

**Sejarah Kota Banjarmasin**  
**Ketika Terjadi Perubahan Orientasi Dari Air ke Darat Pada Awal Abad XX**

---

**Wisnu Subroto**

Pengajar di Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan PIPS, FKIP,  
Universitas Lambung Mangkurat. Banjarmasin.

Artikel ini membahas mengenai perubahan kota Banjarmasin pada awal abad XX. Di awal abad XX, ekspansi Kolonial Belanda ke Banjarmasin menyebabkan perubahan kebudayaan sungai pada masyarakat Banjar yang mendiami pulau Kalimantan. Ekspansi kekuasaan itu mulai mengubah budaya sungai masyarakat Banjar dari air ke darat. Kolonial Belanda mulai membangun jalan raya darat dari Banjarmasin ke Martapura, Banjarmasin ke Hulu Sungai dan di pusat Kota Banjarmasin. Sehingga orang sungai ini mulai belajar berjalan di darat. Rumah-rumah yang terletak ditepi sungai digusur dan di paksa pindah. Rumah-rumah didirikan sepanjang jalan dengan mukanya menghadap jalan raya dan belakangnya hutan.

**Kata Kunci:** *Perubahan, Kolonial Belanda, Masyarakat Banjar.*

---

**Pendahuluan**

Fenomena kajian perkotaan sebagai tempat aktivitas manusia paling ramai belum banyak mendapatkan perhatian sejarawan akademis di Indonesia sampai akhir abad XX, (Kuntowijoyo, 1994: 51) terutama kota-kota di kawasan sepanjang aliran sungai. Perkembangan kota-kota di Indonesia menunjukkan ciri yang berbeda-beda. Perbedaan itu dipengaruhi oleh letak geografis kota itu tumbuh dan berkembang. Struktur sosial masyarakat kota yang tumbuh di daerah pantai misalnya, menggambarkan struktur sosial masyarakat maritim dan perdagangan, sedangkan kota yang tumbuh di pedalaman menggambarkan struktur sosial masyarakat agraris (Leur, J. C. van, 1955: 40).

**Kota Banjarmasin Pada awal Abad ke-20**

Kalimantan erupakan salah satu pulau di Indonesia yang memiliki banyak wilayah perkotaan yang terletak di sepanjang aliran sungai. Sungai Barito merupakan sungai utama yang berada di Kalimantan Selatan dan mempunyai cabang sungai, antara lain: sungai Martapura dan sungai Kween.

Sungai-sungai yang berada di Kalimantan Selatan tersebut di bagian barat bermuara ke Laut Jawa, sedangkan di bagian

timur bermuara ke Selat Makassar, membentuk jaringan pelayaran dan perdagangan antar daerah yang saling terintegrasi satu sama lain. Pelayaran dan perdagangan itu memerlukan tempat berlabuhnya kapal-kapal yang membawa barang dagangan untuk dipertukarkan dengan barang dan diperjualbelikan di wilayah yang disinggahi.

Banjarmasin merupakan salah satu kota tempat berlabuhnya kapal-kapal tersebut. Penyebutan awal dari nama Bandjarmasih karena ada seorang pembesar atau orang yang sangat berkuasa di Banjar yang bernama Patih Masih (J.J.Ras, 1968: 398-399). Sudah sejak lama Banjarmasin menjadi tempat bertemunya para pedagang dari wilayah pedalaman ke kota (dari hulu ke hilir) dan ke luar ke laut bebas (Singgih Tri Sulisty, 2003: 68-69). Secara geografis Banjarmasin terletak di daerah aliran sungai Martapura. Menurut Laporan Residen Meijer tahun 1887, penduduk Banjarmasin tinggal di pinggir sungai atau di kampung-kampung yang berada di daerah sepanjang kedua sisi Sungai Martapura. Rumah-rumah dibangun di atas tiang kayu galam dan kayu ulin karena kondisi tanahnya yang berawa (J. Paulus, 1917: 97). Banyak penduduk membuat rakit berbahan kayu serta membuat rumah di atasnya yang ditambatkan di pinggir-pinggir sungai (W.P.

Groeneveldt, 2009: 149). Kota ini tidak banyak memiliki prasarana jalan darat, oleh karena itu prasarana jalan yang ada harus selalu dijaga dari genangan air pada waktu pasang dengan cara di timbun tanah dan batu serta dibangun tanggul untuk menahan tanah supaya tidak erosi (Carl Bock, 1887: 50).

