

ARSITEKTUR DAN AIR (Kasus : Kota Palembang)

Johannes Adiyanto

Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya,
Jl Raya Palembang-Prabumulih KM 32, Inderalaya, Sumatera Selatan
Email: johannesadiyanto@ft.unsri.ac.id

Abstrak

Luas wilayah Indonesia terdiri dari luas daratan sebesar 1.904.569 km² dan lautan seluas 7.900.000 km². Letak geografis Indonesia mempunyai dua musim penghujan dan kemarau, beriklim tropis dan berkelembapan tinggi serta disinari sinar matahari sepanjang tahun. Kondisi ini juga diperkuat dengan letak Indonesia yang berada di dua benua, yaitu benua Asia dan Australia. Dengan demikian Indonesia tidak hanya tentang daratan tapi juga perairan. Gambaran umum ini menjadi dasar pemahaman kajian terhadap kasus kota Palembang. Kasus Palembang diangkat untuk melihat konsekuensi 'air' dalam perjalanan perkembangan kota dan jejak artefak arsitekturalnya. Lalu bagaimana perkembangan terkini kota Palembang, apakah masih berorientasi ke air ataukah sudah melupakan air sebagai latar muka wajah kota? Tujuan pembahasan ini adalah menunjukkan perkembangan kota, terutama Palembang, terkait dengan kondisi alami geografisnya. Jelajah deskriptif makalah ini menggunakan pendekatan kajian kesejarahan dengan metode deskriptif kronik. Metode deskriptif kronik adalah metode penjabaran apa adanya dengan catatan pada peristiwa yang dianggap penting di suatu lokasi tertentu. Hasil jabaran deskriptif menunjukkan bahwa kota Palembang telah meninggalkan air, ikon Sungai Musi ditempatkan sebagai 'pemisah/pembeda/pembuat jarak' bukan 'penyatu/penghubung' antara kawasan Ilir dan Ulu. Kondisi alami geografis tidak diletakkan sebagai dasar dalam pelaksanaan dan pengembangan Kota Palembang.

Kata kunci : air, perkembangan Palembang, artefak arsitektural dan metode deskriptif kronik.

Abstract

Title: *Architecture and Water (Palembang Case)*

The total area of Indonesia consists of a total land area of 1,904,569 km² and a sea area of 7,900,000 km². Indonesia's geographical location has two rainy and dry seasons, tropical climate and high humidity and sunshine throughout the year. This condition is also reinforced by the location of Indonesia located on two continents, Asia and Australia. Thus Indonesia is not only about land but also waters. This general description becomes the basic of understanding the case study of Palembang city. The case of Palembang was appointed to see the consequences of 'water' in the course of city development and the traces of its architectural artifacts. Then how the latest development of Palembang city, is still oriented to the water or have forgotten the water as the face of the city? The purpose of this discussion is to show the development of the city, especially Palembang, related to its natural geographical conditions. Explore this descriptive paper using a historical study approach with chronic descriptive methods. Chronic descriptive method is a method of translation as it is with a note on events that are considered important in a particular location. Descriptive descriptive results show that the city of Palembang has left the water, the icon of the Musi River is placed as a 'separator / distinguishing / distance maker' rather than 'union' between Ilir and Ulu. Geographical natural conditions are not placed as a basis in the implementation and development of Palembang City.

Keywords : *water, Palembang development, architectural artefact and chronicle descriptive method.*

Pendahuluan

Luas wilayah Indonesia daratan 1.904.569 km² dan lautan seluas 7.900.000 km² terdiri dari 17.508 pulau. (sumber:

http://indonesia.go.id/?page_id=479).

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, berdasarkan luasan dan populasi penduduk (sumber:

<https://thetruesize.com>).

Jika dibandingkan dengan geografi Amerika, garis barat sampai garis timur Indonesia sama dengan jarak dari San Fransisko sampai ke Kepulauan Bermuda (Vlekke, 2016 (cetakan kedua:1)).

Posisi geografis Indonesia berada di 6^oLintang Utara sampai 11^o Lintang Selatan dan 95^o Bujur Timur sampai 141^o Bujur Timur (sumber:

<https://portal-ilmu.com/negara-indonesia/>),

dengan demikian Indonesia di lalui garis katulistiwa / equator. Posisi Indonesia ini juga berada diantara 2 benua (Asia dan Australia) dan 2 samudra (Pasifik dan Hindia). Konsekuensinya ialah Indonesia berada di iklim tropis dan mengalami beberapa hal berikut:

1. Radiasi matahari berlangsung terus-menerus sepanjang tahun.
2. Penguapan dari permukaan perairan sangat tinggi.
3. Terdapat pertumbuhan awan konvektif yang sangat kuat sehingga memiliki curah hujan yang relatif tinggi.
4. Memiliki dua musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau.

(sumber:

<http://bmkg.go.id/artikel/?id=xa9q99255011rged5919>)

Suhu rata-rata di Indonesia tahun 2013 yakni 26,57^oC, tahun 2014 naik

menjadi 27,25^oC. (sumber: <http://nationalgeographic.co.id/berita/2015/02/kapan-tahun-terpanas-bagi-indonesia>).

Nasrullah (dkk.) menyatakan bahwa: ciri daerah yang beriklim tropis lembab seperti Indonesia adalah temperatur udara relatif panas yang mencapai nilai maksimum rata-rata 27^oC-32^oC, temperatur udara minimum rata-rata 20^oC-23^oC, kelembaban udara rata-rata 75%-80%, curah hujan selama setahun antara 1000-1500 mm, kondisi langit umumnya berawan antara 60%-90%, radiasi matahari global harian rata-rata 2-4 w/m², luminansi langit yang tertutup awan tipis cukup tinggi mencapai lebih dari 7000 kandela/m² dan tertutup awan tebal 850 kandela/m². (Nasrullah, et al., 2015).

