
**ANTARA “IDE KEMAJUAN” KOLONIAL DAN
REALITAS LINGKUNGAN: JALAN RAYA DALAM
PEMBANGUNAN PRASARANA PERHUBUNGAN
DI PESISIR BARAT KALIMANTAN**

*BETWEEN THE COLONIAL “IDEA OF PROGRESS” AND
THE ENVIRONMENT REALITY: THE ROAD IN
THE BUILDING OF TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURE ON THE WEST COAST
OF KALIMANTAN*

Any Rahmayani

Balai Pelestarian Kebudayaan (BPK) Wilayah XII Provinsi Kalimantan Barat
Jln. Letjen Sutoyo, Pontianak, Indonesia
any.rahmayani@kemdikbud.go.id

Dana Listiana

Pusat Riset Kewilayahan, IPSH-Badan Riset dan Inovasi Nasional
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta, Indonesia
dana.listiana@gmail.com

Diterima tanggal 21 Juni 2021

Disetujui tanggal 17 November 2022

ABSTRACT

This paper aims to find out the considerations of the colonial government in building transportation infrastructure to facilitate economic exploitation on the west coast of Kalimantan. For this reason, this paper questions road construction as the only option for the colonial government when faced with the idea of constructing a railway which at that time was the latest trend in land transportation and the environmental realities that had been built, namely waterway. The problem was studied using the historical method with an urban studies approach. The result shows that road construction that is “a middle ground” is in line with “the idea of progress” that was emerging in the Nederland Indies in the context of the New Order (the New Colonial World). The “ideas” consisting of expansion, efficiency, and welfare are detected from (1) the embryo of a coastal road that has been developed since the second half of the 19th century, (2) pacification and supervision for coastal areas which were the former centers of the Kongsu Wars, (3) optimization of economic connectivity, and (4) development of alternative roads.

Keywords: road, railway, waterway, the “idea of progress”, and transportation infrastructure.

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan untuk menelusuri pertimbangan pemerintah kolonial dalam membangun prasarana perhubungan untuk memfasilitasi eksploitasi ekonomi di pesisir barat Kalimantan. Untuk itu, tulisan ini menyoal pembangunan jalan sebagai satu-satunya pilihan pemerintah kolonial ketika dihadapkan pada gagasan pembangunan jalur rel kereta api yang kala itu merupakan tren terbaru perhubungan darat dan kenyataan lingkungan yang telah terbangun, yakni jalur air. Persoalan tersebut dikaji menggunakan metode sejarah melalui pendekatan studi perkotaan. Adapun hasil studi menunjukkan bahwa pembangunan jalan merupakan “jalan tengah” yang selaras dengan “ide kemajuan” yang sedang mengemuka di Hindia Belanda dalam konteks Zaman Baru (*the New Colonial World*). “Ide” yang meliputi ekspansi, efisiensi, dan kesejahteraan terdeteksi dari: (1) embrio jalan di pesisir telah berkembang sejak paruh kedua abad ke-19, (2) pengamanan dan pengawasan daerah-daerah pesisir yang merupakan area bekas pusat Perang Kongsy, (3) pengoptimalisasian lalu lintas ekonomi, dan (4) pengembangan jalan alternatif.

Kata kunci: jalan raya, jalur rel kereta api, jalur air, “ide kemajuan”, dan prasarana perhubungan.

A. PENDAHULUAN

Wacana pembangunan jalan tol pertama di Provinsi Kalimantan Barat (kemudian disingkat Kalbar) yang menghubungkan Pontianak dan Singkawang digadang-gadang pemerintah akan mampu secara strategis membuat ekonomi penduduk menggeliat. Apalagi, wacana yang mengemuka pada dua tahun terakhir ini secara teknis dianggap mendukung *land connectivity* dari dan ke pelabuhan berskala internasional yang sedang dibangun di Pantai Kijing, di pesisir barat Kalimantan (Cipta 2019; Anonim 2020).

Antusiasme pemerintah terhadap pembangunan prasarana perhubungan atas dasar pengembangan ekonomi bukanlah hal baru. Optimisme serupa telah muncul di tempat yang sama pada awal abad ke-20, bahkan lebih awal lagi, pada dekade terakhir abad ke-19. Proyek yang dikenal dengan jalan pesisir (*kustweg*) Pontianak-Pemangkat

(dan selanjutnya Sambas) direncanakan pemerintah kolonial untuk memfasilitasi eksploitasi perkebunan di daerah ini. Jalan pesisir dianggap akan mampu mempercepat integrasi ekonomi dengan menghubungkan kota-kota pelabuhan lengkap beserta komoditas yang sedang merajai pasar dunia kala itu (Sandick dan Marle 1919).

Siapa sangka, jalan yang hingga sekarang masih sebagai satu-satunya akses penghubung kota-kota pesisir di bagian barat Provinsi Kalbar ini terbangun di atas kontestasi dua gagasan prasarana perhubungan, yaitu jalan raya dan jalur rel kereta api. Kontestasi muncul di kala pembangunan infrastruktur perhubungan darat (*land transportation infrastructure*) menjadi simbol kemajuan Tanah Jajahan (Wijono, 2013).

Pembangunan jalan yang telah diinisiasi pada separuh abad sebelumnya menjadi perdebatan setelah

tren kereta api muncul di Hindia Belanda.¹ Polemik berupa pandangan pembangunan ideal tersebut hadir bersamaan dengan usaha pengerasan jalan, ciri utama jalan raya, ketika ekspansi ekonomi kolonial berlangsung di wilayah Kalimantan Barat era kolonial.

Dalam konteks wilayah pesisir barat Kalimantan, proyek pembangunan tersebut sebenarnya sebuah kejangalan mengingat jalur perhubungan di pesisir adalah parit (kanal). Parit yang dibangun penduduk, terutama sejak tumbuhnya perkebunan kelapa pada 1870-an telah berfungsi sebagai jalan utama (*mainroad*) bagi masyarakat setempat. Dengan demikian, parit merupakan prasarana perhubungan perintis pada periode tersebut.

Geliat prasarana perhubungan di luar Jawa tumbuh setelah kereta api pertama diluncurkan pada 1873. Rute kereta dari Semarang menuju Solo dan Yogyakarta yang menandai awal percepatan gerak komoditas dan penduduk di wilayah koloni Belanda tersebut diikuti oleh keberadaan jalur kereta api di pantai barat, pantai utara, hingga pantai timur Sumatra pada 1880-an (Reitsma 1925:22).

Keberhasilan pembangunan kereta di wilayah tersebut memicu kemunculan gagasan pengembangan rel kereta di wilayah pesisir barat Kalimantan yang dianggap memiliki potensi sumber daya alam. Penilaian tersebut disampaikan R.A. Eekhout,

perwakilan sebuah konsorsium dagang, pada 1891. Kemudian, Eekhout yang merupakan pengusaha perkebunan ini mengajukan proposal untuk pembangunan kereta api trans-Kalimantan pada 1907 kepada pemerintah (Sandick dan Marle 1919:330; Roon 1920:28).

Di sisi lain, jalur air (*waterway*) berupa parit telah dan tetap eksis sebagai jalur perhubungan dalam kehidupan masyarakat sehari-hari. Keberadaan parit, terutama terkait kondisi bentang alam dan kebergantungan penduduk, menjadi tantangan yang nyata bagi dua gagasan infrastruktur baru yang sedang diwacanakan pemerintah kolonial.

Bagaimana gagasan dan realitas jalur perhubungan tersebut bertanding sehingga memengaruhi pemerintah kolonial dalam membangun prasarana perhubungan merupakan fokus pembahasan artikel ini. Untuk mengetahui dasar keputusan tersebut, artikel ini mempertanyakan mengapa pemerintah kolonial memutuskan untuk membangun jalan (*road/ roadways*) ketimbang mengembangkan jalur air (*waterways*) yang telah ada ataupun menginisiasi jalur kereta api (*railways*) yang tengah menjadi tren kemajuan zaman?

Proyeksi pembangunan yang digagas, yakni area pesisir barat Kalimantan menjadi batas spasial tulisan ini. Pemahaman spasial pada gagasan pembangunan rel kereta api dan jalan pesisir berada pada lokasi dan posisi yang sama, yaitu sepanjang pesisir Pontianak, Mempawah, Singkawang, Pemangkat, hingga memasuki muara Sungai Sambas menuju ke Sambas. Dalam skema

¹ Pascapecah Perang Kongsy pada 1850-an, pemerintah kolonial mulai merintis jalan pesisir barat Kalimantan.

pembangunan jalur perhubungan, wilayah ini disebut *Noordwestkust van Borneo*, untuk membedakannya dengan bagian selatan area pesisir barat Kalimantan (*Zuidwesten van Borneo*) yang mencakup Kubu, sepanjang Sungai Simpang, Pawan, Kendawangan, Djelai, Sukadana, dan Matan (Blink 1919:50; Ozinga 1940:202).

