1930-an (1), dan (2)

(Sumber: [KITLV A313 - Het monument op het plein tegenover toko Weltevreden aan de Kemaweg te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 27 September 2023), dan kondisi sekarang sebagai Taman Kesatuan Bangsa Alex Kawilarang (3 dan 4).

(Sumber: Penulis, 2021 dan Majalah *Expose Manado* No. 1, 2015)

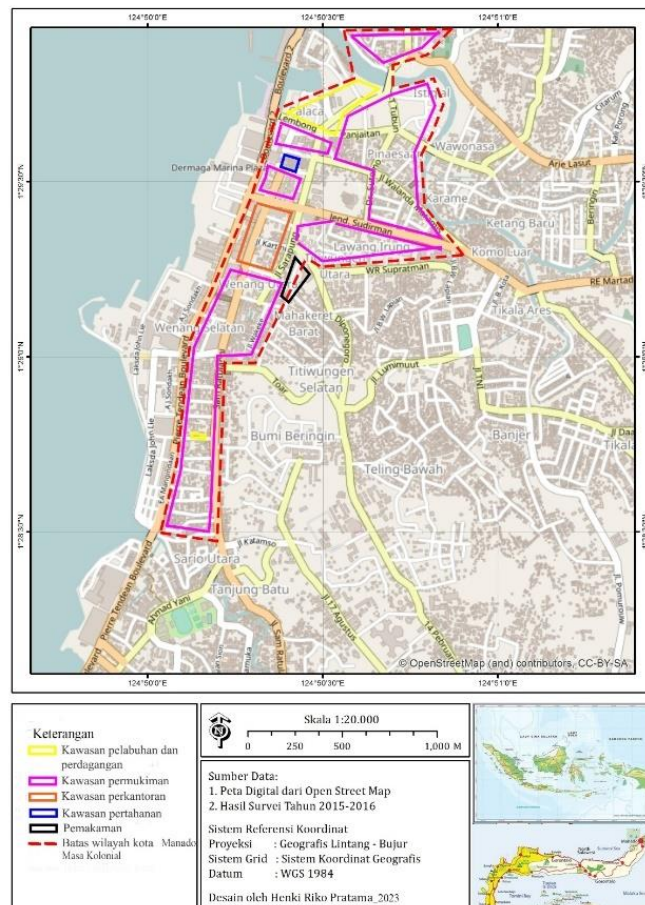
Lapangan dipindah ke depan kantor residen (*Gemeente Huis*) dan penjara besar untuk keperluan pasukan Belanda (latihan baris berbaris dan apel), namun tidak bertahan lama. lokasi tersebut didirikan bangunan gedung *Minahasa Raad* pada tahun 1930an. Lapangan Sario (*Sario Ban*) merupakan lapangan pacuan kuda dan tempat mengadakan pertunjukan kesenian tradisional Minahasa terletak sekitar 2 km selatan lapangan *Pion*. Fungsi lapangan Sario masa pendudukan Jepang berubah menjadi tempat apel dan latihan baris berbaris. Aktivitas berkesenian dipindahkan ke lapangan *Sparta* di Tikala ([Parengkuan et al., 1986](#)). Lapangan Sario saat ini berfungsi sebagai lapangan olahraga dengan nama lapangan Koni Sario. Lapangan *Sparta* dibangun bersamaan dengan pembangunan kompleks permukiman dan perkantoran Tikala sekitar tahun 1920an. Lapangan ini dikenal dengan nama *Sparta Plain Tikala*, yang berfungsi sebagai alun-alun Kota Manado. Lapangan *Sparta (Sparta Plain)* berjarak sekitar 1 km sebelah tenggara lapangan *Pion*. Kondisi saat ini masih berfungsi sebagai lapangan tempat mengadakan kegiatan upacara resmi pemerintahan Kota Manado.

