

DARI KOTA KOLONIAL KE KOTA NIAGA :
Sejarah Kota Kendari Abd XIX-XX
Muhammad Said D.

Pendahuluan

Pemberian otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 1999, melahirkan perubahan dalam pemerintahan di Indonesia. Melalui otonomi pemerintah daerah mulai menggeliat untuk mengkaji dan menuliskan sejarah daerahnya guna mengenal potensi dan jatidiri daerahnya yang menjadi unggulannya. Kini historiografi sejarah daerah (lokal) bermunculan dan menjadi kajian yang menarik. Dinamika kota dan kebinekaan etnis dalam kehidupan di kota melahirkan berbagai masalah social, sehingga kajian tentang wajah kota yang memiliki ciri khas tersendiri menjadi penting, karena setiap kota menyimpan kekayaan sejarah dan budaya masa silamnya.

Sejarah pertumbuhan dan perkembangan kota seringkali masih dilihat dari artian fisik kota semata, meskipun sebenarnya masih banyak persoalan termasuk tuntutan pembangunan dan modernisasi yang menimpa kelestarian kota tradisional, kawasan kota kolonial. Dalam sejarah perkembangan kota, unsur manusia menempati peranan penting dalam mendorong kemajuan atau kemunduran sebuah kota. Permasalahan kota tidak hanya dipandang dari satu aspek saja, Kuntowijoyo (2003) menyarankan agar dalam penulisan sejarah kota, menekankan lima bidang garapan, yakni ekologi kota, transformasi sosial

*) Makalah yang disampaikan pada Konferensi Sejarah Nasional VIII diselenggarakan oleh Direktorat Nilai Sejarah Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Depertemen Kebudayaan dan Pariwisata, tanggal 13-16 November 2006 di Hotel Milenium Jakarta.

***) Pengajar Ilmu Sejarah Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial FKIP Universitas Haluoleo Kendari Sulawesi Tenggara.

ekonomi, sistem sosial, problema sosial, dan mobilitas sosial (Kuntowijoyo, 2003: 64-71). Dengan demikian penekanan sejarah kota pada aspek sosial dari transformasi kota menjadi aspek sentral dalam penulisan sejarah kota.

Revolusi di bidang ekonomi, politik dan sosial budaya yang berlangsung sepanjang periode ini, setidaknya telah membawa beberapa konsekuensi logis, bukan hanya pada perubahan wajah fisik kota semata, melainkan juga memberi pukulan serta tekanan yang cukup berat terhadap ketidak menentuan kehidupan sebagian besar penduduk saat itu. Pada masa revolusi juga menyebabkan terjadinya kekacauan politik, ketidak menentuan ekonomi, seperti berkurangnya persediaan makanan, harga pasar menjadi semakin tidak stabil. Bahkan tidak jarang banyak dari penduduk kota yang untuk sementara waktu kembali ke kampung-kampung untuk mengurangi ongkos kehidupan yang jauh lebih murah dibandingkan dengan di kota.

Hampir pada umumnya kota-kota yang ada di Indonesia dan bahkan beberapa negara di Asia Tenggara, kita menjumpai perkembangan kota-kota modern banyak terbentuk berdasarkan warisan sejarah masa sebelumnya. Pengkajian tentang masalah-masalah perkotaan, ada beberapa aspek yang memainkan peran penting, seperti aspek ruang, demografi, teknologi, organisasi, dan lingkungan. Dalam dinamika sejarah, banyak kota-kota yang terlahir sebagai akibat perkembangan pusat politik tradisional seperti istana kerajaan, pusat pertumbuhan perdagangan, seperti kota pegunungan dan kota pelabuhan atau kota pesisir pantai. Dalam perkembangan selanjutnya tampaknya terjadi pergeseran pusat-pusat perdagangan dari kota pegunungan ke kota pesisir

pantai. Perpindahan itu sering kali terjadi karena dinamika politik, dipedalaman sebagai akibat perkembangan politik ditingkat internal yang menyebabkan keinginan untuk memisahkan diri, maupun serangan dari kerajaan lainnya. Pengalaman sejarah seperti itu dapat kita temukan seperti tumbuh dan berkembangnya kota Kendari sebagai pusat perkembangan politik, ekonomi, dan budaya di pesisir pantai jazirah tenggara Pulau Sulawesi.

Memang ada sejumlah permasalahan yang menjadi problema sosial kekotaan yang dihadapi oleh pemerintah dan masyarakat kota Kendari sebagai akibat dari perkembangan kota dan dinamika kebudayaannya. Permasalahan tersebut, seperti tergusurnya warisan budaya masa lampau yang bernilai sejarah, dirusaknya bangunan bersejarah dan peninggalan-peninggalan lainnya, karena tuntutan pembangunan dan dampak dari modernisasi yang semakin mengglobal, menyebabkan ciri khas kota tradisional, kawasan kota kolonial dan ciri kota budaya kehilangan makna dan nilai sejarahnya.

