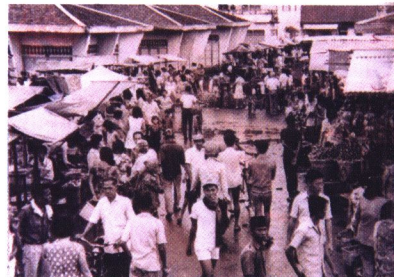


TUMBUH DAN BERKEMBANGNYA SEBUAH PASAR KOTA

Pasar Cina Pontianak Abad Ke-19 Sampai Abad Ke-20



Direktorat
Budaya



381.1 DAN t

**TUMBUH DAN BERKEMBANGNYA SEBUAH
PASAR KOTA: PASAR CINA PONTIANAK ABAD
KE-19 SAMPAI ABAD KE-20**

**Oleh
Dana Listiana**

**DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI BUDAYA
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

2013

**TUMBUH DAN BERKEMBANGNYA
SEBUAH PASAR KOTA: PASAR
CINA PONTIANAK ABAD KE-19
SAMPAI ABAD KE-20**

Penulis:
Dana Listiana

Editor:
Bondan Kanumoyoso

ISBN:
978-602-17497-3-9

Penerbit:
Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya
Kementerian Pendidikan dan
Kebudayaan
Jl. Jendral Sudirman, Senayan, Jakarta
10270
Telp./Fax.: 021-5725539

x + 118 hlm; 17.6x25 cm

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	v
SAMBUTAN DIREKTUR SEJARAH DAN NILAI BUDAYA.....	ix

BAB I

PENDAHULUAN	3
1.1 Latar Belakang Masalah	3
1.2 Metode Penelitian	5
1.3 Tinjauan Pustaka	6
1.4 Kerangka Pemikiran Teoretis	8
1.4.1 Konsep Pasar	8
1.4.2 Penggunaan Istilah Cina dan Tionghoa	9
1.5 Sistematika Penulisan	10

BAB II

IBUKOTA (AFDEELINGSHOOFDPLAATS) PONTIANAK PADA ABAD KE-19 SAMPAI AWAL ABAD KE-20	13
2.1 Kondisi Wilayah dan Penduduk	13
2.1.1 Letak dan Kondisi Geografis	13
2.1.2 Penduduk dan Pemukiman	16
2.2 Perkembangan Infrastruktur	32
2.3 Kehidupan Ekonomi	41

BAB III

PERKEMBANGAN PASAR CINA PONTIANAK ABAD 1919-1942	53
3.1 Sejarah Kedatangan Komunitas Tionghoa di Pontianak	53
3.2 Terbentuknya Kampung Cina	56
3.3 Dari Pachtpasar Ke Pasarfonds	59
3.3.1 Sistem Pacht Pasar	59
3.3.2 Pasar Fonds, Lembaga Kolonial Pengelola Pasar	64

BAB IV

PASAR CINA PONTIANAK PADA ABAD KE-20	71
4.1 Perkembangan Pasar Cina Pontianak	71
4.2.1 Tempat	71
4.2.2 Pedagang dan Pembeli	77
4.2.3 Distribusi	81
4.2.4 Komoditas	92
4.2.5 Aktivitas Perdagangan	99

BAB V

KESIMPULAN	109
DAFTAR PUSTAKA.....	111

KATA PENGANTAR

MENGKAJI SEJARAH LOKAL MELALUI PERTUMBUHAN PASAR

Bondan Kanumoyoso
(Universitas Indonesia)

Dalam historiografi sejarah Indonesia, sejarah lokal merupakan katagori kajian sejarah yang memiliki potensi besar. Dengan luas wilayah lautan yang membentang antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, dengan ditaburi oleh belasan ribu pulau, Indonesia merupakan negeri yang memiliki keberagaman yang masih harus ditulis sejarahnya. Berbagai kajian sejarah lokal yang selama ini dihasilkan lebih banyak mengkaji sejarah lokal Jawa, Sumatra, ataupun Sulawesi. Dari berbagai kajian sejarah lokal tersebut kebanyakan berfokus pada masalah sejarah masyarakat agraris dan maritim.

