

KAJIAN SEJARAH PERKEMBANGAN KOTA JAKARTA

Ksatria Dwithama, Taopik Tri Sutrisno

Program Studi Arsitektur, FTSP, Institut Teknologi Budi Utomo Jakarta

ksatria@itbu.ac.id, taopiktri@gmail.com

Abstrak

Kota Batavia pada masa VOC sampai masa keruntuhannya 1799 terus dibangun dan diluaskan. Sejak pendudukan Jepang sekitar tahun 1942 kota Gemeente Batavia diganti namanya menjadi Jakarta Tokubetsu Shi dan langsung di bawah kekuasaan Gunseikan. Secara morfologi pada masa pendudukan Jepang, kota Jakarta boleh dikatakan tidak mengalami perubahan. Sejak Proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia, Jakarta Tokubetsu Shi pada tanggal 23 September 1945 diganti menjadi Pemerintahan Nasional Kota Jakarta. Sejak Orde Baru kota Jakarta mendapat perhatian untuk pembangunan yang keberhasilannya dapat menjadi indikator bagi pembangunan di daerah-daerah lainnya di tanah air. Untuk mencapai efisiensi dalam pelaksanaan pembangunan maka setiap lima tahun Pemda DKI Jakarta telah mengadakan evaluasi terhadap Rencana Induk Kota tahun 1965 – 1985 dan RWBK secara lengkap serta menyeluruh. Berdasarkan hasil evaluasi tersebut ternyata ada perubahan prinsip dimana RIK tahun 1965 – 1985 menetapkan prinsip RURT 1985 – 2005 lebih berorientasi pada fungsi, program dan struktur kota secara lengkap dan terpadu. Karena itulah kajian sejarah perkembangan kota Jakarta dibatasi sampai tahun 1965 – 1985.

Kata kunci : perkembangan, kota, Jakarta

1. PENDAHULUAN

Diantara perubahan-perubahan dan perkembangan yang terjadi di Ibukota Jakarta, maka satu diantaranya ialah makin meluasnya wilayah kota ini. Terutama di dalam periode dua puluh tahun terakhir ini yaitu setelah kembalinya Jakarta menjadi Ibukota Republik Indonesia. Jalan-jalan baru dibangun mendahului pembukaan tanah-tanah baru, bagi perkampungan baru, bagi daerah industri maupun bagi tempat-tempat rekreasi. Kompleksnya perubahan maupun perkembangan hampir tak dapat diikuti oleh penduduk Jakarta sendiri, yang tiap harinya makin bertambah, tidak saja dalam jumlah tetapi juga dalam kesibukannya dan kegiatan-kegiatan lainnya. Penduduk Jakarta dan abad ke abad, mulai sebagai pendatang dan kemudian sebagai penghuni kota, berasal dari berbagai penjuru tanah air kita dan juga dari berbagai sudut benua. Dengan caranya sendiri mereka membangun wilayah kotanya di bawah pimpinan yang diakui masyarakatnya, sejak jaman Tarumanegara, Sunda Kelapa, Batavia dan Jakarta dewasa ini. Sudah barang tentu selera dan gaya, bentuk dan rupa serta cara membangun kota berbeda menurut jaman dan tujuan. Tetapi semuanya menunjuk betapa penduduk kota ini, baik di masa lampau maupun di masa sekarang dan mendatang, bertujuan agar kotanya dapat merupakan kota dimana ia bias hidup dengan usaha-usahanya, cita-citanya, di dalam suasana ketentraman

dan kegembiraan. Adalah jasa para pendatang dan penghuni di masa-masa lampau yang bias dan sempat menuliskan kesan-kesannya, pengalaman-pengalamannya, dan tidak jarang meninggalkan bekas-bekasnya berupa gedung-gedung, sketsa-sketsa lukisan, photo-photo, peta-peta dan sebagainya. Di tengah-tengah perubahan dan pembangunan, bekas-bekas masih kuno masih tetap dapat kita lihat. Menghapuskan peninggalan sejarah ternyata tidak semudah seperti membongkar sebuah gedung. Bahkan akhir-akhir ini justru karena adanya perombakan-perombakan itu tampak adanya kegiatan-kegiatan kesejarahan. Orang mulai mencari jejak sejarah kota ini dan ada pula yang ingin merekonstruksi keadaan salah satu bagian kota seperti pada jaman lampau. Bolehlah dikatakan timbulnya rasa hayati kesejarahan pada warga kota maupun pada pejabat-pejabat pemerintahan.

2. METODOLOGI

Metodologi adalah konsep tentang metode/cara dalam menyelesaikan penelitian, atau menjelaskan rencana dan prosedur penelitian yang dilakukan untuk memperoleh jawaban yang sesuai dengan permasalahan atau tujuan penelitian. Metodologi Penelitian adalah suatu cara dalam melakukan konsep metodenya (metodologi) seperti teknik pengumpulan data, cara menganalisis data dan cara bagaimana pembahasan hasil analisis data

sehingga didapatkan hasil dari pembahasan hasil analisis.

Metode pembahasan yang digunakan dalam penyusunan laporan proposal ini adalah metode penulisan deskriptif yang memberikan gambaran segala permasalahan dan problematika keadaan yang ada, yang kemudian dianalisis dari sudut pandang ilmu yang relevan untuk mendapatkan suatu kriteria desain dan dasar perancangan yang mumpuni.