Kota Kendari dan pada umumnya kota-kota lain di Indonesia memiliki ciri-ciri yang sekaligus menunjukkan sejarah kota, misalnya (1) kawasan kota tradisional dengan pembagian spasial berdasarkan status sosialnya; (2) kawasan kota pelabuhan dan perdagangan dengan gaya bangunan, kegiatan ekonomi, dan kehidupan sosial budaya; (3) kawasan kota kolonial dengan ciri bangunan kastil, benteng, perkantoran dan rumah ibadah; (4) kawasan pribumi yang mengelompok pada kawasan tertentu, dan (5) kawasan komunitas pendatang yang terdiri dari migran dan urban (Kuntowijoyo, 2003: 63). Ciri kesejarahan kota tersebut, dewasa ini sudah banyak yang rusak dan dirusak oleh berbagai

kebijakan pemerintah untuk kepentingan pragmatis pembangunan. Penduduk kota yang terdiri dari berbagai suku bangsa yang multikultur, akan mudah memunculkan berbagai gejolak, jika tidak disertai dengan pemahaman pendidikan multikulturalisme bagi warga masyarakatnya.

Tulisan singkat ini bermaksud akan menemukakan segi-segi yang berkaitan dengan perkembangan Kota Kendari sebagai kota niaga, sekitar periode 1800-1990-an. Dan salah satu pertanyaan yang ingin dijawab ialah tentang bagaimanakah pertumbuhan kota niaga dan tata ruang kota menjadi semakin berubah sebagai akibat dari tekanan perkembangan penduduk kota. Secara singkat akan dikemukakan segi-segi sejarah pendirian kota, perkembangan kota niaga dan pluralitas penduduk, dan perkembangan Kota Kendari yang terjadi selama periode tersebut.

Sejarah Singkat Pendirian Kota Kendari

Entah alasan apa J.N. Vosmaer tertarik dengan sebuah teluk yang indah dan kemudian memberinya nama "*Vosmaer baa*" (Teluk Vosmaer, kemudian terkenal dengan Teluk Kendari). Dari perjalanannya mengelilingi pantai timur Sulawesi mulai di Gorontalo, Poso, Togian, dan menyusuri Teluk Tomini hingga memasuki Teluk Tolo dalam perjalanan pulang ke Makassar, ia singgah di Teluk Kendari 9 Mei 1831 menemukan orang Bajo dan Bugis (Vosmaer, 1832).

Vosmaer sangat kagum dan tertarik dengan Teluk Kendari yang baru ditemukan, sehingga mendorongnya membuat peta dan melakukan penelitian. Ketertarikan Vosmaer itu dibuktikan satu tahun (1832) kemudian dengan

mendirikan logde, istanah raja Tebau, dan selanjutnya melengkapinya dengan fasilitas pelabuhan serta mengawasi perkampungan orang Bajo dan Bugis yang beraktivitas sebagai nelayan dari gangguan bajak laut (*Tobelo*) (Zahari, 1977).

Jauh sebelum kota Kendari ditemukan dan dibangun oleh Vosmaer menjadi sebuah kota kolonial di atas bukit di tepi pantai Teluk Kendari. Wilayah ini (Kendari) sebelumnya adalah masuk dalam pemerintahan Kerajaan Konawe yang berkedudukan dipedalaman dengan ibu kotanya Unaaha. Kini bekas pusat Kerajaan Konawe itu menjadi satu kabupaten otonom yaitu Kabupaten Konawe, sebelumnya bernama Kabupaten Kendari yang dimekarkan tahun 1995. Sedangkan sebagian wilayah Kabupaten Kendari yang terletak di pesisir pantai Teluk Kendari tetap menggunakan nama Kendari menjadi Kota Kendari.

Kandai begitu nama awal Kendari artinya bambu kecil yang digunakan sebagai penokong rakit atau perahu. Selain penamaan *Kandai* penduduk setempat menyebutnya pula dengan nama *Kantahi* maksudnya kawasan pemukiman dipesisir pantai. Kedua istilah penyebutan untuk memberi makna tersendiri bagi daerah ini, akhirnya dari kedua nama itu mengalami perubahan menjadi Kendari. Nama Kendari ini menjadi awal pilihan bagi Belanda untuk melazimkan penamaan daerah ini, kemudian ditetapkan menjadi permukiman di sekitar Teluk Kendari (Tarimana, 1998: 3). Kampung *Kandai* inilah yang dibangun Vosmaer seorang Belanda pada tahun 1832 menjadi sebuah kota pantai dengan infrastruktur berupa logde (loji), istanah raja, jalan, pelabuhan, pasar, rumah ibadah dan sarana lainnya diatas bukit yang bercirikan kawasan kolonial kemudian menjadi cikal bakal Kota Kendari ibu kota Provinsi Sulawesi Tenggara

(Konggoasa, 1982).