Pembahasan artikel ini mencakup kurun waktu yang dalam konteks Hindia Belanda disebut sebagai Zaman Baru (*the New Colonial World*). Zaman yang menurut Furnivall (1967:225-229) bertujuan untuk mewujudkan ekspansi, efisiensi, dan kesejahteraan sebagai kepentingan bersama ini ditandai oleh sebuah imajinasi kolonial yang disebut “ide kemajuan” (*the Idea of Progress*). Ide tersebut identik dengan penemuan baru dari besi dan baja, perbaikan dalam transportasi, dan teknik keuangan baru ciptaan perusahaan-perusahaan yang secara langsung menerapkan prinsip-prinsip liberal dalam kehidupan ekonomi. Zaman Baru merupakan era yang menghasilkan akumulasi modal dan usaha membuka wilayah luar-Jawa (*buiten landen*) untuk menghasilkan produksi massal, menjangkau pasokan bahan baku, dan pasar yang lebih luas.

Oleh karena itu, Zaman Baru untuk wilayah pesisir barat Kalimantan dapat dikatakan sebagai periode ekspansi ekonomi kolonial. Pasalnya, periode yang menjadi ruang temporal kajian ini bertolak dari penanaman modal swasta di Sambas pada 1890 yang memunculkan usaha pemulihan jalan antara Singkawang dan Sambas sebagai infrastruktur pendukung. Tidak hanya

jalan, gagasan pembangunan jalur kereta api Pontianak-Sambas oleh Eekhout juga menunjukkan antusiasme pada teknologi perhubungan darat.

Sementara batas akhir tulisan diletakkan pada periode 1920-an. Periode ini memuat sejumlah peristiwa terkait keputusan pembangunan infrastruktur perhubungan darat. *Pertama*, selesainya laporan pengamatan wilayah pantai barat Kalimantan terkait rencana pembangunan jalur trem dan kereta api pada 1919 oleh pejabat Dinas Kereta Api dan Trem Negara (*Dienst der Staatspoor en Tramwegen*, selanjutnya disebut *S.S.*). *Kedua*, perubahan rencana peningkatan jalan oleh Residen K. A. James pada 1920-an yang menguatkan rencana pembangunan jalan raya pesisir sebagai prioritas utama perhubungan darat di pesisir barat Kalimantan.

Diskusi mengenai fenomena pembangunan prasarana perhubungan darat dalam konteks imajinasi kolonial terhadap kemajuan cukup mendapat perhatian, khususnya dalam studi sejarah. Sebagian dari tulisan-tulisan tersebut berskop Asia Tenggara, sebagian lagi melakukan studi kasus pada lokalitas tertentu.

Dick dan Rimmer (2003) menyatakan bahwa teknologi baru segera diterapkan oleh kolonialis di Asia Tenggara untuk memfasilitasi proses eksploitasi. Hal ini ditunjukkan oleh pembangunan jalan raya yang masif di Hindia Belanda. Tesis Dick dan Rimmer diperkuat kajian di berbagai wilayah Indonesia masa kolonial, yakni Asnan (2002), Puspitasari (2018), Hartatik (2014), dan Mulyana (2017) mengenai proses pembangunan

jaringan perhubungan yang merupakan bagian dari instrumen pembentukan unit administrasi dan ekonomi kolonial di wilayah tersebut.

Dalam konteks jiwa zaman yang sama dengan Dick dan Rimmer, Mrazek (2006) juga mendiskusikan gagasan pembangunan jalan raya, kereta api, dan trem sebagai kebutuhan mendesak di masa kolonial. Mrazek juga menempatkan kemunculan gagasan tersebut sebagai imajinasi kolonial atas kemajuan berbentuk teknologi perhubungan baru. Akan tetapi, Mrazek lebih berfokus pada reaksi penduduk atas teknologi yang dilabeli sebagai modernitas berwujud pembaruan gaya hidup, konsep kebersihan, demokrasi, pertolongan medis pertama, kebiasaan-kebiasaan baru di jalan raya, bahkan konsepsi terhadap gender, serta diferensiasi kerja. Mrazek juga menguraikan dampak sosial dari beragam reaksi masyarakat, mulai dari konflik tenaga kerja hingga diskriminasi di jalan.

Sebagaimana Mrazek, Colombijn (2002) juga menekankan pentingnya mempelajari dampak sosial pembangunan infrastruktur perhubungan darat, utamanya jalan (*roads*). Dia berpendapat bahwa pembangunan jalan memiliki konsekuensi sosial selain meningkatkan mobilitas masyarakat.

Seperti menjawab peringatan Colombijn, Setiyono (2015) mengkaji pengaruh sosial pembangunan jalan secara etnografis melalui respons penduduk. Ia menemukan bahwa keberadaan jalan raya dapat diterima oleh masyarakat setempat, namun pengaturan pemerintah (seperti rambu lalu lintas, sertifikasi tanah, dan aturan

pembangunan rumah) tidak memberikan rasa aman dibandingkan dengan aturan tradisional yang telah dipegang sejak lama. Dengan demikian, pengorganisasian hidup tetap dilakukan secara tradisional.

Mengambil cakupan waktu studi di periode kontemporer, Wadley (1998) menelaah latar belakang proyek Jalan Lintas Utara di Kapuas Hulu oleh pemerintah Indonesia. Wadley berargumen bahwa motivasi pemerintah dalam pembangunan jalan di wilayah yang merupakan pedalaman sekaligus perbatasan ini adalah pembangunan ekonomi dan keamanan nasional. Kedua motif tersebut menjadi pembenaran pemerintah atas konsekuensi kerusakan ekologi yang harus diterima penduduk di wilayah yang disebut negara sebagai daerah “terbelakang, tertinggal, dan miskin” ini. Selain lebih berfokus pada dampak dan konsekuensi lanjutan dari proyek pembangunan infrastruktur perhubungan darat, studi-studi tersebut pun lebih menekankan pada aspek ideologis dari pembangunan.

Studi tentang jalan darat di pesisir barat Kalimantan secara khusus ditulis oleh Rahmayani (2021). Ia menyoroti mekanisme pembangunan jalan dalam rangka ekspansi kolonial dan pergeseran orientasi jalur perhubungan yang terjadi sesudahnya. Tulisan ini menelusuri embrio jalan darat sejak proses pasifikasi terhadap wilayah ini mulai dilakukan pada pertengahan abad ke-19. Meskipun ide dasar pembangunan jalur darat (jalan raya dan kereta api) di awal abad ke-20 ditampilkan secara ringkas dalam salah satu bagian tesis ini, namun keterkaitan

antara ide dan realitas lingkungan belum mendapatkan perhatian yang khusus. Karena itu, tulisan berikut berusaha mengembangkan kajian dan memberi fokus pada masalah tersebut.

Berbeda dengan studi sebelumnya, tulisan ini lebih menelaah aspek teknis dalam mendeteksi motivasi pembangunan infrastruktur perhubungan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial. Oleh karena itu, seperangkat konsep dalam kajian perkotaan, khususnya studi transportasi berikut digunakan dalam pembahasan di artikel ini.

Konsep utama yang mengerangkai tulisan adalah prasarana atau infrastruktur perhubungan (*transportation infrastructure*) yang dapat dimaknai sebagai seperangkat alat atau institusi untuk memindahkan orang atau barang, terutama dalam fungsi ekonomi dan masyarakat. Infrastruktur perhubungan ini menurut seorang peneliti teknologi transportasi, Nowacki (2013), meliputi jalan darat (*road/roadways*), rel kereta api (*railways*), jalur air pedalaman (*inland waterways*), maritim, udara, multimodal, serta peralatan pendukung penyelenggaraan jalur perhubungan tersebut.

Adapun jalan (*road*) yang dimaksud dalam artikel ini adalah konstruksi makadam (pengerasan dengan melapisi jalan menggunakan batu-batuan yang dipopulerkan John Loudon Mc Adam) yang merupakan konstruksi pengerasan jalan yang pertama di pesisir barat Kalimantan, sebagaimana yang terjadi secara umum di wilayah Hindia Belanda lain (Alamsyah 2001:1-2). Dengan

demikian, gagasan pengerasan jalan pada awal abad ke-20 dalam artikel ini berupa konstruksi jalan dalam definisi tersebut.