Padahal karakteristik geografis Indonesia sangatlah beragam. Masyarakat Indonesia tidak hanya hidup di pedesaan, di pesisir atau di laut, tetapi juga di kota, di hutan, di padang rumput, di daerah pegunungan, dan di dekat sungai. Keragaman geografis ini bisa memberi gambaran tentang kebiasaan dan adat istiadat yang berbeda dari berbagai masyarakat Indonesia yang disebabkan karena pengaruh daerah di mana mereka tinggal. Pilihan lokalitas dalam mengkaji sejarah lokal akan turut menentukan kelengkapan dari historiografi sejarah lokal. Semakin beragam pilihan lokalitas yang dikaji, maka gambaran historiografi lokal Indonesia akan semakin lengkap.

Dalam kaitan itu maka buku tentang sejarah Pasar Cina Pontianak ini memiliki arti penting. Ada beberapa aspek yang menyebabkan buku ini memiliki arti penting dalam melengkapi historiografi lokal Indonesia. Pertama, pilihan aspek spasialnya yang berkenaan dengan pasar di Kota Pontianak. Selama ini kita mengenal Kalimantan sebagai salah satu pulau terbesar di Indonesia. Namun besar secara geografis tidak berarti bahwa pulau ini telah banyak menghasilkan kajian sejarah. Berbeda dengan Pulau Jawa, Sumatra, Bali, dan Sulawesi yang telah banyak ditulis sejarahnya, sejarah Kalimantan masih bagaikan ruang gelap yang memerlukan penerangan. Memang telah ada beberapa kajian tentang

sejarah Kalimantan, tetapi kebanyakan ditulis oleh para sarjana asing. Kajian yang mengikuti kaidah-kaidah dalam penelitian sejarah yang ditulis oleh orang Indonesia dengan menggunakan sudut pandang Indonesia dapat dikatakan masih sangat sedikit. Dalam artian ini, kajian tentang Pasar Cina Pontianak merupakan sumbangan penting dalam historiografi lokal Kalimantan.

Kedua, masih berkaitan dengan aspek spasial, yaitu pilihan untuk mengangkat tema pasar kota. Pasar merupakan pusat aktivitas penduduk kota. Dengan menggambarkan perkembangan pasar, sebenarnya seorang peneliti sejarah pasar sedang menyajikan gambaran dinamika perkembangan sebuah kota. Hal ini karena kota merupakan representasi dari perkembangan masyarakat di suatu wilayah. Pasar kota merupakan barometer dari pasang surut perkembangan sosial, politik dan ekonomi di kota di mana pasar itu berada. Dengan membahas tema sejarah Pasar Cina Pontianak, penulis buku ini sesungguhnya sedang bercerita tentang karakter perkembangan masyarakat Pontianak dalam periode yang dikajinya.

Ketiga, pilihan tema untuk mengangkat tema pasar Cina. Berbeda dengan kebanyakan pasar lainnya di Indonesia yang kebanyakan bermula dari pasar tradisional, Pasar Cina Pontianak justru berkembang karena aktivitas perdagangan komunitas Cina yang menetap di kota itu. Melalui pembahasan tentang pasar Cina, kita dapat mengetahui bahwa Pontianak sejak awal perkembangannya telah menjadi kota multietnis. Kota ini didirikan oleh sultan yang merupakan orang Melayu, dikelola administrasinya oleh pemerintah kolonial Belanda (awal abad 19 sampai 1942), dan kegiatan ekonominya didominasi oleh komunitas Tionghoa. Meskipun pasar Cina adalah pusat kegiatan ekonomi komunitas Tionghoa, tetapi di dalam buku ini terlihat bahwa kelompok masyarakat pribumi (suku-suku Dayak, Melayu, Madura, Bugis, Makassar, Jawa, dan sebayanya) turut memainkan peranan penting dalam perkembangan pasar. Meskipun nama pasar yang menjadi fokus bahasan adalah Pasar Cina Pontianak, tetapi pada dasarnya pasar itu tidak hanya melayani kebutuhan orang-orang Cina. Pasar Cina Pontianak adalah pasar kota yang memenuhi kebutuhan seluruh penduduk Kota Pontianak dan wilayah-wilayah pedalaman yang ada di sekitarnya.