Soegijono menyatakan bahwa faktor iklim yang mempengaruhi rancangan bangunan meliputi radiasi dan cahaya matahari, temperatur dan kelembaban udara, arah dan kecepatan angin serta kondisi langit. (Soegijono, 1999 dalam (Nasrullah, et al., 2015).

Letak Indonesia diantara dua benua dan dua samudra menjadikan Indonesia sebagai tempat 'persinggahan'. Vlekke menyatakan bahwa orang-orang Indonesia zaman purba adalah keturunan imigran dari benua Asia (Vlekke, 2016 (cetakan kedua):8). Lebih lanjut Vlekke membuktikan bahwa ada pengaruh kuat India di peradaban Masehi awal di Indonesia, yang dibawa melalui sarana perdagangan, lalu berlanjut dengan penyebaran agama Hindu. Peradaban di Indonesia masa lalu juga kemudian berlanjut dengan hubungan dagang antara kerajaan lokal dengan kekaisaran China, yang juga

membawa misi agama Budha, sehingga muncul catatan perjalanan dari I-Tsing antara 671-692 M. Catatan I-Tsing ini membuktikan bahwa pada masa itu ada banyak komunikasi dengan prasarana kapal antara India dan China melalui selat Malaka (saat ini).

Jabaran di atas menunjukkan bahwa dari kondisi alami geografis, konsekuensi iklim dipengaruhi oleh keberadaan air (baik lautan maupun sungai) dan perkembangan peradaban awal juga amat dipengaruhi keberadaan 'air'.

Jabaran inilah yang mendorong pemilihan Palembang sebagai kasus kajian. Palembang merupakan 'titik pertemuan' antara 'budaya India dan China' yang terjadi karena perdagangan. Terbentuknya kota Palembang juga awalnya terjadi di tepi Sungai Musi, sehingga pengaruh 'air' sangatlah mendasar dalam perkembangan awal dari kota Palembang.

Makalah ini bertujuan melihat bagaimana perkembangan kota Palembang dari masa ke masa. Apakah sungai/air masih menjadi dasar perkembangan kotanya?

Palembang hanyalah salah satu contoh dari sekian banyak kota-kota yang berkembang karena diawali dari 'pertemuan' pelbagai suku bangsa, seperti Banjarmasin, Palangkaraya, Semarang, Surabaya dan sebagainya. Kasus Palembang adalah titik pijak awal untuk 'membaca' bagaimana kota-kota di tepi air, baik sungai maupun laut, merespon keberadaan 'air' dihadapannya di masa lalu dan masa sekarang.

Metode

Makalah ini merupakan kajian sejarah (*historical research*) dengan pendekatan *interpretive-historical research*.

The interpretive researcher must eventually report what he finds in a narrative and even while the research is in process, the findings are already being arranged in a rational manner in the analyst's mind. (Groat & Wang, 2002: 138).

Metode yang digunakan adalah metode deskripsi kronikal (*chronicle description*). Metode ini akan mencatat setiap kejadian yang terjadi di subyek/obyek kajian secara deskriptif. Hasil catatan deskriptif ini kemudian di analisa secara interpretif dengan indikator identitas ke-air-an melalui artefak arsitektural.

Pembahasan Kesejarahan

Masa Sriwijaya

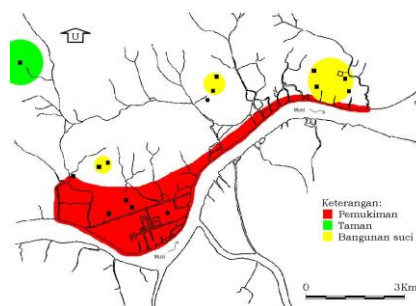
Tentang masa Kerajaan Sriwijaya, acuan yang sering digunakan adalah catatan perjalanan dari I-Tsing, karena dialah orang pertama yang membuat catatan tentang Kerajaan Sriwijaya. I-Tsing membuat catatan saat melakukan perjalanan dari Kanton ke Palembang pada tahun 671M (Wolters, 2011:1). Dari catatan I-Tsing inilah Muljana menyimpulkan bahwa Sriwijaya terletak di tepi sungai, disebelah tenggara pelabuhan Melayu (Jambi), di sekitar garis katulistiwa, yaitu muara Sungai Musi di daerah Palembang (saat ini) (Muljana, 2006:69). Makalah ini tidak mempersoalkan silang pendapat tentang letak pusat kerajaan Sriwijaya, namun terfokus apa yang terjadi di Palembang.

Wolters menyitir pernyataan Tome Pires yang menyatakan bahwa 'barangsiapa yang dapat menguasai Malaka berarti ia akan dapat menguasai Venese. Mulai dari Malaka dan dari Malaka hingga Cina dan dari Cina sampai ke Maluku, dan dari Maluku sampai ke Jawa, dan dari Jawa sampai Malaka dan Sumatera berada di dalam kekuasaannya'. (Wolters, 2011:19). Muljana, Walters dan Vlekke semua menyatakan bahwa Sriwijaya adalah sebuah kerajaan yang memiliki pusat perdagangan besar, yang menghubungkan antara India dan Cina. Vlekke mencatat bahwa pada tahun 960 M dan seterusnya terdapat catatan yang jelas adanya utusan dari Sriwijaya ke Kaisar Cina. Selain itu ada beberapa catatan dari ahli geografi Arab serta Persia yang mencatat produk-produk Sriwijaya di catatan Ibn-al Fakil, seorang Arab. (Vlekke, 2016 (cetakan kedua): 38-39).