Jalur rel kereta api (*railway*) merujuk pada konstruksi landasan khusus yang dibuat untuk kendaraan dengan tenaga gerak yang disebut lokomotif dan rangkaiannya (gerbong). Sementara itu, jalur air (*waterway*) yang dimaksud adalah prasarana perhubungan air di darat, baik yang alami berupa sungai atau anak sungai maupun buatan. Oleh karena itu, istilah *waterway* kerap disandingkan dengan *inland* untuk memperkuat konteks perbedaan fungsinya dengan prasarana transportasi laut (*sea transportation*) (Dick dan Rimmer 2003).

B. METODE

Tulisan ini disusun menggunakan metode sejarah dengan pendekatan studi perkotaan (*urban studies*). Pendekatan ini mengerangkai studi sebagai narasi perkembangan kota. Infrastruktur perhubungan dinarasikan dalam konteks negara kolonial sehingga pembahasan teknis dalam artikel ini tetap berfungsi sebagai penjelas dari gagasan imajiner entitas kolonial.

Tahap pertama metode berupa penelusuran sumber-sumber dimulai dari membaca *Verslag Eener Spoorweegverkeening in Noordwest Borneo*. Sumber tersebut adalah laporan hasil pengamatan dalam rencana pembangunan jalur trem dan kereta api di wilayah pesisir barat Kalimantan, yang dilakukan oleh pejabat Dinas Jalur Kereta Api dan

Trem Negara, J.C.F. van Sandick dan V.J. van Marle. Setelah itu, penulis mulai melakukan pengumpulan dan klasifikasi sumber. Informasi tentang jalan raya maupun rel kereta api didapat dari arsip kolonial, laporan pengamatan, artikel di jurnal dan surat kabar, buku, serta dokumentasi foto. Terlepas dari kesadaran bahwa sumber berupa arsip kolonial lebih bersifat administratif dan kolonial-sentris, khazanah dari Departement Burgerlijke Openbare Werken, dan *Memorie van Overgave West Borneo* menjadi sumber informasi untuk melihat kebijakan pemerintah kolonial menjalankan aktivitas pembukaan dan perbaikan jalan, serta aktivitas lain yang terkait dengannya.

Berita, artikel, dan pariwisata dalam surat kabar menjadi bagian penting dalam kajian ini. Selain melihat publikasi dan propaganda yang dilakukan pemerintah kolonial sehubungan dengan gagasan pembangunan teknologi perhubungan dan ekspansi ekonomi, pemahaman tentang reaksi penduduk terhadap gagasan tersebut dapat ditemukan melalui surat kabar. Proses ini dilanjutkan dengan proses interpretasi yang membutuhkan perhatian. Tafsir pada proses interpretasi dilakukan dengan proses analisis. Pada tahap analisis tersebut, penulis menguraikan informasi yang didapat dan melakukan sintesis untuk mengelompokkan informasi dengan menggunakan kerangka konsep dan mencantumkan keterangan sumber informasinya. Hasilnya disusun secara kronologis dalam penulisan yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

C. HASIL DAN BAHASAN

1. Pesisir Barat Kalimantan

Wilayah pesisir barat laut memanjang dari delta Kapuas menuju ke utara hingga Sambas. Wilayah ini terdiri atas dataran rendah dan dataran yang berbukit-bukit. Wilayah pesisir dari Sungai Kapuas Kecil menuju ke Sambas dipenuhi oleh vegetasi pantai, berupa *bako-bako* (bakau) dan jenis palem, baik nipah maupun nibung. Sedangkan dari Sambas menuju Tanjung Dato sebagian besar merupakan pantai berpasir (*ENI* 1917:357, 369). Adapun sungai-sungai di sepanjang pesisir dipenuhi hutan mangrove yang berawa dengan muara berpasir dan berlumpur, sehingga kapal harus berlabuh beberapa kilometer dari bibir pantai. Proses pendangkalan tersebut terus terjadi karena massa padatan berupa lumpur yang dibawa oleh sungai-sungai yang bermuara di pantai. Tanah di pesisir rata-rata merupakan tanah gambut atau sering kali disebut tanah *sepoh* atau *sepok*. Wilayah selanjutnya menuju utara didominasi tanah liat kuning, terkadang biru/abu-abu atau kemerahan, karena bercampur dengan pasir. Jalan dari Pontianak menuju Sungai Purun bergantian antara tanah liat kuning dan gambut. Bagian terburuk dari jalan tersebut adalah gambut sedalam satu meter. Gambaran kondisi ini menunjukkan bahwa pengelolaan ekologi untuk jalur perhubungan darat sebenarnya bukan sesuatu yang mudah.

Dengan kondisi yang demikian, walaupun posisi pesisir barat Kalimantan terletak di luar jalur perdagangan utama di Asia Tenggara, perniagaan melalui pesisir tetap

menggerakkan denyut ekonomi. Perniagaan tersebut berupa pertukaran hasil hutan dan mineral dengan barang impor, seperti garam, linen, dan opium, yang berlangsung hingga akhir abad ke-19. Kurun waktu selanjutnya ditandai dengan perdagangan ekspor, terutama tanaman perkebunan.

Kehadiran perusahaan perkebunan pada periode tersebut menjadi pertimbangan tersendiri bagi pemerintah kolonial. Penanaman investasi di bidang perkebunan segera ditangkap sebagai peluang oleh para penguasa pesisir. Sultan Sambas termasuk penguasa pesisir yang bersemangat menarik minat pengusaha partikelir untuk berinvestasi di wilayahnya dengan menawarkan konsesi jangka panjang dan harga sewa yang menurutnya adil (Kielstra 1889 (3):142). Setelah Sambas memulainya dengan pemberian hak konsesi perkebunan di akhir abad ke-19 (walaupun pada periode awal perusahaan-perusahaan tersebut mengalami kegagalan), perusahaan perkebunan lain bermunculan, baik dengan status *landbouwconcessies* maupun *erfpachtperceelen*.

Perubahan yang cukup signifikan terlihat dari tanaman yang dibudidayakan oleh perusahaan-perusahaan perkebunan yang menerima konsesi. Karet dan kelapa menjadi tanaman unggulan meninggalkan tanaman yang sempat diujicobakan, seperti tembakau, kopi, dan sawit. Bahkan, peningkatan kebutuhan kopra di pasar dunia membawa Kalimantan Barat menjadi pengeksport terbesar kopra kedua di Hindia Belanda. Adapun gambir (bersama pinang dan lada) cenderung

stabil karena dibudidayakan penduduk walaupun dalam jumlah yang kecil.

Perkembangan perdagangan tanaman ekspor didukung perusahaan-perusahaan dagang swasta milik Eropa, Cina, dan sedikit saudagar tempatan Arab dan Bugis. Jaringan kelompok pedagang Cina memiliki posisi penting dalam dinamika perdagangan di wilayah ini yang berkaitan dengan jaringan yang telah terbentuk lama dan kuat, mulai dari produsen, pedagang perantara hingga eksportir. Perusahaan-perusahaan dagang Eropa menggunakan jaringan ini sebagai perantara antara perusahaan dan penduduk penghasil tanaman ekspor (Rahmayani, Mirawati, dan Utama 2014).

Empat dekade pertama abad ke-20 disebut Touwen sebagai bagian yang paling penting dalam dinamika ekonomi di pesisir barat Kalimantan sebagaimana daerah Luar Jawa lainnya. Pertumbuhan dalam kurun waktu 1900-1918, kenaikan tajam pendapatan ekspor sampai 1928, depresi disekitar 1930-an, perbaikan ekonomi secara perlahan pada 1935-1942 menjadi momentum ekonomi, baik bagi penduduk, penanam investasi, dan pemerintah kolonial yang segera melakukan usaha-usaha untuk memperkuat kedudukannya (Touwen 2001:3-4). Partisipasi dalam perdagangan ekspor pada periode ini, terutama untuk produk karet dan kelapa, mendesak pihak yang berkepentingan untuk memikirkan pengembangan perhubungan darat sebagai infrastruktur yang dapat diandalkan.