Kota Kendari dibangun setelah pusat Kerajaan Konawe yang berada di pedalaman mengalami masa kemunduran akhir abad ke-19. Namun sebelum berpindahnya aktivitas pemerintahan dari pedalaman (Unaaha) ke Kerajaan Laiwoi mengalami masa-masa kejayaan pada masa pemerintahan raja Tebawo dan Lakidende. Struktur pemerintahan Kerajaan Konawe diatur menurut system “*Siwole Mbatohu, O Pitudula Batu*” adalah empat wilayah penunjang pemerintah pusat, masing-masing wilayah penunjang tersebut adalah sebagai berikut:

1. *Tambo i Losoano oleo* atau Gerbang wilayah Timur, adalah wilayah koordinasi kekuasaan Ranomeeto;
2. *Tambo i Tepuliano oleo* atau Gerbang Barat, adalah wilayah koordinasi kekuasaan Latoma;
3. *Bharata i Hana* atau Bintara Kanan, adalah wilayah koordinasi kekuasaan Tonga Una, dan
4. *Bharata i Moeri* atau Bintara Kiri, adalah wilayah koordinasi kekuasaan Asaki/Lambuya (Tamburaka, 1998: 4).

Ketika pusat pemerintahan berada di pedalaman hubungan Hindia Belanda dengan Kerajaan Konawe tidak terlalu penting, karena secara geografis ibu kota kerajaan ini pemerintahannya berpusat dipedalaman, (Unaaha ibu kota Kabupaten Konawe sekarang). Akses kewilayah kepedalaman sebagai pusat-pusat penimbunan hasil pertanian dan perkebunan hanya melalui jalan sepatak, kemudian diangkut melalui beberapa pelabuhan, seperti Sampara, Lasolo, Kolono, dan Tinanggea (Konggoasa, 1982).

Kerajaan Konawe akhirnya mengalami keruntuhan setelah terjadi kevakuman kekuasaan, sesudah meninggalnya raja Lakidende. Dewan kerajaan tidak mendapat kesepakatan mengangkat raja pengganti Lakidende. Kegagalan

dewan kerajaan ini, antara lain disebabkan terjadinya perpecahan dari dalam dan munculnya pembangkangan pemimpin Ranomeeto sebagai gerbang wilayah timur Kerajaan Konawe. Barata timur yang berfungsi sebagai pelabuhan utama Kerajaan Konawe ini melancarkan protes atas pengangkatan Sulemandara sebagai pengganti Raja Lakidende (Bhurhanuddin, dkk, 1978: 35).

Kekisruhan dan kevakuman kekuasaan dalam tubuh Kerajaan Konawe yang berlarut-larut, memberi kesempatan kolonial Belanda menjalankan siasat politiknya untuk memecah belah para bangsawan Tolaki. Belanda mempengaruhi para elite dan bangsawan Ranomeeto memisahkan diri dari Kerajaan Konawe. Profokasi Belanda berhasil membujuk Sao-Sao (Sapati) di Ranomeeto mendirikan Kerajaan Laiwoi. Keberhasilan Belanda ini setelah terjadinya perjanjian Molawe (Tarimana, 1998: 7).

Pembangunan Kota Kendari dimulai dengan memindahkan ibu kota Kerajaan Laiwoi ke kota istana Raja Tebau di bukit Vosmaer pada tahun 1832. Perkampungan di atas bukit ini berkembang menjadi sebuah kota indah dipantai Timur jazirah Tenggara Pulau Sulawesi. Kandai nama awal Kendari sebelumnya hanya merupakan perkampungan nelayan Bajo dan Bugis. Letaknya yang strategis berada di dalam teluk yang indah mengalami perkembangan pesat, sejak Vosmaer dan Gubernur Jenderal HB di Batavia mengenal kekayaan sumber lautnya dan hasil-hasil pertanian dan perkebunan, sehingga wilayah Sulawesi Timur, terutama Kota Kendari mulai dibangun dan diperhatikan pemerintahan HB dengan menetapkan Vosmaer sebagai Asisten Resident dengan surat keputusan nomor: 16 tanggal 12 Januari 1835 berkedudukan di

Kota Kendari. Perhatian HB dikawasan ini juga dalam rangka pengamanan atas gangguan bajak laut – *Tobelo* - yang sering mengganggu masyarakat nelayan (Lihat Bhurhanuddin, 1978, dan H. Konggoasa, 1982). Bagi Vosmaer Kendari sangat potensial banyak memiliki kekayaan alam dan strategis sebagai pelabuhan alam yang tenang bagi pelayaran dan perdagangan.