Ruang terbuka kota Manado awalnya termasuk dalam tipe *closed square* dengan bentuk persegi panjang yang berfungsi sebagai latihan baris-berbaris (*exercitie terrain*). Perkembangan kota membuat ruang terbuka kota Manado bertambah dengan fungsi sendiri-sendiri. Ruang terbuka kota Manado pada tahun 1900an termasuk dalam tipe *group square*. Tipe ini terdiri dari dua atau lebih ruang terbuka yang memiliki hubungan satu sama lain. Ruang terbuka kota Manado meliputi lapangan *Pion*, lapangan depan penjara besar, lapangan Sario (*Sario Ban*), dan lapangan *Sparta* Tikala. Perubahan ruang terbuka Kota Manado disebabkan

faktor perubahan sistem pemerintahan dan perkembangan kota. Perubahan sistem pemerintahan yang menempatkan kepala *walak* atau distrik sebagai pegawai pemerintah Belanda mempengaruhi fungsi ruang terbuka kota-kota pantai Minahasa. Fungsi ruang terbuka disesuaikan dengan struktur pemerintahan, kepala pemerintahan kolonial yang menentukan kebijakan perubahan fungsi ruang terbuka. Faktor perkembangan kota, menyebabkan kawasan militer berpindah dari pusat kota ke pinggiran kota (Bukit Teling) pada tahun 1926.

Selain penataan infrastruktur yang disebutkan di atas, pemerintah kolonial Belanda membangun pemakaman, karena masyarakat Manado tidak mengenal adanya lokasi khusus pemakaman. Mereka memakamkan anggota keluarganya dalam sebuah peti batu (*waruga*) yang diletakkan di sekitar rumah mereka. Lokasi pemakaman Belanda berada di sebelah timur Kampung Belanda (seberang jalan *Julianalaan*) dan pemakaman *borgo* di sebelah timurnya. Kondisi saat ini kompleks pekuburan Belanda sudah digunakan sebagai gedung SD Kr. Tabitha. Sisa rangka yang ditemukan disatukan dan dibuatkan monumen di ujung utara kompleks pekuburan tersebut. Pemakaman *borgo* sekarang menjadi pemakaman umum Kelurahan Mahakeret Manado. Lokasi pemakaman Islam berada di wilayah Tuminting dan Elong di seberang Sungai Tondano, sedangkan pemakaman Cina di Paal Dua.

Penempatan lokasi pemakaman berkaitan dengan letak permukiman masyarakat ([Gambar 16](#)). Lokasi pemakaman Belanda dan pemakaman Minahasa menyatu atau berdekatan dengan pemakaman Belanda, karena menganut agama yang sama. Pemakaman Islam menempati lokasi tersendiri tidak menyatu dengan pemakaman Belanda atau Minahasa berdekatan dengan permukiman Islam. Lokasi pemakaman Cina berada di lereng perbukitan Paal Dua, karena menurut kepercayaan Cina lokasi permukiman di lereng bukit akan meningkatkan *Feng Shui* (tempat adanya *chi* yang baik). Semakin tinggi bukit lokasi pemakaman akan semakin baik *Feng Shuinya* (www.tionghoa.info, diunduh tanggal 21 April 2023).



Gambar 16. Peta pembagian kawasan di Kota Manado
 (Sumber: (Marzuki, 2019)).

Infrastruktur perkotaan yang dibangun pada masa pendudukan Belanda, saat ini sudah banyak yang diganti baru, karena adanya pembumihangusan Kota Manado yang dilakukan oleh Belanda, dan pemboman yang dilakukan Sekutu pada masa PD II. Belanda melaksanakan pembumihangusan Kota Manado yang dilakukan oleh Korps Bumi Hangus (*Vernielings Corps*) menjelang Perang Dunia II. Tempat-tempat penting dan strategis (perkantoran, gudang, jalan dan jembatan) dibakar dan dihancurkan (Najoan, 2001) (Gambar 17).



Gambar 17. Kondisi Gereja Sentrum dan Kota Manado pasca pengeboman Sekutu pada PD II (Sumber: [Oorlogsverwoestingen in een straat te Manado | Digital Collections \(universiteitleiden.nl\)](#), diunduh tanggal 23 September 2023).