Wolters lebih jauh mencatat bahwa kekuatan tentara Kerajaan Sriwijaya bergantung pada kapal-kapalnya, digambarkan bahwa nahkoda-nahkoda kapal Melayu datang berbondong-bondong dari paya-paya bakau dan pulau-pulau berdekatan. Meskipun Sriwijaya terletak di pantai yang dikelilingi air dan penduduknya sedikit, kerajaan ini dapat mengumpulkan tenaga manusia dari kalangan orang-orang Melayu pantai yang tinggal di sekitar perkampungan laut yang tersebar di sebelah selatan Selat Malaka. Palembang hanyalah sebuah pusat perdagangan bagi penduduk yang tinggal di pantai dan lepas pantai itu. (Wolters, 2011:292-293).

Catatan Walters ini penting untuk memberi gambaran keberadaan

permukiman pada masa Sriwijaya. Palembang adalah kota pelabuhan dan kota perdagangan; sedangkan penduduknya bermukim di perkampungan-perkampungan di tepi air. Utomo dalam penelitiannya melakukan rekonstruksi, dan menghasilkan peta sebagai berikut:



Peta 1. Rekonstruksi kota Sriwijaya berdasarkan peninggalannya
Sumber : Utomo, 2008

Beberapa bukti arkeologis juga mendukung pendapat ini (baca: <http://kebudayaan.kemdikbud.go.id/di-tpcbm/2017/08/09/jejak-jejak-perdagangan-di-das-musi-pada-masa-sriwijaya/>). Ada bukti arkelogis di Teluk Cengal, Ogan Komering Ilir, Sumatera Selatan (baca: <http://kebudayaan.kemdikbud.go.id/di-tpcbm/2017/08/09/teluk-cengal-lokasi-bandar-sriwijaya/>).



Gambar 1. Bukti arkeologis tiang rumah di Teluk Cengal

Sumber: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1>

[0204060125893253&set=pb.1527513725.-2207520000.1509673511.&type=3&theater](https://www.sejarah-negara.com/2015/11/kemunduran-dan-keruntuhan-kerajaan.html)

Masa Status Quo

Setelah Sriwijaya mengalami kemunduran dan hancur, Palembang berada mengalami status quo. Tidak ada kekuasaan besar yang menguasai Sriwijaya secara *de facto*. Palembang dikuasai oleh perompak-perompak yang beroperasi di jalur padat Selat Malaka (sumber <http://www.sejarah-negara.com/2015/11/kemunduran-dan-keruntuhan-kerajaan.html>).

Kekaisaran China tidak tinggal diam, Panglima Cheng Ho (atau Zheng He atau Ma Huan) diperintahkan untuk membasmi para perompak tersebut, sehingga Panglima tersebut 'berbelok' dari pelayarannya.

Near the end of the voyage Zheng He's ships encountered pirates in the Sumatran port of Palembang. The pirate leader pretended to submit, with the intention of escaping. However, Zheng He started a battle, easily defeating the pirates — his forces killing more than 5,000 people and taking the leader back to China to be beheaded. (sumber:

<https://www.khanacademy.org/partner-content/big-history-project/expansion-interconnection/exploration-interconnection/a/zheng-he>)

Masuknya armada Panglima Zheng He bukan tanpa jejak pelabuhan perdagangan dan 'koloni' (Widodo, 2009). Inilah cikal bakal Kampung Kapitan di kawasan 7 Ulu Palembang.

Masa Kesultanan Palembang Darussalam

Kata 'Palembang' mempunyai pelbagai interpretasi asal usul kata dan artinya. Sevenhoven menyatakan ada beberapa pendapat, antara lain:

- Asal kata *limbang* (bhs.Jawa) yang berarti membersihkan biji atau logam dari tanah; dengan mendapat awal kata *Pa*.

- Asal kata *Lemba* yang berarti tanah yang dihanyutkan air ke tepi. (Sevenhoven, 2015).

Namun, dua pendapat diatas mengacu pada hal yang sama yaitu sebuah daerah dengan kondisi berair (tanah berawa-rawa).

Tentang gambaran keadaan masa Kesultanan Palembang Darussalam, catatan mendetail dari Sevenhoven sangatlah membantu dalam memberi gambaran tentang keadaan masa itu. Sevenhoven adalah pejabat Belanda pertama (sebagai komisaris regulasi) tahun 1821, atau setelah jatuhnya Keraton Kuto Anyar / Besak ke tangan Belanda. Abdullah dalam kata pengantar buku lukisan tentang Ibu Kota Palembang menjelaskan bahwa catatan Sevenhoven terhadap Palembang adalah catatan resmi pejabat Belanda untuk mengidentifikasi keadaan tempat mereka bekerja. Perlu di pahami juga konteks dan perspektif Sevenhoven dalam menulis catatan ini. (Sevenhoven, 2015:viii-xiv). Dalam makalah ini jelajah catatan Sevenhoven mengarah pada gambaran tentang keadaan pemukiman saat itu dan gambaran umum kota Palembang di awal pendudukan Belanda atau diakhir Kesultanan Palembang Darussalam. Sebelum pusat Kesultanan berada di Benteng Kuto Besak, Keraton berada di daerah 2 ilir, yang saat ini berdiri pabrik Pupuk Sriwijaya (PUSRI), yang dikenal dengan Keraton Kuto Gawang. Keraton ini berbentuk empat persegi panjang dibentengi dengan kayu besi dan kayu unglan yang tebalnya 30 x 30 cm. Kota Benteng ini menghadap ke Sungai Musi dengan pintu masuk melalui Sungai Rengas, dan disebelah timur Sungai Taligawe, sebelah barat Sungai Buah.