Pada tahun 1832 Vosmaer memperoleh izin dari pemerintah HB untuk mengawasi dan mengeksploitasi Teluk Kendari, terutama melindungi pedagang yang melakukan aktivitas di Teluk Kendari dan orang-orang Bajo dan Bugis yang menetap di pesisir pantai Kendari, misalnya :

1. Menyetujui usaha Vosmaer untuk mengorganisasi orang Bajo yang ada di Teluk Kendari mendapatkan perlindungan keamanan dalam memperdagangkan hasil-hasil laut, seperti lola, teripang, agar-agar, japing-japing, kulit penyu, ekor dan sisip ikan hiyu dan lain-lain.
2. Untuk kelancaran tugas pengamanannya di Teluk Kendari, ia dibekali dengan enam biji meriam kaliber ringan, enam senjata bedial beserta pelurunya. Membebaskan segala ketentuan dan persyaratan untuk memajukan perdagangan senjata api berikut amunisinya.
3. Mengizinkan Vosmaer, membangun teluk Kendari yang dilengkapi dengan mendirikan perumahan pertahanan agar mampu memberikan perlindungan secara permanen kepada orang-orang Bajo dan para pedagang dengan mengibarkan bendera Belanda.
4. Memberikan keluasan kepada Vosmaer mengadakan hubungan yang bersahabat dengan raja-raja di Teluk Kendari, memajukan perdagangan yang menguntungkan HB dengan mengindahkan segala peraturan perdagangan bebas. Dan sedapat mungkin membuat kontak langsung dengan raja-raja lokal, dengan tidak merugikan kepentingan kedua belah pihak.
5. Dalam mengoperasionalkan hubungan atau perjanjian-perjanjian dengan raja-raja lokal, dan bila kepentingan itu ada sangkut pautnya dengan pemerintah HB, maka Vosmaer boleh bertindak sebagai agen dari Gubernur HB, asalkan tidak setiap saat mempergunakan kesempatan itu, tetap menjaga pengertian yang baik dan menghindarkan kemungkinan timbulnya kekecewaan atau keberatan.
6. Kepercayaan diberikan kepada Vosmaer senantiasa dijaga dapat memajukan daerah, perdagangan antar daerah, sikap penduduk, adat kebiasaan yang akan dikunjungi dan dilaksanakan senantiasa dilapurkan

pada Gubernur Sulawesi (Chalik, 1985).

Atas restu HB, Vosmaer memulai pembangunan Kota Kendari ditepi pantai pada sisi bagian utara Teluk Kendari. Kota yang terbagi dua konsentrasi pemukiman, disisi timur muara sungai Kendari dan disebalah tanjung kecil dibagian Barat. Kawasan pembangunan istana raja (Lakino Konawe) disamping *logde* (loji) dan fasilitas lainnya seakan menjadi simbol tumbuhnya kota kolonial yang dinamakan Kendari, dan ketika itu Kendari dibangun kearah kota pelabuhan dan perdagangan atau kota niaga yang terpenting di pantai timur Sulawesi.

Perkembangan Pemerintahan dan Kota Niaga

Ada kerisauan dari pihak Belanda dalam meneruskan eksploitasinya terhadap pengawasan di Sulawersi Timur yang sering berhadapan dengan para perompak di laut yang mengganggu kelancaran perdagangan. Bagian timur Sulawesi tidak hanya kaya dengan produk kelautan, tetapi juga menjadi target bagi para perompak (tobelo), maka kawasan ini menjadi kawasan yang tidak aman dan bahkan bahaya bagi para pelayar dan pedagang yang melintasi pantai timur Sulawesi pada abad ke-18.

Teluk Kendari yang menjadi perkampungan yang ramai dengan kehadiran orang-orang Bajo, ketika dilancarkanya Ekspedisi Bone pada tahun 1824-1925 oleh pemerintah Belanda untuk mengamankan dan menangkap bajak laut yang mengganggu kelancaran perdagangan diperairan Teluk Bone. Akibat dari ekspedisi tersebut orang-orang Bajo yang banyak menetap tinggal dipesisir pantai Teluk Bone (Bajoe sekarang) sebahagian besar pindah ke daerah Teluk

Kendari bersama dengan orang-orang Bugis dibawa pimpinan Arung Bakung (Esther, 1993: 2).

Kendari yang menjadi bandar transito, sudah memainkan peran sejak paroh ketiga abad ke-18. Sebagai ibu kota Kerajaan Laiwoi mengalami perkembangan pesat sesudah masuknya Belanda. Pemukiman penduduk kota Kendari terbagi dua komunitas perkampungan. Disebelah Barat terdapat Lepo-Lepo yang berada dialiran Sungai Lepo-Lepo ibu kota Kerajaan Laiwoi tempat Raja Tebau. Sedangkan Kendari terletak disisi Utara teluk menjadi pusat kegiatan administrasi pemerintahan melalui keputusan pemerintah HB tanggal 9 Mei 1835 no.2 yang menetapkan pembangunan kota Kendari yang mulai dirintis oleh Vosmaer sebagai berikut:

1. Selama dua tahun, Vosmaer menggunakan kapal pemerintah untuk melanjutkan pemetaan dan penyelidikan di Sulawesi Timur.
2. Gubernur di Makassar memberikan izin untuk mengumpulkan, membina dan memberikan perlindungan bajak laut di Teluk Kendari. Sehubungan dengan tugas itu, ia diberikan biaya f1200 – f1800 setiap tahun.
3. Memberikan peralatan pemetaan tentang pantai dan kedalaman laut, serta alat-alat pertukangan yang dibutuhkan.
4. Meluaskan Vosmaer di Teluk Kendari untuk mengeluarkan surat-surat perjalanan perahu yang keluar masuk milik pribumi.
5. Menugaskan Vosmaer untuk meneruskan kegiatan-kegiatannya dalam melanjutkan perdagangan di Sulawesi Timur (Konggoasa, 1982).