Langkah - langkah pengambilan data dilakukan dengan cara, sebagai berikut : Studi literatur melalui pencarian data di perpustakaan serta mempelajari buku - buku yang berkenaan dengan hal yang akan dibahas berupa teori, konsep, atau standar perencanaan yang digunakan dalam penyusunan program. Observasi lapangan atau survey dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek dan studi banding terhadap objek dari studi kasus yang sudah ada dan relevan terhadap judul. Wawancara dan interview dengan cara mengajukan pertanyaan secara langsung dengan nara sumber dan pihak - pihak terkait dan kompeten dengan topik permasalahan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

KAJIAN SEJARAH PERKEMBANGAN KOTA BATAVIA (1870 – 1965)

Perkembangan Kota Batavia 1870- 1950

A. Struktur Pemerintahan

Pemerintahan kota Batavia berkembang dalam sejumlah fase-fase politik sejalan dengan perubahan keadaan. Awal bulan pemerintahan Batavia pada periode 1870-1942 berakar pada perencanaan administrasi Hindia Belanda, yang menempatkannya sebagai ibukota wilayah jajahan. Sementara pada masa pendudukan Jepang pemerintah kota merupakan penerusan dan keadaan sebelumnya, kemudian pada masa-masa awal kemerdekaan Republik Indonesia, pemerintahan kota Jakarta menunjukkan beberapa pola yang menarik untuk disimak walau pada dasarnya tidak mengalami perubahan yang mendasar dalam arti masih berlangsungnya kontinuitas dari masa sebelumnya.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda sampai awal abad ke-20. Batavia adalah suatu keresidenan, dengan kepala pemerintahannya seorang Residen, yang secara administratif di bagi ke dalam afdeling-afdeling, yang

dipimpin oleh seorang Asisten Residen. Pembagian administratif keresidenan Batavia terbagi atas :

- a) Afdeling Kota Batavia dan sekitarnya (Stad en voorsreden van Batavia)
- b) Afdeling Meester Coernelis (kini Jatinegara)
- c) Afdeling Tangerang
- d) Afdeling Buittenzorg (kini Bogor)
- e) Afdeling Krawang

Dan semua Afdeling yang dikemukakan di atas, Afdeling Kota Batavia dan sekitarnya kemudian menjelma menjadi kotapraja (Gemeente) Ketika kebijakan itu dicanangkan pada awal abad ke-20. Dalam pengaturan diatas, jangkauan batas wilayah afdeling Batavia yang terdiri atas 4 distrik, antara lain Penjaringan, Pasar Senen, Mangga Besar dan Tanah Abang, meliputi pula pulau-pulau di perairan sebelah utaranya. Kemudian dalam proses pemekaran kota pada dekade keempat abad tersebut, afdeling Cornelis digabungkan ke dalam batas-batas gemeente Batavia.

Hingga tahun 1903, Batavia dibawah pemerintahan langsung atau terpusat (sentral). Oleh karena proses pengaturan pemerintahan harus melalui jenjang yang berliku dan cenderung berlarut-larut, timbul gagasan untuk memberlakukan desentralisasi di Btavia. Untuk itu terbit suatu kebijakan Peraturan Desentralisasi tertanggal 23 Juli 1903. Berdasarkan Peraturan itu, rintisan kearah pelaksanaan pengaturan hak dan kewajiban pemerintahan untuk pemerintah daerah dimulai. Upaya itu membutuhkan waktu selama dua tahun, sampai Batavia dikukuhkan sebagai kotapraja

(Gemeente). Batavia adalah Gemeente yang pertama di Hindia Belanda.

Berdasarkan Stb (Staatsblad) 1905 no. 204 tanggal 18 Maret 1905 dan berlaku mulai 1 April 1905:

Tabel. 1. Pembagian Distrik Batavia

Distrik/ Kawasan	Onderdistrik/ Kecamatan	Wijk/Kelurahan
I. Batavia	1. Mangga Besar	a. Mangga Dua b. Kebon Jeruk c. Pasar Baru d. Gunung Sahari e. Kebon Kelapa
	2. Penjaringan	a. Penjaringan b. Jembatan Lima c. Krukut d. Angke Duri
	3. Tanjung Priok	a. Tanjung Priok b. Ancol
II. Weltevreden	4. Gambir	a. Gambir b. Gondangdia c. Menteng d. Tanah Abang
	5. Senen	a. Senen b. Kemayoran c. Cempaka Putih d. Tanah Tinggi (Kwitang Timur) e. Kramat f. Kwitang g. Salemba
	6. Tanah Abang	a. Petojo b. Slipi c. Jati d. Jepang

Sumber: Leriza, 1977

Batavia menjadi suatu kotapraja. Lingkup wewenang suatu Gemeente meliputi urusan di seputar pengelolaan kota, seperti memperindah kota, kesehatan, angkutan umum, pemeliharaan prasarana perhubungan dan beberapa lainnya. Gemeente tidak berwenang dalam urusan otoritas terhadap pelabuhan samudera Tanjung Priok. Luas Gemeente Batavia sekitar 250 kilometer persegi, dan tidak termasuk pulau-pulau yang sebelumnya bagian dan Afdeling Batavia Kota dan sekitarnya. Pada saat wilayah kotapraja Batavia mencakup Meester Cornelis, luasnya menjadi 182 kilometer persegi. Tak beberapa lama setelah menerima status sebagai kotapraja, Batavia mulai menata perlengkapan dan fasilitas yang diperlukan. Penataan itu meliputi pembentukan struktur dan lembaga pemerintahan daerah yang diperlukan untuk memulai dan melancarkan pengembangan kota. Pada tahun 1908, pembagian administrasi Batavia adalah sebagai berikut:

Distrik/Kawasan
Onderdistrik/Kecamatan
Wijk/Kelurahan

I. Batavia

1. Mangga Besar
 - a) Mangga Dua
 - b) Kebon Jeruk
 - c) Pasar Baru
 - d) Gunung Sahari
 - e) Kebon Kelapa
2. Penjaringan
 - a) Penjaringan
 - b) Jembatan Lima
 - c) Krukut
 - d) Angke Duri
3. Tanjung Priok
 - a) Tanjung Priok
 - b) Ancol

II. Weltevreden

4. Gambir
 - a) Gambir
 - b) Gondangdia
 - c) Menteng
 - d) Tanah Abang
5. Senen
 - a) Senen
 - b) Kemayoran
 - c) Cempaka Putih
 - d) Tanah Tinggi (Kwitang Timur)
 - e) Kramat
 - f) Kwitang
 - g) Salemba
6. Tanah Abang
 - a) Petojo
 - b) Slipi
 - c) Jati
 - d) Jepang

Penetapan Batavia sebagai kotapraja pada tanggal 1 April 1905 memberikan kota yang sedang berkembang itu suatu aparat pemerintahan sendiri, yang memungkinkan penanganan masalah secara lebih baik dan efisien. Melengkapi pemerintahan kotapraja, suatu Dewan Kota (de Gemeenteraad van Batavia) dibentuk dengan 25 orang. Pemimpin Dewan Kota itu adalah kepala daerah setempat, menurut Ordonisasi (undang-undang) pembentukan pemerintahan daerah tersebut. Untuk itu sebagai Ketua Dewan Kota yang pertama adalah Asisten Residen Batavia Kota dan sekitarnya, Kreisscher. Kemudian keluar pengaturan selanjutnya yang mengatakan bahwa untuk kotapraja tertentu dapat diangkat ketua Dewan Kota secara

tersendiri oleh Gubernur Jendral yang disebut sebagai Walikota (Bburgemeester).

Berdasarkan UU no. 28 Kotapraja Batavia diubah menjadi suatu Tokubestu Shi. Batavia mengalami perubahan nama menjadi Jakarta atau lengkapnya Jakarta Tokubestu Shi, yang berada langsung dibawah kekuasaan Gunseikan, sebagai kepala tertinggi Pemerintahan Bala Tentara Jepang di daerah pendudukan. Pada masa pendudukan Jepang Pulau Jawa dikuasai oleh Bala Tentara ke-16 Kemaharajaan Jepang. Kemudian kepala pemerintahan diambil-alih oleh Jepang. Secara resmi nama Jakarta yang disebut Tokubetsu Shicoo. Pemangku jabatan itu yang pertama adalah Tsukamoto dan yang terakhir adalah Hasegawa.

Setelah Proklamasi Kemerdekaan, untuk memperlancar roda pemerintahan, ditetapkan IO jawatan yang terdiri atas, Pamongpraja, Kesehatan, Ekonomi, Sosial Pengajaran dan Pendidikan, Teknik, Kesehatan-kesehatan, Penerangan, Kepolisian dan Kejaksaan. Selanjutnya kotapraja Jakarta di bagi ke dalam 7 wilayah kewedanan, yang menyangkut daerah kepolisiannya pula. Yakni Penjaringan, Mangga Besar, Tanah Abang, Tanjung Priok, Gambir, Pasar Senen dan Jatinegara. Berdasarkan pengaturan itu, daerah seperti Pasar Mange dan Kebayoran Lama tidak tercakup didalamnya. Dalam waktu singkat, terjadi pengalihan tanggung jawab pemerintahan kepada bangsa Indonesia dari Jepang yang kemudian di tampung di suatu tempat di Tanah Abang Timur.

Ketika di bawah pendudukan NICA, Pemerintahan Nasional Kota Jakarta terdiri atas 7 kecamatan. 34 kelurahan Indonesia, 10 kelurahan Cina, 1 kelurahan Asrab dan 1 kelurahan India. Fungsi Letnan Cina, Kapten Arab dan Penasehat India. Pada tanggal 21 November 1947 Walikota Suwitjo dan beberapa pejabat lainnya di tangkap, untuk sementara waktu penyelenggaraan Nasional Kota Jakarta terhenti. Kota Jakarta sebagiannya berada dibawah Komando Tentara Sekutu yang bertugas hendak melucuti dan menerima penyerahan Bala Tentara Jepang di samping mengurus tawanan perang. Tentara Sekutu yang berintikan Pasukan Inggris di bawah Komando Mayor Jendral D. C. Hawthorn menyatakan suatu batas wilayah di bawah wewenangnya yang meliputi, Banjir Kanal di sebelah barat, Jalan Kereta Api termasuk Jatinegara di selatan. Kali Buaran

dan Kali Cakung di timur, dan Tanjung Priok serta Koja di utara.