KESIMPULAN

Kota Manado mengalami penataan infrastruktur jauh sebelum adanya UU Desentralisasi tahun 1903 (*Staatsblaad Van Nederlands Indie*). Penataan infrastruktur Kota Manado mulai dilakukan oleh Residen J. Wenzel tahun 1824. Penataan infrastruktur dan permukiman dilakukan karena permukiman Kota Manado tidak teratur, tidak sehat, dan susah untuk diawasi. Penataan infrastruktur yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda meliputi; perbaikan jaringan jalan dan jembatan, saluran air, pelabuhan, perkantoran, ruang terbuka, dan pemakaman.

Penataan infrastruktur yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda di Manado dan Minahasa selain untuk kerapian dan meningkatkan kesehatan penduduk Manado, juga berimbas terhadap perekonomian Manado. Pembangunan dan penataan infrastruktur jalan dan jembatan memperlancar arus distribusi komoditi barang yang akan diekspor. Penataan dan pembangunan pelabuhan meningkatkan status pelabuhan Manado menjadi pelabuhan bebas, sehingga arus lalu lintas pelayaran semakin meningkat. Pembangunan pelabuhan tidak hanya pembangunan dermaga saja, tetapi juga sara pergudangan sehingga komoditi ekspor yang datang dari pedalaman Minahasa dapat ditampung dengan baik sebelum dikirim ke luar negeri.

PERNYATAAN PENULIS

Para penulis adalah kontributor utama. Artikel ini telah dibaca dan disetujui oleh seluruh penulis. Urutan pencantuman nama penulis dalam artikel ini telah berdasarkan kesepakatan seluruh penulis. Para penulis tidak menerima pendanaan untuk penyusunan artikel ini. Para penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan yang terkait dengan artikel ini, dan tidak ada pendanaan yang mempengaruhi isi dan substansi dari artikel ini. Para penulis mematuhi aturan Hak Cipta yang ditetapkan oleh Berkala Arkeologi.

Daftar Pustaka

- Agustin, I. W., & Hariyani, S. (2023). *Pengelolaan Infrastruktur Kota dan Wiayah*. UB Press.
- Akihary, H. (1990). *Architectuur & Stedebouw in Indonesie 1870-1970*. De Walburg Pers.
- Anwar, S. (2018). Keruangan Perkotaan Medan dalam Tinjauan Transportasi Perkotaan Masa Kolonial. *JUSPI (Jurnal Sejarah Peradaban Islam)*, 1(2), 341–351. <https://doi.org/10.30829/J.V1I2.1394>
- Calderon, C., & Serven, L. (2004). *The effects of infrastructure development on growth and income distribution* (3400). <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3400>
- Demurger, S. (2001). Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China? *Journal of Comparative Economics*, 29(1), 95–117. <https://doi.org/10.1006/jcec.2000.1693>
- Graafland, N. (1991). *Minahasa Negeri, Rakyat, dan Budayanya*. Pustaka Utama Grafiti.
- Gunawan, H. (2013). *Yok Tjae dan Chung Hwa Menelusuri Jejak-Jejak Komunitas Tionghoa Manado*. PT Kanisius.
- Hickson, S. (1889). *A Naturalist in North Celebes*. John Murray.
- Iswanto, S., Nurasiah, N., & Kesuma, T. B. (2021). Dutch Colonial Infrastructure Development in Takengon, 1904-1942. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, 6(1), 15–25. <https://doi.org/10.14710/jscl.v6i1.29880>
- Kembuan, R. C. A. (2005). *Infrastruktur Kota Manado Tahun 1950-2000*. Universitas Sam Ratulangi.
- Kodoatie, R. J. (2005). *Pengantar Manajemen Infrastruktur*. Pustaka Pelajar.
- Kristanto, B. (1996). *Sejarah Masyarakat Borgo di Tanawangko Minahasa 1919-1945*.
- Lapian, A. . (2011). *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Komunitas Bambu.
- Liem, T. D. (1995). *Perdagangan Distribusi Orang-orang Cina di Jawa: Suatu Studi Ekonomi*. KITLV bersama Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Limadharma, H. K. (1987). *Tanam Paksa Kopi dan Monetisasi Petani Minahasa, 1822-1870*.
- Marihandono, J. (2008). Perubahan Peran dan Fungsi Benteng dalam Tata Ruang Kota. *Wacana: Jurnal Ilmu Pengetahuan Budaya*, 10(1).
- Maryaningsih, N., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Bulletin of Monetary Economics and Banking*, 17(1). <https://doi.org/10.21098/bemp.v17i1.44>
- Marzuki, I. W. (2019). Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Pantai dan Pedalaman Minahasa Provinsi Sulawesi Utara tahun 1789-1945. In *Disertasi*.
- Mawikere, F. R. (2005). Infrastruktur Kota Manado (1900-1970). In F. Colombijn (Ed.), *Kota Lama Kota Baru Sejarah Kota-kota di Indonesia Sebelum dan Setelah Kemerdekaan* (pp. 45–72). Penerbit Ombak.
- Melamba, B. (2011). *Kota Pelabuhan Kolaka di Teluk Bone 1906 - 1942*. Pustaka Larasan.
- Najoan, M. (2001). *Twapro dalam Pergolakan Politik di Minahasa 1946-1949*. Universitas Indonesia.
- Nas, P. J. M. (1995). Miniatur of Manado: Image of Peripheral Settlement. In R.