2. Jalur Air: Parit di Pesisir Barat Kalimantan

Parit, demikian penduduk tempatan mengenal terusan atau kanal yang dibangun sebagai alternatif penghubung daerah-daerah sepanjang pesisir barat Kalimantan selain jalur pantai. Pembangunan parit dilakukan di sepanjang pesisir Pontianak menuju Mempawah hingga Singkawang dan Pemangkat, seiring meluasnya kebun-kebun kelapa yang diusahakan pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 (Sandick dan Marle 1919:72, 98,149). Usaha perbaikan parit sebagai satu-satunya akses transportasi di darat kala itu, dilakukan seiring dengan semakin meningkatnya kebutuhan untuk memperlancar perdagangan kelapa dan kopra. Di bagian utara, Sultan Muhammad Tsafiuddin II dari Kerajaan Sambas membangun terusan (parit yang dapat dilalui sampan atau kapal kecil) untuk menghubungkan Sambas dan Singkawang tanpa harus melalui laut pada 1873 (Rahman 2001:78b). Adapun parit di bagian Pontianak kemungkinan dibangun sebelum itu, mengingat produksi kelapa telah dimulai sebelumnya. Tambahan lagi, parit yang menghubungkan Kuala Kakap dan Pontianak tersebut mengalami revitalisasi dengan dilakukannya pelebaran dan pendalaman pada 1875 (Sandick dan Marle 1919:74; Uljee 1925:37). Perbaikan parit antara Pontianak dan Sungai Kakap ini menunjukkan urgensi prasarana perhubungan demi kelancaran ekonomi. Untuk sampai kepada pembuat kopra di Pontianak, kelapa diikat dan di-hanyutkan melalui parit tersebut. Oleh karenanya, para pekebun kelapa begitu

meyakini perlunya parit, baik parit utama maupun parit sekunder (Vleming 1926:257). Bagi pemilik perkebunan, prasarana transportasi, seperti parit dan jalan darat adalah sebuah bentuk modal. Rata-rata parit yang memiliki kedalaman 1,25 meter dapat dilayari oleh perahu kecil ataupun bidar yang pada umumnya memiliki kapasitas angkut 10-20 pikul. Lalu lintas pada jalur ini hanya dapat dilalui pada saat air pasang, yang artinya hanya sekitar 12 jam dalam sehari (Ozinga 1940:201).

Lalu lintas melalui parit dikembangkan tidak sekadar untuk pengangkutan tanaman niaga, tetapi juga pengangkutan penumpang sebagaimana jalur Singkawang-Pemangkat pada 1884 serta jalur Pontianak-Mempawah-Sungai Duri pada 1898 (Ozinga 1940:201; Sandick dan Marle 1919:74). Parit-parit ini tercatat masih dipergunakan masyarakat pada 1920-an. Perahu yang tidak besar, perahu tidak bertiang, atau perahu bertiang yang dapat dilepaskan sewaktu-waktu, bisa melewati parit tersebut jika musim pasang datang. Perahu-perahu tersebut akan beralih menyusuri pantai jika air surut. Diketahui bahwa jalur Singkawang ke Pemangkat dengan sampan *kadjang* (sampan bertenda) mematok tarif f5 untuk penumpang berkebangsaan Eropa (Sandick dan Marle 1919:55).

Rekapitulasi keadaan lalu lintas di sepanjang pesisir menunjukkan bahwa sampai 1919 keberadaan jalur air, terutama parit, menunjukkan peran yang lebih signifikan dalam pengangkutan barang dan penumpang dibandingkan jalan raya. Parit menjadi

jalur utama dalam pengangkutan produk, terutama di sepanjang pesisir Pontianak hingga Sungai Duri dan Singkawang-Pemangkat. Pengangkutan yang menggunakan jalan darat hanya berlaku pada rute yang tidak memiliki parit, yakni Sungai Duri menuju Singkawang. Itupun tidak memakai kendaraan, tetapi dilakukan dengan berjalan kaki (Sandick dan Marle, 1919:291-295).

3. Dari Pasifikasi ke Obsesi Ekonomi: Gagasan Jalan Raya Pesisir

Cikal-bakal jalan raya pesisir Pontianak-Sambas sebenarnya terlihat pada paruh kedua abad ke-19. Pertimbangan pengawasan dan kepentingan militer selepas Perang Kongsida pada 1850-an menjadi alasan utama pembangunan jalan. Jaringan jalan yang dirintis ini sekaligus merupakan usaha untuk menunjukkan semakin menguatnya otoritas pemerintah kolonial di wilayah ini. Pengalaman Residen A. J. Andresen sebagai perwira perang dalam penaklukan Montrado membuatnya memberikan perhatian lebih terhadap pembangunan jalan. Fokus pada saat itu adalah jaringan jalan dari pesisir menuju kantong-kantong kongsida di pedalaman Mandor. Penerusnya, Letnan Kolonel W. E. Kroesen, yang memiliki pengalaman sama pada saat menyusuri jalan setapak menuju daerah pertahanan dan perlawanan kongsida, melanjutkan proyek ini dengan merintis jaringan jalan yang menghubungkan garnisun-garnisun di kota-kota pesisir. Pengamanan semakin diperkuat dengan penempatan perwira dan garnisun-garnisun di kota-kota pesisir, seperti

Sambas, Pemangkat, Singkawang, Mempawah, Pontianak; dan di pedalaman Larah, Landak, serta Tayan. Perbaikan dan perluasan dilakukan pada beberapa jalan terdahulu yang ditemukan di wilayah pesisir padat penduduk di sepanjang Pontianak-Mempawah-Sambas pada 1856 (Kielstra 1889 (2):117).

Pengerjaan jalan tersebut dibebankan pada kelompok-kelompok Cina yang berada langsung di bawah kekuasaan pemerintah kolonial dalam sistem kerja pertuanan (*heerendiesten*) atau lebih umum disebut dengan kerja wajib (Kielstra, 1889 (2):208). Kerja wajib bersama beberapa aturan tentang pajak, monopoli, dan *pacht* diperkenalkan melalui *Reglement voor het Binnenlandsch Bestuur der Voormalige Chineesche Districten* yang segera diproklamasikan di bekas pusat kongsida paling kuat yaitu Montrado, pada November 1854. Sebenarnya, kerja wajib ini merupakan kerja sukarela yang telah dilakukan pada masa kongsida yang kemudian diadopsi dan dilegitimasi pemerintah kolonial. Pada saat itu, kerja wajib diberlakukan ketika dilaksanakan perluasan jalan dari pesisir menuju ke bekas pusat kongsida di pedalaman. Pemberlakuan kerja wajib diperluas pada 1857 dalam rangka pelemahan Kongsida Lan Fang di Mandor, termasuk kerja wajib untuk perbaikan dan pemeliharaan jalan di ruas jalan di pesisir dari Sungai Purun menuju Mempawah, dan dilanjutkan menuju Sungai Duri.

Hingga akhir abad ke-19, jaringan jalan di pesisir belum terbentuk sempurna. Ruas jalan dibangun secara terpisah-pisah sesuai dengan kebutuhan

penempatan perwira. Sebagian besar jalan masih berbentuk jalur kuda² dan belum diperkeras walaupun beberapa jalan telah diperlebar sepanjang 4 meter.

Kebutuhan jalan untuk kepentingan ekonomi baru terlihat pada pemulihan jalan antara Singkawang-Sambas yang dilakukan pada 1890 untuk kepentingan perusahaan perkebunan dan pertambangan yang mulai beroperasi di Sambas. Pada tahun 1899, Sultan Muhammad Tsafiuddin selaku pemimpin pemerintahan otonom Sambas menyatakan bahwa setengah dari hasil pajak yang diterima dari konsesi pertambangan dalam bentuk apapun akan digunakan untuk mengisi *landschap fonds* (dana daerah) guna kepentingan publik, termasuk jalan darat. Dana ini akan dikelola oleh orang-orang yang diawasi secara langsung oleh residen (Driessche 1912:202; Ozinga 1940:39). Sepuluh tahun kemudian, usaha ini akhirnya terabaikan seiring dengan tutupnya perusahaan-perusahaan yang berinvestasi di bidang perkebunan (Ozinga 1940:19; Sandick dan Marle 1919:76).

Ketiadaan kendaraan roda dua dan roda empat hingga 1909 di Kalimantan Barat, saat ekspansi ekonomi di luar Jawa gencar dilakukan, dianggap sebagai bukti kurangnya perhatian pemerintah terhadap pentingnya jalur lalu lintas darat kala itu (Elenbaas 1909:920). Setidaknya, demikianlah kaca mata politik awal abad ke-20 ketika jalan menjadi tolok ukur keberhasilan sebuah pemerintahan.

Oleh karenanya, residen baru Kalimantan Barat, Henry van Vogel (1912-1918), terobsesi pada akomodasi kebutuhan jalan di wilayah-wilayah yang dianggap memiliki potensi ekonomi. Rencana pembangunan dan pengembangan jalan disusun sebagai berikut.

1. Pembangunan jalan dari Pontianak menuju Pemangkat. Jalan yang dibuat disebut jalan pesisir (*kustweg*). Pembangunan dimulai dari Pontianak (km 0) - Mempawah (km 67) - Singkawang (km 145) - Pemangkat (km 176) (Ozinga 1925:20).
2. Jalan setapak antara Pontianak-Sungai Kakap diperbaiki dan dibuat jalan cabang menuju Kalimas dan Jeruju.
3. Jalan penghubung antara Pemangkat dan Sambas.
4. Perbaikan jalan secara menyeluruh antara Singkawang-Bengkayang.
5. Jalan baru dari Bengkayang menuju Sebalau.
6. Perbaikan jalan penghubung antara Bengkayang menuju Ledo.
7. Perbaikan jalan dari Bengkayang menuju Salinse.
8. Pembangunan jalan Sungai Pinyuh melalui Anjungan, Karangan dan Prigi menuju Bengkayang.