Orang-orang asing ditempatkan di seberang sungai Musi (sisi Selatan), dan dimuara Sungai Komering, yang saat ini merupakan daerah Seberang Ulu, Plaju. (sumber: http://arkenaskemdikbud.go.id/contents/read/article/jdz9q6_1484622465/kuto-gawang-awal-kesultanan-palembang-darussalam)

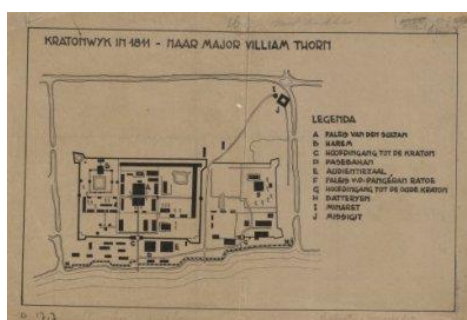


Gambar 2. Suasana penaklukan Keraton Kuto Gawang tahun 1659
Sumber: www.rijksmuseum.nl

Pada masa Kasultanan ini juga dikenal Undang-Undang Simbur Cahaya yang mengatur kehidupan keseharian warga Kasultanan terutama di daerah Ulu. Ada beberapa aturan tentang kondisi pemukiman yaitu di Bab II pasal 11 yang mengatur tentang jalan dan jembatan. Di Bab II pasal 25 ada larangan menebang pohon tanpa ijin, sedang di pasal 26 dinyatakan bahwa Kulit ngarawan tiada boleh orang ambil, jika tiada dengan menebang batangnya serta dijadikan ramuan rumah. (sumber: <https://imamsamroni.files.wordpress.com/2008/12/23-uu-simbur-tjahaja.pdf>). Ini berarti material rumah adalah kayu yang diambil dari hutan yang tidak terlalu jauh dari pemukiman, sebab sudah ada jalan sehingga tidak sepenuhnya mengandalkan sungai.

Setelah Keraton Kuto Gawang dibumi hanguskan, pada masa pemerintahan Sri Susuhunan Abdurrahman (Cinde Walang) pusat pemerintahan

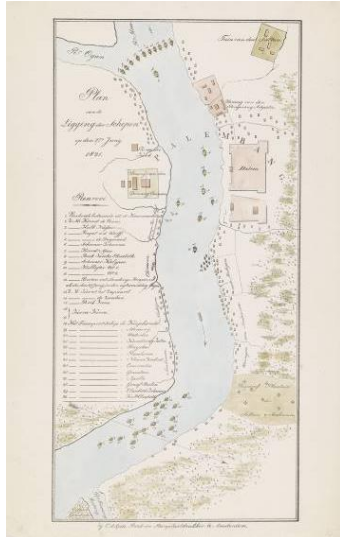
kemudian dipindahkan ke daerah Beringin Janggut yang terletak di antara Sungai Rendang dan Sungai Tengkuruk. Lokasi keraton ini kira-kira di daerah sekitar Jl. Segaran sekarang. Keraton Beringin Jungut dipindahkan ke wilayah Keraton Kuto Anyar / Besak oleh Sultan Mahmud Badaruddin I atau dikenal dengan nama Sultan Mahmud Badaruddin Jayo Wikramo yang memerintah pada tahun 1724—1758. Selama masa pemerintahannya Sultan ini banyak melakukan pembangunan kota, di antaranya Makam Lemabang atau dikenal juga dengan nama Kawah Tengkreup (1728), Kuto Batu (Kuto Lamo, 29 September 1737), Masjid Agung (26 Mei 1748), terusan-terusan (kanal) di sekitar Kota Palembang dan guguk (kampung) yang masih dapat ditemukan toponimnya maupun keluarga keturunan kesultanan yang masih tinggal di guguk tersebut, seperti Guguk Pengulon. Konon kabarnya Sultan ini juga memprakarsai pembangunan Benteng Kuto Besak. (disarikan dari dokumen Management Plan Pelestarian Kota Pusaka: Palembang, tahun 2016).



Peta 2. Denah Keraton Kasultanan Palembang Darussalam tahun 1811
Sumber: <http://media-kitlv.nl>

Sevenhoven mencatat bahwa pemilihan letak kota sangat bijaksana dan penuh perhitungan, sebab sungai (dalam hal ini Sungai Musi)

membelah kota sampai pedalaman dan mampu dilayari oleh kapal-kapal besar. Di hilir Palembang, di muara Sungai Plaju ada tempat pertahanan yang kuat dekat pulau kecil. (Sevenhoven, 2015: 4).



Peta 3. Peta Palembang 1821
Sumber: Rijksmuseum

Gambaran kota Palembang saat itu digambarkan sebagai berikut:

- Penduduk tinggal terpecah di luar kota atau tinggal di rakit diatas air, suatu tempat tinggal yang lantainya dari bambu di ikatkan pada tiang di tepian dengan tali. Mereka dibebaskan dari segala bentuk pajak.
- Penduduknya adalah orang melayu tulen, yang tak pernah membangun sebuah rumah di atas tanah kering selagi mereka masih dapat membuat rumah di atas air, dan tak akan pergi kemana-mana dengan berjalan kaki, selagi masih dapat dicapai dengan perahu. (sumber:

<http://www.malaya.or.id/index.php/2015/07/30/sejarah-kesultanan-palembang/>)



Gambar 3. Rumah rakit di Sungai Musi (1923-1924)

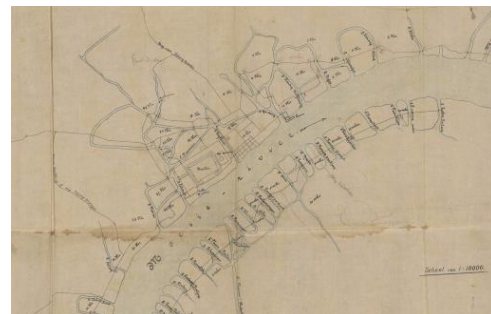
Sumber: www.rijksmuseum.nl

Tata kota dan pemukiman pada masa Kasultanan Palembang Darussalam memang berorientasi ke Sungai. Pada peta berikut terlihat jelas kondisi kota Palembang terutama di pusat kota yaitu Keraton Kuto Anyar/Besak dan responnya terhadap sungai yang ada di sekitarnya.