Selanjutnya perkembangan kota Jakarta menghadapi berbagai dinamika sejalan dengan revolusi perang kemerdekaan. Ibukota negara dipindah ke Yogyakarta. Namun tak berapa lama, Belanda yang tak mampu mempertahankan keberadaannya di bumi Nusantara memilih mengakui kemerdekaan Indonesia dalam lingkup Republik Indonesia Serikat. Suatu peristiwa penting yang terjadi di Jakarta yang perlu dicatat adalah upacara pengakuan dan penyerahan kedaulatan kepada Republik Indonesia Serikat (RIS). Selain di Amsterdam yang dilakukan oleh Ratu Kerajaan Belanda, Juliana, kepada delegasi Indonesia yang diketuai oleh Muhammad Hatta, di Jakarta berlangsung hal serupa oleh wakil tinggi Mahkota Belanda di Indonesia. Dr. A. H. J. Lovink kepada wakil RIS yang diemban oleh Sri Sultan Hamengkubuwono IX. Peristiwa itu mengambil tempat di Koningsplein (Istana Gambir atau kini Istana Negara).

B. Jaringan Perhubungan

Bentuk dan perkembangan kota Batavia pada periode 1870 hingga 1950 mengalami percepatan dan sentuhan modern (modernisasi). Perkembangan interaksi dunia yang makin intensif mendorong Batavia untuk melakukan beberapa adaptasi. Pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 yang mempersingkat jarak tempuh pelayaran samudera dan Eropa ke Asia dan inovasi teknologi perkapalan dengan munculnya kapal-kapal uap, mempengaruhi situasi kota Batavia. Jarak tempuh yang singkat dan kemampuan kapal uap yang lebih laju meningkatkan arus pelayaran antar Samudera yang artinya untuk Batavia adalah makin ramainya kapal-kapal yang datang dan yang berangkat. Selain itu, fasilitas modern lainnya diperlukan untuk melayani kebutuhan pelayaran lintas samudera tersebut. Di samping itu, persaingan dengan Singapura yang didirikan oleh Raffles pada tahun 1819 menjadi alasan perlunya segera dilakukan perbaikan-perbaikan.

1. Pelabuhan Tanjung Priok

Pengerjaan pelabuhan Tanjung Priok mulai pada tahun 1877, yang dipimpin oleh seorang Insinyur Perairan van Gelder, dan selesai pada tahun 1886, menyediakan suatu pelabuhan laut dalam yang aman pertama di mana kapal-kapal

dapat bersandar, memuat batu bara dan diperbaiki di suatu dok yang kering. Jaringan perhubungan dengan Batavia dibuat melalui jalan yang sejajar, terusan dan jalan kereta api.

2. Sarana Angkutan Umum

Sarana pengangkutan untuk kebanyakan penduduk antara lain adalah sado, kereta kuda, sepeda dan trem. Sementara kendaraan angkutan barang berupa gerobak yang terkadang ditarik oleh kuda selain digerakkan oleh tenaga manusia. Dan jenis sarana angkutan tersebut, trem listrik adalah yang paling banyak dimanfaatkan. Perusahaan yang mengoperasikannya adalah *Nederlandsch-Indische Tram Maatschappij (NTM)* dan *Batavia-Electrisch Tram Maatschappij (BVM)*.

Selanjutnya sejalan dengan perkembangan ekonomi, ragam sarana angkutan kian marak, seperti opelet, truk (*vrachauto*) dan sepeda motor (*motorfiets*). Opelet adalah kendaraan bermotor, angkutan berukuran sedang yang dapat menempuh jarak bepergian menjadi lebih singkat, dan sebutan itu berasal dan mengacu pada merk kendaraan Austin. Selain itu dikenal juga angkutan taksi. Untuk mengatur operasi taksi, Pemerintah Kotapraja menentukan beberapa tempat yang dapat digunakan sebagai pangkalannya. Tempat-tempat itu antara lain, *Stadhuisplein*, *Kalibesar West* (Kali Besar Barat), taman Glodok, Harmoni, *Sluiburg* (pintu air), *Stasiun Koningosplein* (Medan Merdeka), *Deca Park* (Medan Merdeka), *Gondangdia Lama*, *Kebon Binatang Cikini*, *Krekot* dan *Pasar Senen*.

Untuk transportasi antara kota tersedia kereta api. Jalur kereta api itu berawal *Tanjung Priok* dan *Batavia*, menuju *Tangerang*, *Serang*, *Karawang*, *Buitenzorg*.

3. Jaringan Kereta Api

Berkaitan dengan pembukaan pelabuhan baru *Tanjung Priok*, suatu sarana perhubungan darat dibangun di *Batavia*. Pada tahun 1871 *Batavia* memperoleh jalur kereta api pertamanya, pembukaan bagian pabean (*Kleine Boom*) – *Batavia* – *Koningsplein* dan jalur kereta api *Bogor-Koningsplein* dan *Buitenzorgschen*, sepanjang 9 km dan dibangun oleh *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NIS)*. Pada tahun 1885 *Staatsspoorwegen (SS)*. Pada tahun 1885 *Staatsspoorwegen (SS)* mendapat hak untuk mengelola jalur kecil menuju pelabuhan *Tanjung Priok*, yang pada tahun 1877

melayani pengangkutan personel dan bahan bangunan ke pelabuhan yang sedang dikerjakan, dengan perintah pengembangan pelabuhan *Batavia*. Pelabuhan baru itu membuat kantor pabean (*Kleine Boom*) menjadi sibuk. Perusahaan kereta api lainnya, *de Batavaszhe Oosterpoorweg Maatschappij (BUS)* membuka jalur kereta api pada tahun 1887 ke *Bekasi*, sepanjang sisi timur kota, melalui *Kemayoran*, *Pasar Senen* dan *Meester Cornelis (Jatinegara)*, *Stasiun perhentian terakhir jalur itu terletak kurang lebih 200 meter sebelah selatan stasiun kecil NIS*, di tempat dimana kini terletak stasiun *Jakarta Kota*. Dengan itu jalur kereta api di *Batavia* pada tahun 1927 adalah:

1. *Batavia - Tanjung Priok - Kota (Benedenstad)*
2. *Tanjung Priok - Weltevreden (Bovenstand) - Meester Cornelis (Voorstand)*
3. *Antara Weltevreden (Boven en benedenstad)*
4. Suatu jalur lingkar (*Ceintuurbaan*), yang menghubungkan dengan kota.