Rencana di atas memperlihatkan fokus pembangunan jalan meliputi wilayah pesisir dan cabang jalan dari pesisir menuju bekas Distrik Cina. Wilayah-wilayah dalam rencana nomor 1 cenderung ramai karena adanya pelabuhan-pelabuhan dan permukiman, serta kebun-kebun kelapa. Beberapa bentuk usaha produktif lainnya mulai berkembang di akhir abad ke-19, seperti

² Jalur yang berukuran lebih lebar dari jalur pejalan kaki dan dapat dilalui oleh kuda.

pabrik minyak kelapa, penggergajian kayu, pembuatan galangan kapal, bengkel perbaikan kapal, dan pemotongan intan (Sandick dan Marle 1919:202-207).

Adapun rencana nomor 2 hingga 8 berkaitan dengan pembangunan dan pengembangan jalan cabang dari ruas-ruas jalan pesisir menuju pedalaman di sekitarnya yang bertujuan untuk mem-permudah akses produk menuju sentra dagang di pesisir. Perbaikan jalan Sungai Kakap-Pontianak, misalnya, dianggap penting untuk tujuan pengembangan wilayah. Sungai Kakap berkembang dengan adanya pasar-pasar Cina yang mempertemukan pedagang dan pembeli, dengan komoditas kelapa, pinang, sayur-mayur, dan buah-buahan dari wilayah sekitarnya, seperti Tanjung Saleh, Nibung Seribu, Teluk Kumpai, Kalimas, Sungai Itik Darat, Sungai Itik Laut, Jeruju Besar, dan Jeruju Kecil. Di wilayah ini juga terdapat perkebunan kelapa dan perkebunan karet milik pemodal Eropa. Pengembangan jalan di Mempawah juga bertujuan untuk menjadikan Mempawah dan Sungai Pinyuh menjadi satu pusat kota dengan pasar Cina yang ramai. Pasar-pasar tersebut mengakomodasi pelaku usaha yang ada di sepanjang Sungai Purun, Peniraman, Sungai Cina, Sungai Bakau Kecil, Sungai Bakau Besar, Pakucing, Kuala Mempawah, Semudun, Sungai Kunyit, dan Sungai Duri. Adapun jalan cabang antara ruas jalan pesisir di Sungai Pinyuh menuju pedalaman dimaksudkan untuk memberi akses menuju kebun lada, gambir, dan perkebunan karet yang mulai diusahakan oleh para pemodal, termasuk beberapa pemodal Jepang (Sandick dan Marle 1919:96-

98). Proyek ini berjalan sepanjang 1912-1914.

Obsesi Vogel dalam mengembangkan daerah koloni Belanda di Luar Jawa dengan terbentuknya jalan raya belum terpenuhi dalam proyek pertama di atas. Oleh karenanya, dalam rencana proyek 1916, jalan yang sudah ada dikembangkan menjadi jalan yang mudah dilalui oleh kendaraan besar seperti mobil, bus, dan truk dengan lebar 6-8 meter. Proyek jalan pesisir sebagai bagian utama dari proyek 1916 ini dapat disebut sebagai proyek uji coba pengembangan dan perbaikan jalan. Istilah ini lebih tepat mengingat sebagian besar lokasi jalan pesisir adalah jalan yang telah dibangun pada 1857 dan diperbarui sejak 1912. Adapun rencana tersebut meliputi: (1) jalan pesisir Pontianak-Sambas, dan (2) beberapa jalan yang dimulai dari lokasi-lokasi yang dilewati jalan pesisir menuju ke pedalaman di sekitar pesisir (ANRI, Inventaris Arsip Burgerlijke Openbare Werken Grote Bundel 1854-1933 No. 7948).

Wilayah pesisir yang menjadi proyek utama dari sekian banyak rencana jalur jalan, dipetakan secara ekonomi sebagai area lalu lintas utama, baik melalui perairan maupun darat. Pemetaan ini didasarkan pada keberadaan pelabuhan sebagai titik ekonomis yang masing-masing memiliki jaringan yang telah terdefinisi dengan baik, yaitu: (1) Pontianak sebagai pelabuhan ekspor-impor bagi wilayah aliran Sungai Kapuas, wilayah Ketapang, dan wilayah pesisir dari muara Kapuas Kecil hingga Teluk Suak, Peniti, Mempawah, serta Sungai Raya; (2) Singkawang sebagai pe-

labuhan untuk wilayah Singkawang, Montrado, Sungai Betong, dan sebagian Bengkayang; (3) Pemangkat, sebagai pelabuhan bagi Pemangkat, Paloh, dan sebagian Bengkayang; (4) Sambas, untuk wilayah Sambas, sebagian Bengkayang, serta beberapa wilayah Pemangkat (Sandick dan Marle 1919:244-245). Selain menunjukkan titik ekonomi berdasarkan lokasi pelabuhan, pemetaan tersebut juga menunjukkan jalur perhubungan antara permukiman yang ada di dekat muara sungai. Karenanya, proses pengembangan jalan dimulai dengan membangun jalan sepanjang pesisir tersebut, mengikuti jalur parit yang telah ada dari Pontianak-Mempawah-Singkawang-Pemangkat sepanjang 172 km. Pembangunan jalan di sepanjang pesisir dibagi berdasarkan wilayah administratif. Jalan di wilayah Pontianak meliputi Pontianak-Jungkat-Sungai Peniti-Sungai Purun; wilayah Mempawah meliputi Sungai Purun-Peniraman-Sungai Cina-Sungai Bakau Kecil-Sungai Bakau Besar-Pat Kot Tin-Kuala Mempawah-Semudun-Sungai Kunyit-Sungai Duri dan wilayah Singkawang meliputi Sungai Duri-Singkawang-Selakau-Pemangkat (Sandick dan Marle, 1919:92,96,100). Pembangunan selanjutnya adalah jalan dari Pemangkat menuju Sambas sepanjang 45 km.

Adapun pengembangan jalan pesisir menuju pedalaman lebih didasari pertimbangan pengawasan keamanan. Walaupun wilayah di kedua rencana tersebut masuk ke dalam pemetaan wilayah ekonomis, namun Residen Henry van Vogel merasa perlu untuk membangun jaringan jalan di

wilayah tersebut guna mencegah munculnya kejadian yang serupa dengan Perang Kongsí (Perang Kenceng) pada 1914 (Bavo 1922). Hal ini dianggap penting karena salah satu yang diduga sebagai penyebab terjadinya pemberontakan tersebut adalah kerja wajib yang telah diberlakukan dalam 50 tahun terakhir di bekas Distrik Cina. Kerja wajib tersebut dirasa mulai memberatkan para pekerja karena diperluasnya wilayah kerja dan beban kerja yang bertambah berat.

Rencana pengembangan jalan pesisir bertujuan untuk menjadikan jalan yang ada mampu menjadi jalan raya bagi lalu lintas mobil (*rijweg*). Namun hingga 1918, jalan raya pesisir belum terwujud walaupun jaringan telah terbentuk dengan 17 trayek.³ Jalan terbentuk dengan kondisi beragam. Jalan dari Kuala Mempawah hingga Sungai Duri dapat dikatakan bagus, licin, dan keras karena menggunakan tanah merah muda dan keras (*domato*). Jalan tersebut tidak akan mudah becek walaupun terkena hujan selama berjam-

³ Trayek di sepanjang jalan tersebut terdiri atas: Pontianak-Jungkat (km. 18), Jungkat-Peniti, Peniti Besar (km. 30)-Sungai Purun (km.36), Sungai Purun (km. 36)-Peniraman (km. 42), Peniraman (km.42)-Sungai Cina (km. 46), Sungai Cina (km. 46)-Sungai Pinyuh (km.49), Sungai Pinyuh (km. 49)-Mempawah (km. 67), Mempawah (km. 67)-Sungai Duri (km. 90), Sungai Duri (km. 90)-Sungai Raya (km. 107,5), Sungai Raya (km. 107,5)-Teluk Suak (km. 119), Teluk Suak (km.119)-Sedau (km. 133), Sedau (km. 133)-Singkawang (km. 142), Singkawang (km-142)-Selakau (km. 159), Selakau (km. 159)-Pemangkat (km. 172), Pemangkat-terminal, Pemangkat-Sambas (Sandick dan Marle 1919: 249-288).

jam. Namun tidak demikian dengan jalan antara Sungai Duri-Sungai Raya yang kondisinya berlubang dan sedang diperbaiki dengan batu dan pasir (Anonim 1928). Seorang wartawan bahkan meng-gambarkan jalan Singkawang-Pemangkat “seperti disumpahi arwah” (Anonim 1920). Beberapa ruas jalan diperkeras menggunakan sabut kelapa dan selanjutnya dilapisi dengan kerikil halus sehingga hanya dapat dilalui saat kering saja. Gagasan jalan raya yang belum terwujud ini akhirnya mendapatkan tantangan dari gagasan pembangunan jalur kereta api yang mengemuka kemudian.