Banjarmasin sebagai tempat pemerintahan sejak jaman kerajaan Banjar menjadi pintu utama pelayaran dan perdagangan di Kalimantan Selatan yang mempunyai infrastruktur cukup memadai. Infrastruktur itu berupa gudang-gudang penyimpanan barang, pelabuhan sungai yang layak disinggahi kapal-kapal besar, tempat singgah dan bermukim. Infrastruktur ini membuat Banjarmasin menjadi tempat yang mempunyai daya tarik bagi para pedagang dari berbagai suku bangsa untuk singgah dan bahkan menetap serta melakukan aktivitas ekonomi dan sosial. Para pedagang tersebut, antara lain dari suku bangsa Arab, Tionghoa, Melayu, Bugis, Madura, Bali dan Jawa (R. Broesma, 1927: 18-25). Kota yang berada di pinggir sungai ini menjadi pusat pemukiman orang Banjar sejak dahulu. Orang Banjar, mengklaim sebagai suku yang berasal dari perkawinan silang antara penduduk asli Jawa dan imigran asing (Goh Yoon Fong, 1969: 13).

### **Perubahan Orientasi dari Air ke Darat Masyarakat Kota Banjarmasin**

Seiring dengan perubahan sosial yang semakin kompleks pada awal abad ke-20, terjadi pula perubahan ekologi sehingga kota semakin teratur (W.F. Wertheim, 1999: 138-143). Perubahan itu terlihat pada fasilitas kota dan infrastruktur kota, diantaranya pembangunan jalan darat, jembatan, dan tempat-tempat ibadah. Hal ini, memunculkan pembangunan pasar, kompleks perkantoran, sekolah, toko dan sebagainya yang mengikuti jalan tersebut.

Perkembangan suatu kota bisa dilihat dari luar maupun dari dalam. Faktor ini biasanya disebabkan karena adanya migrasi masuk dan migrasi keluar, sedangkan faktor dari dalam karena adanya dinamika masyarakat kota itu sendiri. Faktor dari

dalam biasanya berhubungan dengan kependudukan dan permukiman. Selain itu, lahan tanah yang subur juga menjadi faktor tumbuhnya pusat-pusat urban. Tanah itu mampu menghasilkan bahan makanan bagi penduduk yang besar sehingga ada penduduk yang bekerja diluar pertanian dan terus meningkatkan mutu hidup.

Sistem status sosial di Banjarmasin pada umumnya didasarkan pada keadaan sosial ekonomi seseorang. Status dalam bidang pemerintahan didasarkan pada jenjang pendidikan modern yang identik dengan pendidikan Barat (Sartono Kartodirdjo, 1969: 41). Pendidikan modern sebagai syarat untuk memasuki pekerjaan di pemerintah. Dan juga, karakteristik masyarakat Banjarmasin yang religius menganggap orang yang sudah naik haji mempunyai kedudukan yang terhormat di lingkungan masyarakatnya. Eksistensi orang Banjar yang tinggal di kota memiliki status yang tinggi terlihat dari bentuk rumah dan gaya arsitekturnya. Demikian juga, stratifikasi sosial pada zaman kolonial didasarkan pada perbedaan ras. Hampir seluruh wilayah yang dikuasai Belanda mengalami diskriminasi dalam kehidupan sosial. Diskriminasi itu ditandai dengan pola pemukiman yang berbeda, jabatan-jabatan yang rendah bagi kaum bumiputera.

Keadaan kota Banjarmasin yang dikelilingi oleh sungai-sungai besar maupun sungai-sungai kecil sangat besar perannya bagi perkembangan kota. Sungai di Kalimantan Selatan berfungsi untuk irigasi pertanian, selain itu fungsi sungai-sungai juga sebagai penghubung atau jalan utama di Banjarmasin dengan daerah lain di Kalimantan Selatan (Bambang Subiyakto, 2005: 338-339). Fungsi sungai sebagai penghubung atau jalan utama mulai berubah dalam perkembangan kota, seiring dengan perkembangan teknologi transportasi. Orientasi kehidupan masyarakat mulai berubah ketika pemerintah membangun prasarana jalan darat dan jembatan. Jalan darat di Banjarmasin semakin menggeser peran sungai sebagai jalur transportasi ketika pemerintah Kolonial Belanda gencar membangun infrastruktur jalan raya. Normalisasi saluran air dengan cara