Pada bagian berikut ini dikemukakan perkembangan masing-masing stasiun kereta api yang ada di *Batavia* hingga sebelum pecah *Perang Dunia II*.

a. Stasiun Batavia NIS (Batavia Noord)

Stasiun ini adalah yang pertama di Batavia, dan merupakan jalur kereta api antara Batavia dan Buitenzoong. Stasiun tersebut berupa bangunan sederhana yang kecil dengan beberapa lokomotif dan terletak di belakang bekas Balai Kota yang telah ada dan tahun 1710, dan kini dijadikan Museum Sejarah Jakarta.

b. Stasiun Batavia BOS (Batavia Zuid)

Stasiun Batavia BOS merupakan stasiun akhir dan BOS, yaitu jalur kereta api dari Batavia menuju Bekasi dan Karawang.

c. Stasiun Weltevreden (Gambir)

Stasiun Wetevreden adalah stasiun yang pertama di Koningsplein, kini Medan Merdeka, pada awalnya merupakan halte Koningsplein NIS, yang berada beberapa ratus meter di selatan dan tempat dimana kini terletak stasiun Gambir. Bangunannya berbentuk kecil dan sangat sederhana. Halte itu kemudian digantikan oleh stasiun Weltevreden, di tempatnya kini, yang dibuka pada tanggal 4 Oktober 1884. Kemudian pada tahun 1973 stasiun itu diresmikan sebagai stasiun Batavia

Koningsplein dan kini bernama Gambir, sebagaimana yang sering diucapkan penduduk. Namun pada awal tahun 1990-an stasiun ini dibongkar untuk dibangun stasiun kereta api layang yang lebih modern.

d. Stasiun Tanjung Priok

Stasiun pertama terletak di dermaga pelabuhan dalam pertama, berangka tahun 1885. Jalur rel dibangun pada pembangunan tahun 1877.

e. Stasiun Senen

Stasiun Senen tergolong stasiun tua yang terletak di bekas jalur BOS di sebelah timur Batavia. Angka tahunnya adalah kira-kira 1886. Stasiun itu berupa bangunan tua yang kecil, dengan ciri-ciri neo-klasik, dan suatu atap peron besi kecil melengkung dengan rangka busur.

f. Stasiun Tanah Abang

Stasiun itu terletak dilingkungan yang sam namanya. Di jalur barat, menuju Rangkasbitung Serang, Labuan dan Merak di Banten. Stasiun kecil pertama, sangat sederhana, kecil dan tanpa penutup berangka tahun 1899, tahun saat jalur Barat dibuka. Seiring dengan perjalanan waktu bangunan stasiun banyak mengalami perubahan. Paling tidak pada dekade pertama abad ini stasiun itu diperpanjang.

g. Stasiun Kemayoran

Stasiun ini terletak di bekas jalur BOS, juga di utara stasiun Pasar Senen, di ujung timur wilayah Weltevreden. Stasiun itu dinamakan sesuai dengan nama daerah pemukiman di sekitarnya, berangka tahun dari awal abad ini. Setelah pengambilalihan oleh SS stasiun itu dinamakan juga stasiun Weltevreden SS. Setelah penyelesaian jalur Karawang Cikampek Bandung pada tahun 1906 stasiun Kemayoran menjadi stasiun utama SS untuk kereta api yang datang dan dari menuju ke Bandung. Pada tahun 1909 stasiun itu diperluas dengan dua atap, namun yang terpaksa dihancurkan pada tahun 1920an, dan hal itu terjadi kemungkinan pada saat terjadi pemasangan aliran listrik. Penyesuaian berikutnya akan menelan biaya yang mahal dan sejak itu stasiun itu kehilangan fungsi utamanya karena adanya stasiun Weltevreden (Gambir) di Koningsplein.

h. Stasiun Meester Cornelis (Jatinegara)

Bagian kota Meester Cornelis terletak di kedua sisi sungai Ciliwung sebelumnya

adalah suatu kotapraja yang mandiri namun termasuk kota praja sejak tahun 1935. Stasiun itu, di jalur menuju Bandung; berangka tahun 1910 dan diperkirakan dirancang oleh arsitek Ir. S. Snuyff, kepala sementara Biro Perancang Departemen Pekerjaan Umum. Pada mulanya stasiun itu dinamakan Rawa Bangke, sebutan untuk rawa-rawa yang terletak di dekatnya.

i. Stasiun Manggarai

Dari tahun 1918 dan dibuka pada tanggal 1 Mei. Di sini jalur bercabang menjadi ke Meester Cornelis, Bandung dan jalur lingkaran ke Tanah Abang. Pembangunannya di tangani oleh van Gendt. Kamar tunggu kelas utamanya masih sama keadaannya dengan yang dahulu, dengan kisi-kisi jendela kaca, seperti halnya di bangsal.

j. Stasiun Batavia Kota (Jakarta Kota)

Sejak tahun 1915 telah terdapat rencana untuk pembangunan stasiun yang baru. Rencana itu sempat dikesampingkan beberapa saat karena tidak tercapainya kesepakatan, terutama persoalan pembiayaan. Kemudian pada tahun 1926 persoalan itu muncul lagi ke permukaan, sehingga stasiun itu mulai dibangun. Stasiun itu adalah stasiun utama dengan 12 jalur, untuk kereta ke Buitenzorg dan ke Tanjung Priok, kedua jalur itu dilengkapi listrik, dan menuju Bandung, Surabaya, dan Merak di Selat Sunda, untuk penyeberangan ke Sumatera Selatan.