Gambar 1. Peta Jalan di Kalimantan Bagian Barat hingga 1-818. Sumber: Sandick dan Marle, 1919:80.

4. Gagasan Jalur Kereta Api: Investasi dan Konsesi

Gagasan pertama kali tentang pembuatan jalur kereta api di Kalimantan Barat disebut oleh R.A. Eekhout, seorang mantan perwira Angkatan Laut

yang berinvestasi pada perusahaan swasta di Hindia pada 1891. Sebagai seorang investor yang mewakili sebuah kon-sorsium pedagang, peluang ekonomi merupakan alasan utama dari gagasan jalur kereta api. Dalam sebuah kuliah pada 1891, ia menyatakan bahwa sumber mineral seperti emas dan intan, tanah yang berpeluang untuk menjadi lahan pertanian, ketersediaan air, dan suhu yang tidak terlalu tinggi menjadi peluang besar untuk mengembangkan ekonomi daerah ini dengan dukungan jalur kereta api. Eekhout akhirnya mengajukan gagasan tersebut melalui sebuah proposal pembangunan rel kereta api. Jalur kereta api di pesisir barat Kalimantan mulai dari Pontianak hingga Sambas menjadi bagian dari proposal mega proyek jalur kereta trans-Kalimantan yang diajukannya pada 1907. Jalur tersebut dimulai dari Banjarmasin-Tanjung dan Muara Teweh, dengan cabang menuju Bulungan, Samarinda, dan Balikpapan di Kalimantan bagian timur, serta Pontianak-Sambas di Kalimantan bagian barat (Sandick dan Marle 1919:330; Roon 1920:28). Eekhout memperkirakan jangka waktu tiga tahun untuk menyelesaikan proyek tersebut (Anonim 1907).

Sebenarnya, pada periode sebelumnya, beberapa investor⁴ diwakili oleh notaris yang ditunjuk mengajukan proposal serupa dengan jalur yang lebih

⁴ Mereka biasanya adalah pengusaha perkebunan atau pemodal yang tergabung dalam perusahaan kereta api swasta. Pada awal abad ke-20 terdapat satu perusahaan kereta api milik pemerintah dan sebelas perusahaan milik swasta.

pendek di wilayah pesisir barat. Proposal yang dibuat oleh J.F. Colinet, seorang pengacara yang disewa oleh para investor pada 1897, berisi permohonan pembuatan jalur trem Pontianak-Sungai Kakap dan Pontianak-Pemangkat yang jaraknya dekat dan sejajar dengan pantai. Demikian pula F.J. Kaiser pada 1901 yang mengajukan proposal permohonan jalur trem Pontianak-Mandor-Bengkayang-Seminis-Sambas dan jalur percabangan dari Bengkayang-Montrado-Singkawang-Pemangkat. Selain jalur trem, Kaiser juga mengajukan proposal untuk pembuatan saluran komunikasi berupa telegraf dan telepon. Namun saat itu, proposal-proposal tersebut diabaikan oleh pemerintah kolonial (Sandick dan Marle 1919:330).

Atensi pemerintah kolonial mulai terlihat ketika beberapa permohonan konsesi pengadaan jalur kereta api diajukan dalam periode yang bersamaan. Di saat M.J.F.B. Leyzers Vis mengajukan proposal dengan rute Pontianak-Singkawang pada 1907 Eekhout pun mengajukan proposal di tahun yang sama. Residen Kalimantan Barat memberi argumen yang menguatkan pentingnya jalur tersebut. Ia memberi argumen sebagai pegawai kolonial dengan menyatakan jalur kereta api akan memberikan manfaat dari segi administrasi dan militer (Sandick dan Marle 1919:331).

Dalam permohonannya pada tahun 1916, J.W. Roesloffs Valk, mengajukan beberapa ruas jalan di pesisir untuk proyek jalur kereta api. Jaringan jalur ini mengikuti jejak jalan di pesisir beserta jalan sekundernya yang telah

ada sejak abad ke-19. Jalur tersebut adalah: (1) dari Sambas melalui Semangan, Sebawi, Tebas dan Semparuk menuju Pemangkat; (2) dari Pemangkat melalui Sebangkau menuju Singkawang; (3) dari Singkawang melalui Kulor, Petengahan, Jirak menuju Montrado; (4) dari Singkawang melalui Sakok dan Lohabang menuju Montrado; (5) dari Montrado melalui Pakminto dan Sirukam menuju Bengkayang; (6) dari Montrado melalui Tayan, Sangking, Pamali, Toho, Anjungan, Sungai Purun, Peniti Besar dan Jungkat menuju Kampung Baru (Pontianak); (7) dari Singkawang melalui Sakok, Pajintan, Sedau, Teluk Suak, Sungai Raya, Kayu Putih, Sungai Duri, Semudun, Mempawah dan Pakucing menuju Sungai Pinyuh; (8) dari Anjungan melalui Pabuluh dan Kayu Tanam menuju Mandor (Sandick dan Marle 1919:333).

Atas berbagai permohonan tersebut, terutama permohonan yang disebutkan terakhir, maka Residen Kalimantan bagian barat memberi instruksi kepada pejabat berwenang untuk melakukan sebuah penyelidikan tentang lalu lintas di wilayahnya. Sebuah survei dilakukan oleh dua pegawai dari perusahaan kereta api dan trem milik pemerintah, S.S., insinyur J.C.F. van Sandick, inspektur kepala (*hoofdinspecteur*) dari Biro Kereta Api dan Trem dan Letnan Kolonel V.J. Marle, kepala subbagian urusan ekonomi yang berada di bawah bagian yang dipimpin oleh van Sandick (Sandick dan Marle 1919:332; Anonim 1917). Studi yang selesai dilakukan Sandick dan Marle pada 1919 ini merupakan sebuah pengamatan untuk

rencana pembangunan jalur kereta api dari Pontianak-Sambas. Studi-studi yang sama di beberapa wilayah luar Jawa dilakukan pada periode ini, setelah pemerintah kolonial melihat pengalaman perusahaan kereta api swasta Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (N.I.S.), dalam melakukan proyek pembangunan jalur kereta api di beberapa wilayah di Jawa. Di Sumatra, studi ini berlanjut dengan proyek pembangunan jalur kereta api di Aceh, Sumatra Utara, Sumatra Barat, dan Sumatra Selatan yang dilakukan pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 (Ozinga 1940:25; Uljee 1925:43; Reitsma 1925:7; Tim 2015:9).

Dalam rekomendasi akhirnya, Sandick menyatakan bahwa perubahan ekonomi yang besar sebagai pengaruh dari berkembangnya navigasi kapal uap berikut perkembangan pelabuhan-pelabuhan besar akan mendapatkan hasil yang lebih maksimal apabila tersedia jaringan yang mudah dan cepat, yang hanya dapat disediakan oleh kereta api. Menurutnya, pembangunan jalan darat 1916-1918 tidak akan memberi peluang lebih besar dibanding dengan jalur kereta api mengingat perjalanan darat dengan berjalan kaki dan bersepeda sungguh berat, sedangkan perjalanan dengan mobil memerlukan biaya yang mahal (Sandick dan Marle 1919:337).

5. Pilihan Akhir Jalur Perhubungan Darat di Pesisir Barat Kalimantan
Walaupun diajukan secara terpisah, kedua gagasan jalur perhubungan darat yang telah dijelaskan di bagian sebelumnya sebenarnya sama-sama menempuh diskusi teknis. Argumentasi

kedua gagasan pun sama-sama dirumuskan berdasarkan pertimbangan alamiah (lingkungan) dan teknis.

Pendapat R.A. Eekhout tentang peluang ekonomi pada sumber-sumber alam wilayah Kalimantan bagian barat segera ditentang oleh J.J.K Enthoven, yang bertanggung jawab atas perekaman topografi wilayah kala itu. Ia menyatakan bahwa wilayah ini memiliki sumber mineral sangat sedikit untuk dapat diekstraksi, penanaman padi pun harus dilakukan dengan kerja keras, dan berbagai percobaan tanaman niaga yang sering mengalami kegagalan (Sandick dan Marle 1919:330; Ozinga 1940:25).