Dengan berbagai kelebihan yang dimiliki oleh buku ini, tidak berarti bahwa ia terlepas dari kekurangan-kekurangan. Masih banyak aspek dari sejarah Pasar Cina Pontianak yang belum diulas secara memadai di dalam buku ini. Aspek itu-aspek

itu antara lain adalah: pola hubungan antara berbagai kelompok masyarakat yang terlibat dalam aktivitas pasar, besaran komoditi yang diperdagangkan di pasar, arti penting pasar Pontianak bagi perkembangan kota, dan peran penduduk pribumi dalam kegiatan perdagangan di Pasar. Meski demikian, kekurangan-kekurangan tersebut tetap tidak mengurangi arti penting dari buku ini. Dengan kehadiran buku ini, kita dengan yakin bisa mengatakan bahwa sedikit dari bagian-bagian gelap historiografi lokal Kalimantan telah diterangi.

SAMBUTAN DIREKTUR SEJARAH DAN NILAI BUDAYA

Sejarah bukan hanya cerita masa lalu yang usang kemudian ditinggalkan. Sejarah melekat dalam kepribadian suatu bangsa karena sejarahlah yang membentuk karakter serta kepribadian bangsa. Oleh karena itu dengan melihat sejarahnya sendiri, suatu bangsa dapat berjalan ke depan berpegangan pada pengalaman-pengalaman masa lampau menuju ke arah yang lebih baik.

Berbicara mengenai sejarah nasional tentu tidak terlepas dari sejarah lokal karena ada peran serta dari peristiwa lokal terhadap terjadinya peristiwa nasional. Dengan melakukan penelitian sejarah lokal, kita tidak hanya memperkaya perbendaharaan sejarah nasional, tapi lebih penting lagi memperdalam pengetahuan tentang dinamika sosiokultural dari masyarakat Indonesia yang sangat majemuk.

Salah satu bentuk penggalian sejarah lokal adalah penelitian dan penulisan sejarah lokal. Melalui penulisan sejarah, peristiwa-peristiwa lokal yang pernah terjadi pada sebuah daerah dapat didokumentasi dan dipublikasikan, sehingga dapat diketahui masyarakat luas, yang apada akhirnya dapat meningkatkan kesadaran sejarah, khususnya pada masyarakat lokal tersebut. Sehubungan dengan itu, Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan kebudayaan, pada tahun anggaran 2013 melaksanakan kegiatan Fasilitasi Penulisan Sejarah Lokal Indonesia dan dari kegiatan ini berhasil dicetak dua buah naskah sejarah lokal yang berasal dari Kalimantan Barat serta Maluku.

Buku yang berjudul Tumbuh dan Berkembangnya Sebuah Pasar Kota: Pasar Cina Pontianak Abad ke-19 Sampai Abad ke-20 merupakan buku sejarah lokal yang berasal dari Kalimantan Barat. Buku ini membahas dinamika sebuah pasar yang dibentuk oleh komunitas tionghoa di Pontianak dari abad ke-19 sampai dengan abad ke-20 dan bagaimana dinamika tersebut mempengaruhi perkembangan kota Pontianak. Semoga buku ini dapat memperkaya ingatan kolektif bangsa guna peningkatan wawasan dan komitmen untuk membuat sejarah lebih bermartabat ke depannya khususnya bagi bangsa dan negara tercinta.

Akhirnya ucapan terimakasih kami haturkan kepada penulis buku ini, semoga sumbangsih yang sangat berharga ini dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya sebagai salah satu upaya dalam memperkokoh jati diri dan karakter bangsa.

**Direktur Sejarah dan Nilai Budaya,
Endjat Djaenuderadjat**

BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Melewati tiga abad, akhirnya Belanda mencapai citanya sebagai negara kolonial yang integral dan tidak terpisahkan. Setelah melalui tiga tahap masa transisi pemerintahan kolonial [company system, the Franco-Dutch, the British-interregnum], Belanda mengubah kebijakan fiskalnya dengan tidak lagi mengandalkan pajak melainkan eksploitasi SDA dan SDM pribumi (Wahid, 2012: 265). Penaklukan daerah-daerah luar Jawa menjadi fokus yang lebih penting daripada Jawa dalam pembangunan ekonomi.