C. Perkembangan Kota dan Demografi

1. Perwajahan Batavia (1900-1942)

Pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 berlangsung peningkatan kedatangan orang Belanda dan orang Eropa lainnya di Hindia Belanda. Bagian terbesar bertempat tinggal di kota-kota besar di Jawa. Banjir kedatangan orang Eropa ini memberikan kota-kota Hindie (de Indische steden) watak yang lebih Eropa, terutama karena rumah-rumah dan bangunan yang dari awal abad ini di bangun, mulai mendapat rupa Eropa. Namun juga terdapat kelompok lain yang menuju kota-kota dalam skala tertentu; penduduk pribumi yang agraris. Aliran ke kota-kota, yang menjadi awal suatu urbanisasi yang deras, membawa persoalan besar dalam hal pemukiman penduduk. Perluasan perkampungan kota, baik di kota maupun di pinggiran, tampak sukar untuk dikendalikan. Apalagi di

kampung-kampung ini terutama kekurangan sarana-sarana yang sangat mendasar seperti saluran air (riolering) dan air bersih (waterleiding).

Di bidang tanah yang baru dibeli dibangun daerah pemukiman untuk berbagai kelompok yang datang. Untuk pendatang yang kurang mampu dibangun rumah-rumah yang lebih kecil dan berdempetan satu dengan yang lainnya yang tidak lebih baik keadaannya. Untuk itu muncul daerah-daerah seperti Petojo, Jati Baru, Cideng, Kramat, Kemayoran dan Tanah Tinggi. Untuk warga yang lebih berada dibangun daerah Menteng dan Gondangdia, yang mirip dengan kota kebun Belanda.

Pada tahun 1935, dikeluarkan suatu ordonansi yang termuat dalam Stb. 1934 no. 687 yang mulai berlaku tanggal 1 Januari 1935 mengenai perluasan daerah administratif Batavia. Stadsgemeente Meester Cornelis (Jatinegara) dibubarkan dan diintegrasikan ke dalam wilayah Batavia. Setelah aneksasi Meester Cornelis itu pada tanggal 1 Januari 1935 luas kotapraja Batavia tidak kurang dari 182 kilo meter persegi. Kelompok penduduk yang beragam menetap dan hampir semua dengan satu atau lain cara mempengaruhi pada penampilan kota ini. Hal ini terutama dapat diperhatikan pada beragamnya jenis arsitektur.

Demikianlah wajah kota Batavia pada tahun 1930-an. Ketika Batavia berkembang menjadi suatu kota kolonial modern (een moderne koloniale stad), yang sangat berbeda dengan masa-masa peralihan abad ke-19 ke abad ke-20 yang disebut E. Breton denijs sebagai "Tempo Doeloe". Berdasarkan perbedaan ciri-cirinya, kota Batavia yang modern dapat digolongkan ke dalam 4 bagian, namun dengan batas antara bagian yang tidak tajam, yaitu ;

- a. Kawasan Kota Tua (oude Beneden Stad termasuk Nolenvliet)
- b. Weltevreden, yang disebut Batavia-Centrum
- c. Jalan Raya Kramat-Salemba-Matraman, termasuk - Meester Cornelis
- d. Bagian Batavia yang paling modern yakni Gondangdia Baru (Nieuw gondangdia) dan Menteng

2. Kehidupan Sosial

Situasi yang berlangsung pada masa-masa sebelumnya di bidang kependudukan masih mempengaruhi Batavia di paruh pertama abad ke-20. Tempat pemukiman penduduk masih terpisah-pisah berdasarkan kelompok etnis.

Penghidupan sosial terpecah-pecah. Orang Belanda dan orang kulit putih lainnya hidup dalam dunia mereka sendiri. Orang Cina demikian pula. Orang pribumi punya dunia mereka sendiri pula. Orang asing dari negeri-negeri Timur, yang dinamakan oleh orang Belanda Vreemde-Oosterlingen, seperti orang Arab dan lain-lain, juga tinggal berkelompok. Hanya ditingkat atas saja ada pergaulan antar berbagai kelompok manusia ini.

D. Perdagangan dan Industri

Secara garis besar keadaan sentra-sentra kegiatan ekonomi Batavia tidak banyak mengalami perubahan, terkecuali peremajaan dan pembukaan ruang usaha yang baru. Walau begitu pada tahun 1920an kegiatan ekonomi Batavia telah begitu kompleks dan beragam jenis usahanya. Tentunya diversifikasi usaha tersebut mencerminkan kebutuhan penduduk Batavia, walau kebanyakan hanya sebagian masyarakat.