Peta 4. Peta Palembang 1821
Sumber: KITLV (DD17.3)

Pada peta tahun 1903 terlihat sekali bahwa Palembang saat itu mengandalkan sarana sungai sebagai prasarana transportasi utama.



Peta 5. Peta Palembang 1903, di kawasan Keraton Kuto Anyar / Besak

Sumber: <http://media-kitlv.nl>

Sultan Mahmud Badaruddin Jayo Wikramo yang memerintah pada tahun 1724—1758, memantapkan konsep kosmologi Batanghari Sembilan sebagai satu lebensraum (living space) dari kekuasaan Palembang. Batanghari Sembilan adalah satu konsep Melayu-Jawa, yaitu adalah delapan penjuru angin (sungai) yang terpencah dan pusatnya, yang merupakan penjuru kesembilan. Pusat atau penjuru kesembilan ini berada di keraton Palembang. Batanghari adalah pengertian Melayu yang berarti sungai, merupakan batas dari Kesultanan Palembang. Di pusat kota (kawasan Benteng Kuto Besak) kita bisa melihat bahwa Benteng dikelilingi oleh Sungai. (lihat Peta 5)

Salah satu peninggalan arsitektural masa Sultan Mahmud Badaruddin Jayo Wikramo adalah Masjid Agung dan Keraton Kuto Anyar / Besak. Masjid Agung dibangun tahun 1738 - 1748, Minaret masjid di bangun tahun 1753. Menggantikan masjid sultan pertama yang telah hancur yang terletak di Beringin Janggut, Jalan Masjid Lama (Kawasan 16 Ilir).

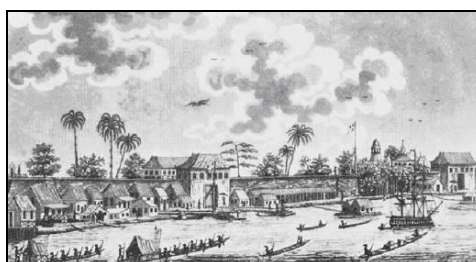


Gambar 4. Sketsa Masjid Agung Palembang tahun 1830 karya Comte

Sumber: <http://media-kitlv.nl>

Keraton Kuto Anyar / Besak didirikan tahun 1780 - 1790, dengan Panjang 290m, Lebar 180m, Tinggi 6,6m - 7,2m dengan 4 Bastion di setiap sudutnya. Benteng ini apit oleh 4

sungai yaitu Sungai Musi (Selatan), Sungai Sekanak (Barat), Sungai Kapuran (Utara) dan Sungai Tengkuruk (Timur). Kuto besak itu bukanlah benteng semata tetapi Keraton terbesar dan terakhir milik Kesultanan Palembang yg merupakan lambang supremasi sultan. Keraton Kuto Anyar / Besak besar merupakan Istana Keraton Kesultanan Palembang dan disebelahnya adalah Benteng Kuto Lamo Istana Pangeran Ratu (sekarang Museum SMB II).



Gambar 5. Sketsa Benteng Kuto Besak

Sumber: Dokumen management plan pelestarian kota pusaka: Palembang, 2016

Sevenhoven mencatat bahwa di Palembang, tidak ada bangunan-bangunan dari batu, kecuali keraton, masjid besar dan makam raja-raja dan keluarganya. Itu menandakan bahwa raja menganggap dirinya sebagai satu-satunya pemilik tanah dan memang hanya mau memberikan sebagai pinjaman, tetap tidak pernah sebagai milik.... sedangkan rumah dari bambu dan kayu dapat mudah dibongkar atau dibawa tanpa mengakibatkan kerugian yang besar jika suatu saat raja memerintahkan untuk meninggalkan tempat itu. (Sevenhoven, 2015: 16-17).

Pada masa kasultanan ini juga muncul pemukiman berbasis suku. Permukiman masyarakat keturunan Arab-Yaman telah teridentifikasi pada tahun 1550, disekitar Keraton Kuto Gawang, yang perkembangannya

kemudian menyebar di sisi Ilir dan Ulu kota Palembang (Purwanti, 2016).



Gambar 6. Kampung Al-Munawar 13 Ulu Palembang

Sumber: Koleksi pribadi, 2017

Lalu juga ada pemukiman dari masyarakat keturunan China, salah satunya di Kampung Kapitan yang letaknya berseberangan dengan kawasan Benteng Kuto Besak.



Gambar 7. Dua rumah Kapitan Tjoa

Sumber: Koleksi pribadi, 2016

Masa kesultanan berakhir ketika Sultan Mahmud Badaruddin II menyerah kalah tanggal 25 Juni 1821 Palembang jatuh ke tangan Belanda. Kemudian pada 1 Juli 1821 berkibarlah bendera rod, wit, en blau di bastion Kuto Besak, maka resmilah kolonialisme Hindia Belanda di Palembang.