Persoalan teknis yang mendasar bagi kedua gagasan tersebut berkaitan dengan karakteristik fisik dan kemampuan medan pesisir barat Kalimantan. Kondisi tanah yang beragam menciptakan permukaan jalan yang beragam pula, seperti kondisi jalan antara Pontianak dan Sungai Purun yang berada di atas selang-seling tanah liat dan gambut. Sementara itu, untuk mendapatkan jalan yang ideal, tanah gambut harus dihilangkan dan diganti dengan tanah liat di bawahnya (Sandick dan Marle 1919:32,336). Penanganan masalah seperti ini tidak sekadar menghadapi masalah teknis semata. Penerapan teknologi tidak pula dapat mengabaikan persoalan sosial dan budaya setempat. Solusi atas masalah di atas adalah pengerasan jalan. Sebenarnya, Batulayang yang merupakan sebuah wilayah yang terletak antara Pontianak dan Mempawah memiliki tanah dengan kandungan material granit (bahan pengerasan jalan) yang tidak sedikit.

Namun, karena di tempat tersebut terdapat area pemakaman keluarga Kerajaan Pontianak yang sangat dihormati, berdasarkan kesepakatan penduduk setempat, material di area tersebut tidak dapat diambil. Oleh karena itu, material pembangunan berupa granit akhirnya diambil dari bukit Peniraman, Saliung, dan Sungai Duri, sedangkan kerikil diambil dari Ambawang (Sandick dan Marle 1919:29,32,98). Letak tempat yang lebih jauh tentu membawa konsekuensi biaya pengangkutan yang lebih besar. Lagi pula, kawasan ini sering dilanda banjir. Tanah yang berawa mengakibatkan cacat jalan karena tanahnya melunak dan menurun akibat air dan hujan sepanjang tahun. Persoalan ini sebenarnya telah dikemukakan sejak awal, baik oleh teknisi maupun para pejabat. Namun, solusi atas permasalahan ini membutuhkan biaya yang sangat besar (Doodeheefver 1936:9)

Sistem pembiayaan menjadi pembeda yang signifikan dari kedua gagasan jalur perhubungan ini. Biaya pembangunan dan perawatan hanya satu dari sekian banyak risiko pendanaan yang harus dihadapi dalam mewujudkan obsesi jalan raya di wilayah ini. Terlebih lagi, penghapusan kerja wajib pada 1917 menyebabkan berkurangnya jumlah pekerja pembangunan jalan dan penerimaan (denda kerja wajib). Kontribusi dari dana *landkas* nyatanya tidak sepadan dengan biaya yang harus dikeluarkan. Jarak pengangkutan dari tempat tersedianya bahan material dan aktivitas peninggian jalan di pesisir menyebabkan tingginya

biaya operasional. Kontribusi yang diberikan oleh *landkas* Sambas setelah penghapusan kerja-wajib umum 1917, sejumlah f136.000, malah diperkirakan lebih kecil daripada denda kerja-wajib umum (ANRI, *Memorie van Overgave C. Kater* 1933:38). Hal ini pula yang disebut Kater sebagai penyebab terabaikannya rencana pengembangan jalan dari jalan pesisir menuju pedalaman. Padahal, pembangunan jalan-jalan tersebut telah sesuai dengan pertimbangan pemerintah tentang skala prioritas pembangunan jalan bagi daerah dengan potensi ekonomi dan tidak memiliki jalur sungai yang efektif untuk lalu lintas sepanjang tahun. Walaupun jalan mulai dikembangkan namun pengerasan jalan belum dilakukan. Jalan dibangun dengan lebar 6-8 meter, namun sebagian besar belum diperkeras dan hanya dapat dilewati ketika kering (Ozinga 1940:20-21). Berbeda dengan jalan raya, konstruksi rel kereta api dengan sistem konsesi pihak swasta dan tenaga kerja berbayar, terlihat lebih efektif dan efisien dari sisi pembiayaan.

Keputusan atas pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan yang harus ditanggung oleh *Landkas* tersebut, mengakibatkan keputusan baru dengan sebuah perubahan rencana pembangunan jalan oleh residen baru, yang bernama K. A. James (1918-1921). Rencana pembangunan jalan kemudian didasari pengamatan terhadap wilayah-wilayah yang dapat melakukan aktivitas perhubungan dengan sungai, sebagaimana kutipan berikut

“dit waterrijk gewest het vervoer in de eerst plaats op de rivieren is aangewezen, voorzoover deze bevaarbaar zijn.”

[“transportasi di lahan basah ini terutama bergantung pada sungai, sejauh yang dapat dilayari”] (Ozinga 1940:22).

Alasan tersebut menjadikan rencana besar pengembangan jalan yang sebelumnya disusun oleh Vogel dipangkas dan difokuskan pada daerah-daerah dengan sungai yang tidak dapat dilayari atau hanya dapat dilayari pada waktu tertentu saja. Dengan demikian, pembangunan jalan di wilayah ini diharapkan menjamin lalu lintas yang dapat dilakukan sepanjang tahun.

Oleh karenanya, walaupun melewati perbedaan pendapat antara B.O.W. dan S.S. (yang lebih menginginkan terwujudnya jalur kereta api), akhirnya proyek jalan raya pesisir barat, antara Pontianak-Sambas, akhirnya ditetapkan (Anonim 1923). Proyek yang ditargetkan selesai pada 1925-1926 dikerjakan menggunakan mesin giling (*steam-rollers*) untuk menghasilkan jalan *makadam* (Dutch Borneo 1920:15). Selain itu, tentunya implementasi dari studi pengamatan rencana jalur kereta api tidak pernah terjadi. Walaupun penulis belum mendapatkan informasi yang cukup memadai tentang alasannya, namun pendapat G.L. Uljee, sebagai pejabat yang ditempatkan di Pontianak, dalam konteks ekonomi geografis pesisir barat Kalimantan tampaknya diterima oleh pemerintah. Menurutnya, pembangunan jalan darat dianggap lebih aman dalam mengontrol dan mengukur lalu lintas serta lebih berpeluang untuk

dapat menelusuri jejak jalan demi terbangunnya koneksi penting. Dengan demikian, jalan-jalan setapak ataupun jalur kuda dapat diperluas jika diperlukan (Uljee 1925:45).

Pilihan untuk mengembangkan jalan raya juga didukung oleh penilaian bahwa keberadaan jalur yang telah tersedia belum dapat memberikan dukungan maksimal dalam pengembangan ekonomi, terutama setelah kemunculan karet sebagai komoditas ekspor di Kalimantan Barat di awal abad ke-20. Komoditas tersebut diangkat melalui pantai dan parit-parit, maupun jalur penghubung kota-kota pelabuhan yang berfungsi untuk memfasilitasi mobilitas produk niaga dari dan ke tempat produksi, yakni perkebunan dan perladangan.

Jalan air tidak selalu dapat digunakan sepanjang tahun karena bergantung pada ketinggian air akibat pengaruh pasang surut. Bahkan, di beberapa wilayah, jalur airnya tidak dapat digunakan sama sekali. Perluasan budi daya kelapa 1890-1910 di hampir seluruh pesisir Kalimantan Barat (termasuk di pesisir bagian selatan, yakni Telok Pakedai, Sukadana) membuat lalu lintas melalui pantai sebagai satu-satunya jalur perhubungan antarkota pelabuhan terasa tidak memadai.

D. SIMPULAN

Pembangunan jalan raya ditetapkan sebagai pilihan satu-satunya jalur perhubungan darat di pesisir barat Kalimantan. Pilihan yang meninggalkan alternatif gagasan jalur (rel) kereta api maupun keberadaan jalur air ini merupakan “jalan tengah” yang selaras

dengan ‘ide kemajuan’ yang sedang mengemuka di Hindia Belanda dalam konteks Zaman Baru (*the New Colonial World*). ‘Ide’ yang meliputi ekspansi, efisiensi, dan kesejahteraan terdeteksi dari argumentasi para pejabat kolonial dan eksekusi proyek pembangunan jalan.

Motif ekspansi dapat dilihat dari trayek pembangunan jalan yang mencakup rute bekas operasi militer penaklukan kongsi Cina di Montrado dan rencana rute pembangunan yang mengarah pada area distrik-distrik Cina yang dinilai berpotensi mengadakan gerakan perlawanan terhadap pemerintah. Tendensi efisiensi diketahui dari pemanfaatan embrio jalan pesisir yang telah berkembang sejak paruh kedua abad ke-19 serta pengembangan jalan alternatif melalui penelusuran jejak-jejak jalan yang potensial. Adapun orientasi kesejahteraan (ekonomi) tampak dari titik-titik jalur yang dapat mengoptimalkan lalu lintas ekonomi sehingga dapat memperkuat kontrol dan keakuratan dalam menjangkau pusat produksi di pedalaman dan penyalurannya.