Pada tahun 1922, suatu pasar yang baru dan besar dibangun di lapangan Glodok untuk dapat mengawasi keadaan yang sehat berkaitan dengan penjualan bahan makanan.

Selain itu, perkembangan ekonomi membawa Batavia pada pembukaan kantor-kantor perusahaan yang baru. Wajah kota menjadi kian marak dengan kehadiran bangunan-bangunan tersebut.

Sebagai kota kolonial modern perekonomian Batavia ditopang oleh kegiatan perbankan yang menjadi penyangga permodalan usaha. Berbagai kantor bank baik yang berasal dari modal Belanda maupun modal asing lainnya membuka usah di Batavia. Beberapa data pendirian kantor-kantor perbankan yang dapat dikemukakan meliputi antara lain Javasche Bank 1828, Nederlansch-Indische Hypotheek Bank 1891, Postspaarbank 1898, Crediet Bank voor Nederlandsch Indiesche Gemeenten en Resso 1925 dan Volkscredietbank 1934. Pada tahun 1909 Javasche Bank mendirikan kantor di sebelah stationplein, dekat kantor NHM, kini Pintu Besar Utara. Pada tahun 1930 Postspaarbank membangun kantor di Harmoni.

Selanjutnya perkembangan ekonomi Batavia juga mendorong tumbuhnya industri-industri manufactur modern yang menggunakan tenaga mesin (mekanik) sepenuhnya. Beberapa pabrik berdiri di Batavia, seperti yang dicatat oleh Kleian (1920). Pabrik-pabrik itu antara lain adalah pabrik pengelolaan mentega (boter bereidend), bilyar (biljarten), pengolahan minyak (olie bereiding), bahan kulit (lederwaren), pembakaran roti, pembakaran kapur dan makaroni.

E. Pelayanan Sosial dan Rekreasi

Sebagai suatu kota kolonial modern seperti yang dikemukakan Voskuil (1989), Batavia juga memiliki fasilitas pelayanan sosial dan rekreasi. Pelayanan sosial yang dimaksud antara lain kantor pos dan telegraph, telepon dan rumah sakit. Kantor Pos Batavia Kota dibangun pada tahun 1929. Pembukaan jalur telegraph sejalan dengan pembukaan jalan raya yang menghubungkan Batavia dan Buitenzorg pada tahun 1856.

Pelayanan sosial yang diberikan oleh Batavia adalah di bidang pemeliharaan kesehatan dan penyembuhan penyakit, berupa rumah sakit. Ada beberapa rumah sakit yang dibangun selama periode 1870-1942. Rumah Sakit Koninklijk Paketvaart Maatschappij (KPM) Petamburan di Jati Baru Batavia kini Rumah Sakit Pusat PT PELNI Petamburan, Jl. AIP II. KS. Tubun no 92, Petamburan Jakarta Pusat, yang dibangun pada tahun 1914-1915 dirancang oleh F.J.L. Ghijsels dengan kontraktor F. Stolt dan kemudian diperluas pada tahun 1920.

Selain itu suatu rumah sakit pendidikan (teaching Hospital) dibuka pada tahun 1919 yang dikenal dengan Centraal Burgerlijk Ziekenhuis (CBZ), kini Rumah Sakit Umum Dr. Cipto Mangunkusumo. Setahun setelah itu gedung pendidikan Sekolah Dokter Geneskundige Hogeschool (GHS) dibangun disekitar CBZ kini Salemba 6 yang digunakan oleh Fakultas Kedokteran Universitas Indonesia. Gedung pendidikan lainnya yang memiliki nilai kejuangan adalah kelanjutan dari Sekolah Dokter Jawa, yaitu School tot Opleiding van Inlandsche Artsen (STOVIA). Gedungnya terletak di Hospitaal Weg, kini jalan Abdurrachman Saleh.

Tempat hiburan elit yang terkenal pada masa itu adalah Societeit de Harmonie di bangun di Buitennieuwepoststraat pada tahun

1788. Pada tahun 1810-1814 lokasinya dipindah ke Harmonieplein oleh Daendels. Klub itu pada tahun 1900 dikenal sebagai Europese-Heerensocieteit van Indie. Setelah perang masih digunakan sebagai gedung kesenian dengan nama klub Jakarta. Sementara itu tempat hiburan umum dibangun tahun 1906 di Koningsplein yang dikenal dengan Pasar Gambir.

Perkembangan Kota Jakarta 1950-1965

a. Pemerintahan

Sejak pengakuan kedaulatan, 27 Desember 1949, pemerintah Kerajaan Belanda mengakui kedaulatan Republik Indonesia sebagai salah satu negara bagian Republik Indonesia (RIS), hasil dari penandatanganan Konferensi Meja Bundar di negeri Belanda. Dalam pembicaraan antar negara bagian RIS dibicarakan mengenai kedudukan Ibukota Negara RIS agar dikembalikan ke Jakarta. Mengingat dulu pada masa revolusi kedudukan ibukota negara dipindahkan dari Jakarta ke Yogyakarta.

Dengan demikian kota Jakarta kembali kepangkuan bangsa Indonesia, meski waktu itu masih tergabung dalam RIS. Setelah empat tahun dibawah kedudukan Belanda dengan pemerintahan NICA (Netherlands Indies Civil Administration)-nya sejak tahun 1949.