Gambar 8. Sketsa suasana saat Sultan Badaruddin II diangkat oleh Belanda dan dibuang ke Ternate, 1821

Sumber: <https://www.rijksmuseum.nl>

Masa Pendudukan Belanda (1821-1942)

Setelah penaklukan, Belanda mengadakan perubahan besar-besaran terhadap wajah kota dan identitas kota. Puncak dari perubahan itu adalah sejak perubahan Palembang menjadi kota (*Gemeente*) yang diberlakukan pada tanggal 1 April 1906, dan baru tahun 1929 dilakukan pembangunan berdasarkan *masterplan* yang disusun Thomas Karsten (Santun, 2011: 4 - 5).

Infrastruktur setelah tahun 1929 dilakukan berdasarkan pola pikir daratan, sehingga banyak membangun jalan dengan menimbun sungai dan rawa-rawa. Tata kota 'baru' ini mengacu pada *landhuis* kota Batavia dengan penyesuaian kondisi teknologi, bahan dan iklim kota Palembang, namun terfokus pada kepentingan golongan masyarakat Belanda. Dengan demikian maka pemerintah pendudukan Belanda mengubah Palembang dari kota air menjadi kota daratan. (Santun, 2011:5-6).



Peta 6. Peta Palembang tahun 1917

Sumber: <http://media-kitlv.nl>

Salah satu infrastruktur penting adalah *watertoren* yang juga berfungsi sebagai kantor *Gemeente* Palembang yang dirancang oleh Ir. S. Snuif. Pengerjaan dimulai tahun 1926 sampai 1931, dengan dua lantai pertama bersayap berfungsi sebagai kantor administrasi dan lantai ketiga adalah bak penampungan air.



Gambar 9. Kantor walikota

Sumber:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1087621036458&set=a.1087612676249.15510.1404390290&type=3&theater>

Bak penampungan air ini untuk memenuhi sarana air bersih khususnya untuk pemukiman masyarakat Belanda di kawasan Talang Semut.



Gambar 10. Model pemukiman di de Ruyterweg (sekarang Jl. Hang Tuah) Palembang, 1935

Sumber: <http://media-kitlv.nl/>

Masa Pendudukan Jepang (1942-1945) (disarikan dari (Santun, 2011:53-55)

Jepang masuk ke Palembang pada tanggal 14 Februari 1942, dengan target utama adalah kilang minyak di daerah Plaju dan Sungai Gerong. Pada masa ini Palembang berubah dari *Gemeente* menjadi *Shi*, yang dipimpin oleh *Shi-co*. Pada masa pendudukan Jepang ini dilakukan pembangunan jalan dari Simpang Masjid Agung hingga Lapangan Udara Talang Betutu.

Masa Pasca Kemerdekaan

Pembangunan kota Palembang setelah kemerdekaan dimulai dengan munculnya Kepres No 116 Tahun 1952, tentang pencabutan darurat Perang eks Keresidenan Palembang, kebutuhan pembangunan yang mendesak yaitu Jembatan yang melintasi Sungai Musi. Ide pembuatan Jembatan sudah dimulai sejak tahun 1924 saat walikota Le 'Cocq de'Armadville, namun karena masalah biaya yang tidak juga terkumpul maka rencana itu tidak terwujud pada masa pendudukan Belanda.

Akhirnya pada tahun 1961 proses konstruksi pembangunan jembatan dimulai dengan panjang jembatan 330

meter dan lebar 22 meter, yang bagian tengahnya bisa diangkat (atas permintaan Ir. Soekarno). Bagian tengah yang dapat diangkat sepanjang 71,90 meter dengan berat 944 ton, ditopang dua menara setinggi 63 meter yang jarak antar menara 75 meter. Proses konstruksi memakan waktu 41 bulan. Ketika bagian tengah diangkat akan ada ruang selebar 60 meter dan tinggi maksimal 44,50 meter untuk lalu lintas kapal yang lewat. Peresmian Jembatan tepat 10 November 1965 dan diberi nama Djembatan Bung Karno (Santun, 2011:221-224). Dan pada tahun 1966, nama Jembatan ini berubah menjadi Jembatan Ampera.



Gambar 11. Suasana jembatan Bung Karno

Sumber: <http://www.gosumatra.com/sungai-musi-jembatan-ampera/>

Hal yang sama yang terjadi dengan Pasar Cinde. Pasar ini ternyata sudah dirancang oleh Karsten tahun 1930an bersama dengan pasar di Padang, Sumatera Barat. Dan memulai proses konstruksinya pada tahun 1938 yang mempunyai sistem konstruksi yang sama dengan pasar Djohar, Semarang. (O'Neil, 2017:208-2010). Namun sepertinya proses konstruksi tidak berjalan lancar dan terhenti. Tahun 1957-1958 pada masa pemerintahan Walikota Ali Amin, dengan kepala dinas Pekerjaan Umum adalah Nang Uning A. Karin. Arsitek Pasar Cinde adalah Abikusno Tjokrosuyoso lahir

pada tanggal 16 Juni 1997 di Ponorogo. Abikusno pernah menjadi pegawai Thomas Karsten di Semarang (Adiyanto, 2017). Dan saat ini Pasar ini sedang 'meregang nyawa' karena ada rencana penghancuran dan digantikan oleh pusat perbelanjaan modern dan beberapa fasilitas modern lainnya.