Sejak kota Kendari tumbuh menjadi sebuah kota pantai yang muncul dari perkampungan orang Bajo dan Bugis dengan aktivitas mereka sebagai nelayan (aktivitas kemaritiman). Karena mereka tinggal ditepi pantai Teluk Kendari, maka perhubungan yang dikenal saat itu adalah melalui laut yang menggunakan perahu layar. Lokasi ini banyak dikunjungi pelaut dan pedagang dari Makasar

Kerajaan Gowa) dibagian Barat dan Ternate (Maluku) dibagian Timur

Nusantara. Pada awal abad ke-19 Kerajaan Konawe sedang menuju proses keruntuhan. Ranomeeto sebagai salah satu wilayah Kerajaan Konawe dibagian *Tambo I Iosoano oleo* tumbuh menjadi Kerajaan Laiwoi. Agar hubungan baik antara Belanda dengan pemerintahan Laiwoi tetap terbina, maka pada tahun 1836 Vosmaer sering berlayar dengan perahu melintasi Sungai Wanggu menuju ke Lepo-Lepo menemui Raja Tebau. Disana ia membeli hasil produksi mereka, terutama beras dalam jumlah yang banyak, kemudian tukarkan dengan kain-kain tenun, barang dari kuningan, serta gong dari Kerajaan Buton (Zahari, 1977).

Belanda yang sibuk dengan pembangunan kota Kendari, terusik pula dengan terjadinya kekacauan di Kerajaan Gowa, Bone, dan Buton. Sesudah kerajaan-kerajaan tersebut dikuasai barulah mengatur pemerintahan *Afdeeling Oost Celebes* atau Afdeling Sulawesi Timur meliputi daerah-daerah Buton, Muna, Kendari, Luwuk Banggai, dan Bungku/Mori (Said D., 1997). Lahirnya Kerajaan Laiwoi paroh kedua abad ke-19, yang dipimpin La Magu sebagai raja Laiwoi mulai melepaskan dirinya dari ikatan Kerajaan Konawe, sekalipun Saranani masih menjabat sebagai Sulemandara Konawe berkedudukan di Pondidaha.

La Magu yang mendapat legitimasi dari penguasa HB mulai mengatur pemerintahan menetapkan personil kabinetnya yang terdiri dari jabatan-jabatan: Batuangan sebagai Sapati, Malaka sebagai Kapita, dan La Palewo sebagai Punggawa. La Magu menanda tangani kontrak pertama Kerajaan Laiwui dengan Gubernur Jenderal HB melalui Perjanjian Panjang - *Long Contract* - pada tanggal 13 April 1858 terdiri dari 27 pasal. Sao-Sao menggantikan La Magu yang meninggal tahun 1865 menjadi raja Laiwoi, namun karena belum dewasa, maka

Raja Sao-Sao baru dilantik pada tanggal 15 Mei 1880 (Said D., 2005).

Setelah Sao-Sao resmi menjadi raja, ia menanda tangani perjanjian kedua, masing-masing; Sao-Sao mewakili Hadat Kerajaan Laiwoi dengan Resident Bensbach mewakili pemerintah HB pada hari Senin tanggal 21 Desember 1885 di atas kapal "Borneo" yang sedang berlabuh di luar Teluk Kendari. Perjanjian itu terdiri dari 18 pasal, dan salah satu pasalnya adalah Hadat Kerajaan Laiwoi mengakui secara syah pemerintah HB dan Laiwoi masuk dalam pemerintahan HB. Untuk memperkuat posisi HB di Kerajaan Laiwui pada bulan November 1910 hingga Juli 1913 telah di tempatkan di Kendari Letnan I.F. Trefers sebagai komondan Pos militer dengan tugas utama adalah menjalankan pemerintahan sipil di *Onderafdeeling* Kendari.

Hilangnya kedaulatan Kerajaan Laiwoi, setelah Raja Sao-Sao mewakili kerajaannya menanda tangani *Korte Verklaring* pada tanggal 30 Agustus 1917 yang disyahkan oleh Gubernur Jenderal HB No. 5 tanggal 2 Agustus 1918. Tekaka sejak tahun 1928 telah menggantikan Sao-Sao yang meninggal dinobatkan sebagai Raja Laiwui pada tanggal 9 November 1933 stambel (Lembaran Negara) tahun 1927 Nomor: 277, sekaligus mengatur hubungan *Landschap Laiwoei* dengan Gubernemen HB. Pada permulaan tahun 1918 pemerintah HB menetapkan pembentukan *Afdeeling Boeton en Laiwoei* berdasarkan (Bijbled 14377) yang meliputi tiga wilayah *onderafdeling*, yaitu *Onderafdeeling* Buton, *Onderafdeeling* Muna, dan *Onderafdeeling* Kendari dengan pusat pemerintahan dan ibu kotanya Bau-Bau (Said D., 1997).