Perluasan Jakarta (1950-1965)

Sampai dengan penandatanganan Pengakuan Kedaulatan Indonesia, kondisi letak geografis Jakarta mempunyai batas-batas sebagai berikut; sebelah Timur berbatasan dengan Kali Bekasi, sebelah Selatan dengan Kecamatan Kedunghalang, Bogor, sebelah Barat dengan kawedanan Balaraja dan sebelah Utara dengan Teluk Jakarta (Laut Jawa). Seluruh wilayah ini merupakan daerah pemerintah Distrik Jakarta, yang berada dalam kekuasaan Gubernur Militer. Distrik Federal Jakarta ini membawahi beberapa keresidenan yang berada di wilayah pinggiran Jakarta (Ommelanden) dan Burgermeester, yang batas-batasnya meliputi di Timur dengan kecamatan Pulo Gadung dan Cilincing, di Selatan dengan Pasar Minggu, Pasar Rebo (Mampang Prapatan). Kebayoran Udik dan Kebayoran Ilir, sebelah Barat dengan kecamatan Kebon Jeruk, Cengkareng (distrik Tangerang), serta sebelah Utara dengan laut Jawa.

Sejak dikeluarkannya keputusan Presiden RIS no. 125 tanggal 24 Maret 1950, maka

wilayah kota Jakarta mengalami perluasan dengan ditentukannya wilayah lingkungan baru bagi Ibukota Jakarta, sehingga wilayah kota Jakarta yang dulu berbatasan dengan wilayah-wilayah yang telah disebut diatas, juga ditambah Kepulauan Seribu. Sedangkan wilayah-wilayah yang dulu merupakan Distrik Jakarta, seperti Distrik Tangerang, dan Depok dikembalikan dan diurus oleh negara (bagian) RI.

Penambahan wilayah ini membuat kota Jakarta tiga kali lebih luas, yaitu sekitar 530 km² dari sebelumnya. Luas ini belum termasuk wilayah kota baru Kebayoran yang mulai dirancang sejak tahun 1946.

Sejak tahun 1959 kota Jakarta berkembang dalam pembangunan proyek yang disebut sejarawan Abdurrahman Surjomihardjo sebagai proyek 'politik mercusuar' yang bertujuan Republik Indonesia sebagai inti dari New Emerging Force (kekuatan baru yang sedang tumbuh) di dunia. Setelah suksesnya Konferensi Asia Afrika (1955), Asian Games IV (1962) dan Ganefo (1963). Proyek-proyek tersebut diikuti dengan pembangunan jalan-jalan, hotel-hotel mewah, toko serba ada 'Sarinah', Jembatan Semanggi, Tugu Monas (Monumen Nasional) ditengah-tengah Medan Merdeka, dan pembangunan Gedung Conefo (Conference of the New Emerging Forces) yang sekarang dipakai sebagai tempat sidang-sidang MPR dan DPR RI. Pembangunan yang terus digalakkan di Jakarta sejak awal tahun 1960an termasuk pembangunan Kompleks Senayan, Jembatan Semanggi dan banyak yang lain tentunya membutuhkan daya dukung transportasi yang cukup efisien. Untuk itu diperlukan suatu jaringan jalan baru yang memenuhi persyaratan, yaitu dengan dibangunnya jalan lingkar yang meliputi jalan Yos Sudarso – jalan Gatot Subroto dan jalan Slipi Raya, yang kemudian disusul dengan pelebaran dan perbaikan jalan MH. Thamrin dan jalan Sudirman.

4. KESIMPULAN

Mengingat Kota Jakarta dari dulu sampai sekarang merupakan Pusat Administrasi Pemerintah dan juga pusat pencatatan politik, ekonomi, social dan budaya maka Kajian Sejarah Perkembangan Kota Jakarta sangat diperlukan untuk mengkaji sejarah perkembangan kota Jakarta dimulai dengan masa awal berdirinya hingga perkembangan

Kota Jakarta era 1965-1985 (Kota Metropolitan).

Dimana dengan kajian ini dapat diketahui arah perfektif perkembangan kota, pertumbuhan kota-kota baru dan kerjasama pembangunan Jabotabek yang dengan demikian diharapkan akan lebih diketahui proses pertumbuhan kota itu sendiri dan pola kecenderungannya kearah mana kota itu berkembang di masa depan sebagai suatu proses panjang yang prospektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Djajadiningrat, Hoesein. Hari Lahirnya Jayakarta. Bahasa dan Budaya Th. II . 1956.
- Djalal A.R, Abdul. Perkembangan Penduduk Jakarta : Abad 16-20. Widyapura. No. 9-10 Th. 1977.
- Graaf, H.J. de- Pigeaud, Th.G.Th. Kerajaan-Kerajaan Islam Di Jawa. Peralihan Dari Majapahit ke Mataram. Kajian Sejarah Politik Abad ke – 15 dan ke – 16. Terjemahan Bahasa Indonesia. Pustaka Grafiti Pers dan KITLV. Cetakan kedua. Jakarta. 1986.
- Hadisutjipto, S.Z. Sekitar 200 Tahun Sejarah Jakarta (1750-1945). Pemda DKI. Jakarta. Dinas Museum & Sejarah. 1979.
- Lerissa, R.Z. Dari Sunda Kalapa ke Jayakarta. Dalam Beberapa Segi Sejarah Masyarakat Budaya Jakarta. (Editor Abdurrachman Surjonuhardjo). Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta. 1977
- Liang Gie, The . Sedjarah Pemerintahan Kota Djakarta. Kotapraja Djakarta Raya, 1958.