Gambar 12. Suasana dalam Pasar Cinde
Sumber : Komunitas savepasarinde

Perkembangan Palembang kemudian tidak terlalu menonjol saat pemerintahan orde baru. Setelah reformasi baru kemudian terjadi perubahan besar berikutnya sejalan dengan diadakannya Pekan Olah Raga Nasional XVI tahun 2004, yang dilaksanakan tanggal 2 – 14 September 2004. Bukan pada pelaksanaan yang kurang dari 1 bulan yang merubah wajah kota Palembang, tapi sarana prasaran penunjang event olahraga tersebut yang membawa dampak besar.

PON tersebut dilaksanakan di *sport city* dikawasan Jakabaring, 5 KM sebelah selatan pusat kota Palembang. Kawasan ini awalnya adalah kawasan berawa dan dikenal dengan kawasan

yang rawan kejahatan. Proses pembangunan sarana-prasarana olah raga dilakukan sejak tahun 2001 (sumber : [https://id.wikipedia.org/wiki/Jakabaring Sport City](https://id.wikipedia.org/wiki/Jakabaring_Sport_City))



Gambar 13. Jakabaring sportcity

Sumber:

<https://sport.tempo.co/read/764624/asian-games-kesiapan-jakabaring-sport-city-dievaluasi>

Perkembangan penggunaan Jakabaring *sportcity* tidak berhenti di situ saja. Tahun 2011, Palembang juga melaksanakan Sea Games XXVI bersama Jakarta dari tanggal 11 – 22 November 2011 (sumber [https://id.wikipedia.org/wiki/Pesta Olahraga Asia Tenggara 2011](https://id.wikipedia.org/wiki/Pesta_Olahraga_Asia_Tenggara_2011)). Bagi masyarakat Palembang, keberadaan even olah raga, terutama Sea Games disambut baik. Ali Maksum (2012) menyampaikan bahwa 97,5% warga merespons senang. SEA Games direspons positif baik oleh remaja, dewasa, maupun lansia, pria dan wanita dengan jenis pekerjaan yang beragam, termasuk buruh. Sebanyak 14,3 responden hadir ke lapangan menyaksikan pertandingan dan 90,1% mereka menontonnya melalui layar televisi. Masyarakat Palembang (57,2%) mendapatkan manfaat dari digelarnya SEA Games, bahkan sebanyak 14,3% terlibat baik langsung maupun tidak langsung terhadap pelaksanaan SEA Games. Terkait dengan penggunaan fasilitas pasca SEA Games digelar, sebanyak

42,2% responden yakin bahwa masyarakat akan menggunakan fasilitas tersebut, SEA Games di Palembang ternyata juga membangkitkan 40,7% masyarakat Palembang untuk berolahraga. (baca: [https://www.researchgate.net/publication/303911974_Dampak psiko-sosial SEA Games 2011 Survei pada masyarakat Palembang](https://www.researchgate.net/publication/303911974_Dampak_psiko-sosial_SEA_Games_2011_Survei_pada_masyarakat_Palembang)).

Keberhasilan ini kemudian dilanjutkan dengan rencana Palembang menjadi tuan rumah Asian Games 2018, bersama Jakarta.



Gambar 14. LRT berdampingan dengan Jembatan Ampera

Sumber :

<https://sumselterkini.id/pemerintahan/amazing-hari-ini-lintasan-lrt-nyambung-ke-ampera/>

Pada peristiwa pesta olah raga tingkat Asia inilah wajah kota Palembang berubah kembali. Ada penambahan prasarana yang diperlukan untuk mendukung even olah raga tersebut, ialah munculnya sarana transportasi dengan moda Light Rail Transit (LRT). LRT ini akan menghubungkan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II ke *sport city* Jakabaring sepanjang 23 KM, dengan 13 stasiun perhentian (<http://www.tribunnews.com/regional/2017/10/26/pembangunan-13-stasiun-lrt-di-palembang-capai-80-lihat-penampakannya>).

Diskusi

Palembang masa Kerajaan Sriwijaya berkembang di wilayah air. Baik hunian maupun kehidupan sehari-hari (perdagangan) mengandalkan 'air' (sungai dan laut).

Pada masa status quo, keadaan geografis Palembang dimanfaatkan para perompak untuk bersembunyi setelah dan sebelum mereka beraksi di Selat Malaka, yang kemudian ditumpas oleh bala tentara Panglima Cheng Ho. Kembali lagi kondisi sungai dan keadaan geografis rawa-rawa kawasan Palembang bermanfaat bagi kehidupan.

Masa Palembang Darussalam awal (ketika masih di Kuto Gawang) semakin memperkuat pertahanannya dengan menanam balok-balok kayu besar untuk menghadang pasukan asing. Lalu strategi pertahanan ini juga dilanjutkan saat membangun Benteng Kuto Besak, dimana benteng dikelilingi oleh anak sungai Musi. Pada masa inilah terjadi perubahan dari hidup di air menjadi hidup berorientasi ke sungai, sebab para pembesar kasultanan berhuni di 'darat' (tanah berawa). Pada masa ini hunian terbagi menjadi dua, hunian di 'tanah' (rawa-rawa) untuk golongan bangsawan dan kerabatnya, dan air untuk golongan masyarakat umum dan asing.

Masa pendudukan Belanda adalah masa perubahan besar-besaran. Pembangunan masa Belanda tidak hanya 'menghilangkan' simbol-simbol Kasultanan dengan menggunakan bangunan-bangunan masa kasultanan bagi kepentingan Belanda, tapi juga membangun kawasan hunian di tanah yang lebih

tinggi daripada kawasan kasultanan masa lalu, yaitu kawasan talang semut. Orientasinya ke air/sungai berubah menjadi berorientasi ke darat. Karsten peka dengan keadaan lingkungan yang berawa sehingga dia juga merancang kolam buatan untuk mengatasi limpahan air.