Kota Kendari menuju Pluralitas Penduduk

Persoalan yang dihadapi kota-kota di Indonesia pada periode terkini adalah masalah penduduk, ruang, tanah dan lahan, pemukiman dan kegiatan usaha. Paling tidak persoalan ini telah ada sekitar 1900-an, isu peledakan penduduk, kemiskinan, lapangan pekerjaan dan perumahan serta gejala urbanisasi mulai mengemuka, sebagaimana tercermin dalam isu tentang kemerosotan kemakmuran yang muncul pada masa itu. Isu-isu itu mengundang tuntutan perbaikan kebijakan dari pihak pemerintah. Kebijakan Politik Etis dengan trilogi programnya, yaitu pendidikan, emigrasi dan irigasi, dan kebijakan perbaikan kampung (*Kampung Verbetering*), penanggulangan kesehatan, dan lainnya yang dilancarkan pada sekitar dua dekade pertama awal abad ke-20 merupakan solusi penting terhadap persoalan yang mengemuka pada masa itu.

Sementara itu, perkembangan kota-kota kolonial atau kota-kota Indies pada 1900-1940-an meningkat. Perkembangan kota yang terjadi pada masa itu, memiliki ciri khas yaitu menjadi basis kelahiran kaum urban baru, yang terdiri dari kaum terpelajar, birokrat, kaum profesional, kaum pengusaha dan pedagang dari kalangan Pribumi. Dari kalangan kelompok tersebut sesungguhnya kesadaran akan bangsa dan identitas baru muncul, yaitu identitas "orang Indonesia". Sudah tumbuh di kota-kota besar, seperti Jakarta (Batavia), Kota Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya menjadi pusat modernisasi. Hal yang sama juga berlaku untuk Kota Semarang, Medan, dan Makasar (Colombijn, dkk, 2005: 31).

Pesatnya proses modernisasi, industrialisasi, komersialisasi dan edukasi yang terpusat di kota-kota besar telah menjadi faktor pendorong perubahan dan

daya tarik arus urbanisasi dan migrasi penduduk ke daerah perkotaan. Kota menjadi impian bagi penduduk yang berada di pedesaan. Selain karena itu, kemajemukan penduduk yang telah menjadi ciri kota-kota kolonial, pada masa awal kemerdekaan menjadi semakin berkembang dan lebih-lebih pada masa sesudahnya.

Pluralitas penduduk di beberapa perkotaan, menjadi faktor pemicu berlangsungnya proses integrasi dan sosialisasi dalam konteks kekotaan di Indonesia. Proses pengindonesiaan ini berlangsung tidak hanya melalui kegiatan dalam segi-segi administratif dan politik pemerintahan dan perekonomian saja, tetapi juga melalui proses interaksi sosial dan dialog budaya antar etnis. Kota Kendari, misalnya pada periode abad ke-19 telah berkembang menjadi pusat pemukiman. Pada tahun 1824 ketika pengusiran orang-orang Bajo dari Teluk Bone yang dilakukan Belanda, maka terjadi migrasi besar-besaran orang Bajo ke Teluk Kendari. Perpindahan orang Bajo ini diikuti pula dengan bangsawan Bone bersama pengikutnya dan Teluk Kendari menjadi pemukiman orang Bajo terbesar di Sulawesi (Esther, 1993: 5).

Arus migrasi memasuki Kota Kendari terjadi pula pada 1861 yang berasal dari Muna mulai dari La Ode Ngkada *Kapitalau Lohiya* karena berseberangan pendapat dengan Raja Muna La Ode Bulai, ia bersama 300 orang pengikutnya menetap di Kendari. Orang-orang *to Rete* yang berasal dari Wawonii menjadi pula penduduk Teluk Kendari menempati kawasan perbukitan di sebelah Utara teluk, yaitu Kampung Mata, Nii, Sadohoa dan Lahudape. *To Kapontori* mendiami Kampung Kapontori antara Tipulu dan Lahundape (Chalik, 1985: 24-25).

Berkembangnya kota Kendari sebagai pusat kekuasaan kolonial mulai dilengkapi dengan fasilitas militer mendirikan tangsi tentara Belanda di atas bukit di dekat bangunan loji dan istanah raja dan fasilitas pemerintahan, baik sebagai perkantoran, rumah jabatan kepala pemerintahan dan perumahan pegawai serta fasilitas peribadatan seperti Gereja semuanya berlokasi diatas bukit. Pada periode berikutnya, dimana kota Kendari mulai memperlihatkan sebuah ciri kekotaan, pusat pemerintahan Kerajaan Laiwui di Lepo-Lepo dipindahkan di kota Kendari. Kepindahan ibu kota sebagai pusat pemerintahan, mendorong dibangunnya fasilitas Pelabuhan alam Teluk Kendari dan pasar kota Kendari, sehingga Kendari berkembang menjadi kota pelabuhan dan perdagangan.