Rencana rute pembangunan jalan dan jalur kereta yang sebenarnya hampir sama, yaitu pesisir barat Kalimantan dan sekitarnya, menunjukkan keduanya memperhatikan peluang ekonomi dan keamanan. Implementasi kedua gagasan tersebut juga sama-sama memiliki tantangan besar berupa kondisi geografis dan alam. Karena itu, menjadikan gagasan prasarana perhubungan darat, baik jalan raya maupun jalur kereta api dalam wacana pembangunan sesungguhnya tidak ideal sebab berkonsekuensi pada tuntutan

teknis pengerjaan dan perawatan yang membutuhkan biaya tinggi. Kondisi tersebut, yang ditambah dengan pendanaan yang tidak memadai, menunjukkan bahwa pilihan pembangunan jalan raya di wilayah ini selaras dengan yang dikatakan Colombijn sebagai “antusiasme buta yang mengarah pada semangat yang keras kepala.” Dengan demikian, pilihan ini tidak lain dibentuk atau dipengaruhi oleh ide dan situasi Zaman Baru yang menempatkan jalan sebagai tolok ukur kemajuan atau keberhasilan negara kolonial. Maka dari itu, pembangunan jalur air tidak dimasukkan dalam proyeksi rencana pembangunan prasarana perhubungan.

E. REKOMENDASI

Secara historiografis, kajian ini merekomendasikan pentingnya dilakukan studi yang komprehensif terhadap pembangunan prasarana perhubungan darat di pesisir barat Kalimantan. Hal ini mengingat hingga saat ini, ide pembangunan jalan tol oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat dengan tujuan percepatan ekonomi, persis seperti yang dilakukan pemerintah kolonial di tempat yang sama, gencar diwacanakan. Oleh karena itu, penting kiranya untuk berkaca pada ketidakmatangan pemerintah kolonial dengan memperhatikan: (1) kesesuaian teknologi yang digunakan dengan kondisi alam, (2) ketersediaan pembiayaan baik pembangunan maupun perawatan, dan (3) aktivitas ekonomi penduduk yang sebagian besar bergantung pada harga pasar produk niaga yang fluktuatif.

DAFTAR SUMBER

- Alamsyah, Alik Ansyori. 2001. *Rekayasa Jalan Raya*. Malang: UMM Press.
- Anonim. 1907. "Electrische Spoorwegen op Borneo," *Bredasche Courant*, Agustus, 29.
- _____. 1917. "Oost-Indie Tramwegen in West Borneo" *Het Vaderland*, November, 24.
- _____. 1920. "Pemandangan di Sebahagian Borneo Barat," Mei, 1.
- _____. 1923. "De Weg Pontianak-Sambas," *Bataviaasche Nieuwsblad*, Juni, 22.
- _____. 1928. "Perdjalanan L. Mendeij Hoofd red "O.B" dari Pontianak-Singkawang." *Oetoesan Borneo*. Juni, 6.
- _____. 2020. "Pemerintah Rencana Bangun Tol Pontianak-Singkawang, Tol Pertama Kalimantan Barat." *Merdeka*, Maret, 9.
- ANRI. Inventaris Arsip *Burgerlijke Openbare Werken Grote Bundel* 1854-1933 No. 7948. "Stukken Betreffende Reisverslag te Pontianak."
- _____. 1933. *Memorie van Overgave* C. Kater.
- _____. 2015. *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Jakarta: ANRI.
- Asnan, Gusti. 2002. "Transportation of the West Coast Sumatra in the Nineteenth Century." *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 158 (4):727-741.
- Blink. H. 1921. "Economisch Geographie van Borneo's Wester-Afdeeling". *Tijdschrift Economische Geographie*:41-58.
- Cipta, Hendra, 2019. "Proyek Jalan Tol Pertama Kalbar Jalur Pontianak-Singkawang Segera Dibangun." *Kompas Regional*, Agustum 8.
- Colombijn, Freek. 2002. "Introduction: On the Road on the Road," *Bijdragen tot de Taal, Land-en Volkenkunde*, 158 (4):595-617.
- Dick, Howard dan Peter J. Rimmer. 2003. *Cities, Transport and Communications: the Integration of Southeast Asia since 1850*. New York: Palgrave Macmillan.
- Driessche, J. H. van. 1912. "Nota 's Betreffende de Landschappen Sambas en Pontianak der Wester-Afdeeling van Borneo". *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aarkundig Genootschap* 29 (2).
- Historical Section of the Foreign Office. 1920. *Dutch Borneo*. Handbooks, prepared under the direction of the No. 84. London: H.M Stationery Office.
- Elenbaas, W.G. 1909. "West Borneo: Eenige Mededeelingen Aangaande Bevolking en Bestuur". *De Indische Gids* 31 (2):913-921.
- Encyclopaedia van Nederlandsch Indie (ENI)*, 1917.
- Furnivall, J.S. 1967. *Netherlands India: A Study of Plural Economy*

- (Reprinted). New York: Cambridge University Press.
- Hartatik, Endah Sri. 2014. “The Development of Agroindustry and Transportational Network in the Central Java During Dutch Colonial.” *Paramita*, 24 (1) Januari 2014: 1-16.
- Kielstra, E.B. 1889. *Bijdragen tot de Geschiedenis van Borneo's Westerafdeeling*, Jilid 2&3. Legagasann: E.J. Brill.
- Mrazek, Rudolf. 2006. *Engineers of Happy Land*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Mulyana, Agus. 2017. *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Nowacki, Gabriel. 2013. “Transport Infrastructure as a Potential Target of Terrorist Attacks.” Hlm.185-192 dalam *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, disunting oleh Adam Weinrit dan Tomasz Neumann. Boca Raton: Taylor & Francis Group, LLC.
- Ozinga, J. 1940. *De Economische Ontwikkeling der Wester-afdeeling van Borneo en Bevolking-srubbercultuur*. Wageningen: N.V. Gebr. Zomer en Keuning's Uitgevermaatschappij.
- Puspitasari, Rika. 2018. “Dampak Sosial-Ekonomi Pembangunan Jalan Raya di Kalimantan Selatan, 1890an-1940.” Skripsi. Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.
- Rahman, Ansar. 2001. *Kabupaten Sambas: Sejarah Kesultanan dan Pemerintahan Daerah*. Sambas: Pemerintah Daerah Sambas.
- Rahmayani, Any. 2021. “Pembangunan Jalan Darat dan Ekspansi Kolonial di Pesisir Barat Kalimantan 1854-1930an.” Tesis, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Rahmayani, Any, Ina Mirawati, dan Eka Jaya Putra Utama. 2014. *Tanaman Niaga di Borneo Karat pada Awal Abad ke-20 (Studi tentang Karet dan Kelapa)*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Reitsma, S.A. 1925. *Boekoe Peringatan dari Staatspoor- en Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925, Gedenkboek van Staatspoor-en Tramwegen van Nederlandsch Indië*. Wel tre vreden: Topographische Inrichting, 1925.
- Roon, J. van. 1920. *De Werkzaamheden van den Topografischen Dienst in de Westerafdeeling van Borneo (1886-1895)*. Bandung: N.V Boekh Visser & Co.
- Sandick, J.C.F. van dan V.J. van Marle. 1919. *Verslag Eener Spoorwegverkenning in Noordwest-Borneo*. Dienst der Staats-Spoor-en Tramwegen: Albrecht & Co.
- Setiyono. Budi. 2015. “Tahu Tetapi Tidak Mau Mengerti: Etnografi tentang Respon Orang Kampung Kalehien, Kalimantan Tengah terhadap Pembangunan Jalan

- Raya”. Disertasi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.
- Touwen, Jeroen. 2001. *Extremes in the Archipelago: Trade and Economic Development in the Outer Island of Indonesia, 1900-1942*. Leiden: KITLV Press.
- Uljee, G.J. 1925. *Handboek voor de Residentie Westerafdeeling van Borneo*. Weltevreden: N.V. Boekhandel Visser & Co.
- Vleming, J.L. 1926. *Het Chineesche Zakenleven in Nederlandsch-Indie*. Weltevreden: Landsdrukkerij.
- Wadley, Reed L. 1998. “The Road to Change in the Kapuas Hulu Borderlands: Jalan Lintas Utara.” *Borneo Research Bulletin*, 29:71-90.
- Wijono, Radjimo Sastro. 2013. *Modernitas dalam Kampung: Pengaruh Kompleks Perumahan Sompok di Semarang Abad Ke-20*. Jakarta: LIPI Press.