- Schefold (Ed.), *Minahasa Past and Present Tradition and Transition in an outer Islands Region of Indonesia*. Research School CNWS.
- Nas, P. J. M. (2007). Miniatur Manado Citra Suatu Hunian Pinggiran. In P. J. M. Nas (Ed.), *Kota-Kota Indonesia Bunga Rampai* (pp. 640–658). Gadjah Mada University Press.
- Nurhadi. (1996). Pantai Utara Jawa, Mobilitas Manusia dan Dinamika Perubahan Budaya Studi Kasus Akhir Masa Kolonial Abad 19-20M. *Jurnal Penelitian Arkeologi*, 04.
- Palar, H. . (2009a). *Wajah Baru Minahasa*. Yayasan Gibbon Indonesia.
- Palar, H. . (2009b). *Wajah Lama Minahasa*. Yayasan Gibbon Indonesia.
- Parengkuan, F. E. . (1983). *Sejarah Sosial Sulawesi Utara*. FS Unsrat.
- Parengkuan, F. E. . (1986). *Sejarah Kota Manado*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Parengkuan, F. E. W., Suryo, D., Manus, L. T., & Nihe, R. S. (1986). *Sejarah kota Manado, 1945-1979*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Poelinggomang, E. L. (2002). *Makassar abad XIX: studi tentang kebijakan perdagangan maritim*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Raap, O. J. (2015). *Kota di Djawa Tempo Doeloe*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Rumambi, L. (1990). *Minahasa*. tp
- Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 6(2, Agustus), 115–130. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- Sulistiyono, S. T. (1994). *Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930*. Universitas Gadjah Mada.
- Toar, D. (1978). *Orang Cina di Manado*. Tesis. Manado: Fakultas Sastra Universitas Sam Ratulangi.
- Watusoke, F. . (1962). *Sedjarah Minahasa*. Jajasan Penerbit Merdeka.
- Watusoke, F. S. (1968). *Sejarah Minahasa* (2nd ed.). Manado: Percetakan Negara.
- Wowor, F. M. (2014). Kajian Historis Pemukiman di Sekitar Pantai Manado. *Jurnal LPPM Bidang Ekosobudkum*, 1(2), 31–40.
- Wulur, F. A., Kumurur, V. A., & Kaunang, I. R. . (2015). Gaya Bangunan Arsitektur Kolonial Pada Bangunan Umum Bersejarah di Kota Manado. *Sabua : Jurnal Lingkungan Binaan Dan Arsitektur*, 7(1), 371–382. <https://doi.org/10.35793/SABUA.V7I1.8279>