Wajah fisik kota Kendari semakin bertambah luas dan ramai, kehidupan sosial yang semakin semarak, ketika 1920 diramaikan dengan kehadiran orang-orang Cina dan Arab membangun pusat pertokoan. Infrastruktur kota dibangun, seperti pasar sebagai pusat perbelanjaan, perluasan fisik kota dengan mereklamasi pantai dan penimbunan tebing-tebing disekitar tanjung bagian timur, maupun bagian barat yang sebelumnya merupakan teluk kecil. Periode ini perluasan fisik kota semakin berkembang, orang-orang Bajo yang terkonsentrasi pada kampung Langi Bajo mulai merasakan ketidak nyamanan, terusik dan terdesak akhirnya meninggalkan tempat perkampungan ke wilayah lain dalam Teluk Kendari.

Ketika jalan yang menghubungkan Kendari dengan daerah pedalaman mjulai dibuka (Kendari – Wawotobi) pada tahun 1912. Kampung-kampung disepanjang Teluk telah menjadi konsentrasi pemukiman penduduk. Perluasan

kearah utara pesisir pantai, seperti kampung-kampung Sadohoa, Benu-Benua, Tipulu, Kapontori, dan Lahudape berkembang menjadi bagian dari perluasan kota. Jalur jalan yang dibuka menuju ke Barat yang menyusur pinggir pantai menambah padatnya kota Kendari. Perluasan kota Kendari dibagian Selatan teluk, topografinya tidak mengalami perubahannya, kecuali pemukiman di Lapulu, Abeli dan Pulau Pandan dan kampung Butung diseberang laut (Said D. 2005).

Perkembangan kota Kendari dari Timur ke Barat adalah kawasan perkampungan antara Kampung Sadohoa disebalah Barat sampai dengan kampung Butung di sebelah Timur menjadi pusat Kota Kendari mulai dari Kampung Butung, Kendari Caddi, Kampung Salo, Kandai (Kendari kota), Kampung Jati, Kampung Bajo, dan Kampung Baru. Kearah Barat terdapat kampung-kampung Sadohoa, Benu-Benua, Tipulu, Kapontori, Lahudape, Mandonga dan Punggolaka yang mengikuti jalur jalan Kendari Wawotobi. Dari simpang Mandonga kearah Selatan menuju Lepo-Lepo terdapat kampung Kadia, Wua-Wua dan Lepo-Lepo. Kearah Timur menuju Selatan teluk terdapat kampung-kampung Kambu, Anduonohu, Anggoeya, Abeli, Pulau Pandan, Talia, Nambo dan Bungkutoko. Sedang didepan teluk terdapat kampung Kassilampe dan Kampung Mata (H.A. Chalik, 1985: 29-30; Konggoasa, 1982).

Perubahan yang menonjol terjadi ketika pusat pemerintahan Kerajaan Laiwoi di pindahkan dari Lepo-Lepo Ranomeeto ke Teluk Kendari pada tahun 1832. Dampak langsung dari kebijakan pemindahan pusat pemerintahan adalah pembangunan dan perbaikan fasilitas kota berupa sarana pelabuhan dan jaringan jalan. Selain itu, penyediaan fasilitas umum seperti pendirian asrama militer dan

perumahan, air bersih, telepon, sekolah, serta fasilitas transportasi darat. Kesemuanya itu merupakan bagian dari kepentingan politik ekonomi Hindia Belanda untuk mengambil keuntungan dari semua fasilitas yang disediakan kepada rakyat dalam bentuk penarikan pajak dan tenaga kerja.

Pemerintah kota sebagai simbol kekuasaan melahirkan kekerasan, pengusuran, dan penghancuran bangunan-bangunan bernilai sejarah yang mencirikan kota tradisional telah kehilangan makna. Penduduk kota yang terdiri dari multi etnis dan dengan merefleksikan budayanya masing-masing, sangat rentang dengan konflik-konflik sosial, bilamana tidak dikelola dengan baik, maka akan menimbulkan berbagai gejolak. Untuk menghindari konflik sosial salah satu tawaran solusi adalah meningkatkan pendidikan multikulturalisme agar generasi muda dan warga kota saling memahami dan menghormati perbedaan budaya masing-masing etnis. Tentu kita sangat berharap untuk tidak terjadinya kasus-kasus konflik dan kerusuhan sosial antar etnis, seperti peristiwa Ambon, Palu, Sampit dan daerah lainnya di Indonesia.

Penutup

Dalam perkembangan sejarahnya, Kota Kendari terbentuk tidak terlepas dari kehadiran orang-orang Bajo dan Bugis di Teluk Kendari yang membentuk pusat-pusat pemukiman. Dalam perkembangannya kota Kendari menjadi kota niaga, setelah Vosmaer membangun kota Kendari pada tahun 1832, dan kemudian menjadi pusat pemerintahan Kerajaan Laiwoi setelah memindahkan istana raja Tebau dari Lepo-Lepo ibu kota Kerajaan Laiwoi ke Teluk Kendari.