Gambar 15. Kambang Iwak (kolam buatan rancangan Karsten)

Sumber

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10210157863516597&set=pb.1038947877.-2207520000.1509788445.&type=3&theater>

Masa pendudukan Jepang, yang tidak lama hanya memperkuat orientasi darat dengan membuat jalan mengarah ke utara menghubungkan pusat kota dengan bandar udara di daerah Talang Betutu.

Masa awal kemerdekaan dengan dibangunnya Jembatan Ampera makin mempertegas orientasi darat bagi sebuah kota Palembang modern. Konsep *character and nation building* dari Soekarno dijabarkan secara tegas dalam wujud Jembatan Ampera dan juga bangunan Pasar Cinde dan Gedung Wanita di Jl. Rivai. Material baja, beton bertulang mendominasi dan menunjukkan kemodernannya. 'Air' mulai ditinggalkan.

Perubahan identitas kota dari kota pedagang menjadi kota yang lebih dikenal karena adanya event olahraga membawa perubahan besar dalam wajah kota Palembang selanjutnya. Even PON dilanjutkan dengan SEA Games dan kemudian akan dilaksanakannya ASIAN Games 2018

membawa dampak bagi perubahan wajah kota Palembang. Bukan lagi sebuah kota yang berorientasi ke air, tapi benar-benar kota hipermodern yang berpola pikir darat. Dikatakan hipermodern karena menggunakan sarana transportasi terkini yaitu LRT. Dampak ekologis tidak terlalu menjadi perhatian utama seperti yang dilakukan Thomas Karsten. Pemerintah Kota Palembang hanya melakukan ‘pembersihan’ terhadap saluran-saluran air yang ada sejak masa lalu.



Gambar 16. Gotong-royong di 13 Ulu

Sumber: <http://detak-palembang.com/minggu-pertama-2016-harajojo-gotong-royong-bersama-warga-13-ulu/>

Kesimpulan

Letak geografis di antara dua benua dan dua samudra tidak lagi menjadi hal penting di masa kini, karena jalur perdagangan telah mengalami perubahan moda transportasi. Palembang mengubah dirinya menjadi *sport city* dan tidak lagi menggantungkan diri pada perdagangan dan sumber daya minyaknya.

Keadaan iklim tropis lembab juga tidak menjadi perhatian utama dalam pengembangan kota Palembang. Thomas Karsten masih mempertimbangkan tingkat curah hujan dengan membuat kolam-kolam retensi buatan yang mengalir

langsung ke anak Sungai atau Sungai Musi.

Perkembangan Kota Palembang menjadi kota *sport city* juga tidak terlalu memperhatikan aspek ‘air’, sebab proses pembangunan kawasan Jakabaring dengan cara menimbun lahan rawa-rawa untuk berdirinya sebuah venue olahraga. Sarana dan prasarana penunjang kawasan olahraga tersebut juga ‘menumpuk’ pada ‘jalan darat’ yang sudah dibuat pada masa pendudukan Belanda dan Jepang, sehingga di pusat kota Palembang, bertumpuklah *layer* dari masa Kasultanan – masa pendudukan Belanda – masa pendudukan Jepang – masa awal kemerdekaan hingga masa kini. Beban ‘tanah’ di pusat Palembang sangatlah berat, sedangkan ‘air’ hanya menjadi sisa masa kejayaan Kerajaan Sriwijaya dan Kasultanan Palembang Darussalam.

Palembang masa kini bukan lagi kota ‘air’ tapi menjadi kota hipermodern yang berorientasi ke darat.

Daftar Pustaka

- Adiyanto, J. (2017). #Savepasarcinde: Upaya penyelamatan bangunan cagar budaya. *Seminar Heritage IPLBI*. Cirebon: Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia.
- Groat, L., & Wang, D. (2002). *Architectural research method*. New York : John Wiley & Sons, Inc.
- Muljana, S. (2006). *Sriwijaya*. Yogyakarta: LKiS .
- Nasrullah, Ramli Rahim, Baharuddin, Mulyadi, R., Jamala, N., & Kusno, A. (2015). Temperatur dan kelembaban relatif udara outdoor. *Temu Ilmiah IPLBI*,

- hal. D045 - D050. Manado: Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sam Ratulangi dan Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI).
- O'Neil, H. (2017). Architecture of commitment. Dalam J. Cote, & H. O'Neil, *The life and work of Thomas Karsten* (hal. 175 - 220). Amsterdam: Architecture & Natura.
- Purwanti, R. (2016). Pola permukiman komunitas Arab di Palembang. *Temu Ilmiah IPLBI*, hal. G 179 - G 190. Malang: Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia.
- Santun, D. I. (2011). *Venesia dari Timur: Memaknai produksi dan reproduksi simbolik kota Palembang dari kolonial sampai pascakolonial*. Yogyakarta: Ombak.
- Sevenhoven, J. V. (2015). *Lukisan tentang ibukota Palembang*. Yogyakarta: Ombak.
- Utomo, B. B. (2008). Belajar dari Datu Sriwijaya: Bangkitlah kembali bangsa bahari. *Seminar Satu Abad Kebangkitan Nasional*. Jakarta: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia.
- Vlekke, B. H. (2016 (cetakan kedua)). *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Widodo, J. (2009). Morphogenesis and layering of Southeast Asian Coastal Cities: Re-conceptualization of urban and environmental. *The International Conference "Asian Environments Shaping the World: Conceptions of Nature and Environmental Practices"*. Singapore: Asia Research Institute.
- Wolters, O. (2011). *Kemaharajaan maritim Sriwijaya dan perniagaan dunia abad III - abad VII*. Depok: Komunitas Bambu.