mengeruk daerah aliran sungai tetap dilaksanakan dengan mengerahkan pekerja rodi. Pinggiran sungai dibuat tanggul penahan tanah dengan kayu ulin supaya tidak longsor terbawa air. Tanah hasil kerukan diletakkan di samping sungai yang pada akhirnya menjadi sebuah jalan darat. Letak rumah yang berada di pinggir dan menghadap sungai mulai pindah ke darat menghadap jalan raya. Mobilitas orang maupun barang tidak lagi mengandalkan jalur sungai, tetapi melalui jalan darat. Walaupun pengangkutan komoditi pasar sebagian masih dilakukan lewat air dengan perahu-perahu kayu, namun semakin banyak orang memilih angkutan darat dengan mobil (A.W. Nieuwenhuis, 1937: 199). Perubahan juga terjadi pada kepemilikan alat transportasi. Status kepemilikan perahu tidak lagi menjadikan seseorang dianggap kaya, yang terjadi perubahan kepemilikan mobil menjadi simbol status seseorang yang kaya atau mampu di masyarakat.

Perubahan kota Banjarmasin yang bisa dilihat sampai sekarang sebagai bukti yang masih ada adalah letak pemukiman (rumah-rumah) atau arsitektur rumah, masjid jami', sekolah, rumah sakit, perkantoran pemerintah yang semakin menjauh dari keberadaan sungai sebagai ciri khas dari kota seribu sungai ini. Pembahasan ini fokus mengenai perubahan kehidupan sosial di Banjarmasin ketika orientasi ruang kota dari air ke darat yang muncul melalui proses ekologis yang berlangsung secara alamiah maupun melalui perencanaan sejak Banjarmasin ditetapkan sebagai *Gemeente* pada tahun 1919 (*Staatsblad van Nederlandsch Indie* 1919, no. 22). Bagi pemerintah Belanda di Banjarmasin, ketetapan ini dijadikan hari ulang tahun kotamadya Banjarmasin yang bersifat otonom. Kota Banjarmasin terus mengalami perkembangan, baik pemukiman, infrastruktur maupun sosial ekonomi. Perkembangan ini tampaknya berkaitan dengan pertumbuhan yang cepat dalam perdagangan dan perniagaan. Kemajuan ini didorong oleh perkembangan teknologi transportasi dan pendidikan model barat.

## Kesimpulan

Faktor perubahan yang signifikan terhadap perkembangan kota terjadi pada tata ruang kota dengan dibangunnya jalan darat dan mulai masuknya kendaraan bermesin seperti mobil. Hal ini berimplikasi pada perubahan kehidupan sosial budaya masyarakat Banjarmasin yang bertumpu pada fungsi air sebagai urat nadi kehidupan dan akses utama untuk saling berinteraksi secara lambat laun mengalami perubahan. Pembangunan masjid, sekolah, pasar, rumah sakit dan pemukiman mulai berpindah ke daratan mengikuti jalan darat. Pada kenyataannya fondasi penataan dan perluasan kota tidak bisa dilepaskan dari pola aktivitas yang terbentuk sejak masa lalu.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.W. Nieuwenhuis. *Indische Gids*, tahun 1937, jilid I.
- Bambang Subiyakto (ed), "*Infrastruktur Pelayaran Sungai: Kota Banjarmasin Tahun 1900-1970*", dalam *Kota Lama Kota Baru Sejarah Kota-kota di Indonesia Sebelum dan Setelah Kemerdekaan*". Yogyakarta: Ombak, 2005.
- Carl Bock, *Reis in Oost en Zuid Borneo. Van Kutai naar Banjarmasin ondernomen op last der Indische Regering in 1879 en 1880.* 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1887.
- Goh Yoon Fong. *Trade and Politics in Banjarmasin, 1700-1747.* Thesis. London: University of London, 1969.
- J. Paulus, *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie, Eerste deel.* 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1917.
- J.J. Ras, *Hikajat Banjar a Study in Malay Historiography.* Martinus Nijhoff: The Hague, 1968.
- Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah.* Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994.

- Leur, J. C. van. *The Indonesian Trade and Society*. Bandung: the Hague, 1955.
- R. Broesma, *Handel en Bedrijf in Zuid en Oost-Borneo*. ('s Gravenhage: Naeff, 1927.
- Sartono Kartodirdjo, *Struktur Sosial Dari Masyarakat Tradisional dan Kolonial*”, Lembaran Sejarah nomor 4. Yogyakarta: Fakultas Sastra, UGM, 1969.
- Singgih Tri Sulistiyono, *The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in The Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s*. Leiden University, 2003.
- Staatsblad van Nederlandsch Indie 1919*, no. 22.
- W.F, Wertheim, *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 1999.
- W.P. Groeneveldt, *Nusantara Dalam Catatan Tionghoa*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.