Kota Kendari berkembang menjadi kota niaga yang penting dipesisir timur Sulawesi. Pada kedua abad ke-19 kota Kendari berkembang sebagai pusat perdagangan antar pulau dikendalikan oleh pedagang-pedagang Cina, Arab, dan Eropa. Dan secara bersamaan diikuti dengan menurunnya aktivitas perompakan yang mengganggu pelayaran dan pedagang di Teluk Kendari. Berkurangnya aktivitas bajak laut disebabkan Belanda melakukan kebijakan untuk melindungi para nelayan Bajo dan para pedagang yang tinggal/menetap di Teluk Kendari.

Ketika pemimpin-pemimpin lokal mengalami kesulitan mempertahankan posisi mereka yang disebabkan meningkatnya perompakan dan tidak punya akses untuk mendapatkan senjata, maka kekuatan digantikan oleh perompak atau bajak laut dari Tarnate untuk mengamankan perdagangan di Teluk Kendari, kendali pengawasan perdagangan diambil alih pemimpin-pemimpin lokal yang disebut oleh sahibbandar di bawah kontrol Belanda.

Perluasan pemukiman di Kota Kendari cenderung ke arah sekitar pesisir pantai melingkari teluk. Pasar dan kantor sahibbandar didirikan di sekitar pantai yang dekat pelabuhan. Apabila melihat dinamika yang terjadi di Kota Kendari, maka terlihat perkembangan kepada suatu ciri kota niaga atau kota pelabuhan yang mengandalkan sektor perdagangan sebagai basis perkembangannya. Kondisi ini didukung oleh posisi geografis (letak kota) dan aktivitas masyarakatnya yang sebagian besar berorientasi pada sektor pelayaran dan perdagangan. Wajah kota Kendari terlihat dari infrastrukturnya mengikuti jalur pantai dan orientasi ekonomi ke pengembangan pelabuhan sebagai pendukung perdagangan dan pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- B. Bhurhanuddin, dkk. 1987. *Sejarah Kebangkitan Nasional Derah Sulawesi Teneeara*. Jakarta; Depdikbud.
- Elber, Johannes. 1911. *Die Sunda Expedition*. Jerman Frak Furt An Mam.
- Esther Velthoen dan Greg Acciaioli, 1993. *Fluctuating States, Mobile Populations: Shifting Relations of Bajo to Local Rulers and Bugis Trades in Colonial Eastern Sulawesi*. The International Seminar on Bajau Cummiunities, Jakarta
- Freek Colimbijn, dkk. 2005. *Kota-kota Lama, Kota-Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Y okyakarta; Ombak.
- H. A. Chalik, dkk. 1985. *Sejarah Soaial Saerah Sulawesi Tenggara*. Jakarta; Depdikbud.
- Konggoasa, 1982. *Sulawesi Tenggara dari Zaman ke Zaman*. Kendari , tidak diterbitkan
- Kuntowijoyo, 2003. *Metodologi Sejarah*. Edisi kedua, Yokyakarta, Tiara Wacana.
- Ligtvoet, A. 1878. '*Beschrijving en geschiedenis van Boeton*', *Bijragen tot de Taal, Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie* 26: 1-112.
- Said D; 1997. *Terbentuknya Provinsi Sulawesi Tenggara: Studi Konflik dan Integrasi*. Jakarta; Tesi,s Pascasarjana VI.
- 2005, *Kehidupan Sosial dan Proses Terbentuknya Kota Kendari abad XVII-XIX*. Laporan Penelitian Lembaga Penelitian Unhalu, Kendari.
- Susanto Zuhdi, 1994. *Buton dalam Jaringan Pelayaran dan Niaga di Wilayah Indonesia Timur Abad XVI-XVII*. Simposium Internasional, Denpasar-Bali Indonesia.
- Tamburaka, Rustam E. 1998. *Sejarah Pergantian nama Kendari menjadi Konawe*. Makalah Seminar/Sarasehan Adat Tolaki, Unaaha.
- Tarimana, Abdurrauf; 1998. *Gagasan Perubahan nama Kabupaten Kendari*. Makalah Seminar Perubahan nama Kabupaten Kendari, Unaaha.
- Treffers, F. 1914. *Het Landschap Laiwoi Z.O. Celebes en Zijne Bevolking*. TNAG, XXXI.
- Vosmaer, J.N. 1832. '*Korte beschrijving van het Zuid-Ootelijk Schiereiland van Celebes, etc*', *Verhandelingen van het Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen* 17: 63-184.

*) Makalah yang disampaikan pada Konferensi Sejarah Nasional VIII diselenggarakan oleh Direktorat Nilai Sejarah Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, tanggal 13-16 November 2006 di Hotel Milenium Jakarta.

***) Pengajar Ilmu Sejarah Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial FKIP Universitas Haluoleo Kendari Sulawesi Tenggara.