Praktik modernisasi ala negara kolonial dimulai pada awal abad ke-20 di Hindia Belanda, diawali dengan me-reorganisasi sistem pemerintahan hingga mengubah kebijakan ekonomi. Sistem sewa lisensi pajak (*pachtstelsel*) selama masa transisi kolonial menjadi institusi fiskal efektif dalam membangun imperium dan diambilalih secara langsung oleh pemerintah kolonial.

Pasar Cina Pontianak menjadi bagian dari praktik kebijakan ekonomi baru kolonial. Tulisan ini menarik karena tidak hanya membahas tentang perkembangan pasar secara kelembagaan serta unsur-unsur yang membentuknya. Strategi pemerintah kolonial dalam menerapkan kebijakan untuk mengoptimalisasi aparat dan organisasi pemerintah. Hal yang lebih penting adalah reduksi peran etnis Tionghoa selaku kuasa sistem lama yang dihadapkan pada sebuah lembaga (pasar) yang dibentuk kolonial, padahal Tionghoa adalah 'empu'-nya kuasa pasar.

Tulisan ini akan menggambarkan bagaimana usaha pemerintah Hindia Belanda menanamkan kekuasaan politiknya, namun tidak sepenuhnya mampu mengurus persoalan-persoalan ekonomi. Maka untuk tetap memegang kuasa mereka memberi kesempatan kepada etnis Tionghoa untuk menjadi "kaki-tangan"-nya dalam mengurus dan menjalankan roda perekonomian.

Menjalankan fungsi ekonomi, komunitas Tionghoa di Pontianak diberi kesempatan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk tinggal pada sebidang tanah

daerah kekuasaan pemerintah Hindia Belanda. Daerah tersebut berada di sisi selatan Sungai Kapuas Kecil, tidak jauh dari Fort Du Bus (benteng pertahanan Belanda). Selain bermukim, sebelum Belanda datang mereka telah melakukan aktivitas perdagangan di tempat yang sama.

Pemukiman Cina atau Kampung Cina di daerah kekuasaan pemerintah Hindia Belanda berkembang menjadi pasar. Pasar itu disebut *central market* karena berfungsi sebagai pusat perdagangan, namun kemudian pasar itu lebih dikenal dengan sebutan Pasar Cina ataupun Pasar Tengah. Penyebutan terakhir diduga karena posisinya yang berada di pusat atau di tengah wilayah Ibukota (*Afdeelingshoofdplaats*) Pontianak.

Kampung Cina yang telah dikenal sebagai Pasar Cina ini semakin berkembang seiring meningkatnya perdagangan dan pelayaran di Pontianak. Bertambahnya kegiatan ekonomi dan kebutuhan masyarakat menuntut perkembangan wilayah pasar ke sebelah timur (hulu) dan barat (hilir).

Pada tahun 1919 pengelolaan Pasar Cina diambil oleh pemerintah karena adanya kepentingan pemerintah Hindia Belanda. Hal ini menghapuskan sistem yang telah berlangsung setelah lebih dari satu abad lamanya.

Pasar sebagai topik tulisan dalam buku ini dikarenakan beberapa alasan. *Pertama*, pasar merupakan tempat penting dalam kegiatan ekonomi masyarakat. *Kedua*, Pasar Pontianak yang merupakan pasar dalam kota pusat pemerintahan yang sangat berhubungan dengan karakteristik ekonomi kota itu sendiri. *Ketiga*, pasar merupakan faktor penting dalam mengembangkan perekonomian suatu daerah.

Pasar Pontianak penting untuk ditulis karena keberadaannya menunjukkan penerapan salah satu kebijakan ekonomi baru kolonial, proses pembentukan pasar permanen pertama di sebuah kota, dan berkembangnya suatu pusat perekonomian di Kota Pontianak. Oleh karena itu, memahami perkembangan Pasar Pontianak dapat menjadi salah satu jalan untuk memahami perkembangan ekonomi Pontianak. Maka dari itu, tulisan ini akan menjadikan proses perkembangan Pasar Pontianak sebagai pokok pembahasan.

Sumber yang merupakan bahan penulisan tulisan ini diperoleh dari berbagai tulisan. Arsip kolonial yang berupa laporan pejabat pemerintah, buku, surat kabar, dan artikel majalah yang mengulas serta memberitakan

kegiatan perekonomian masyarakat Pontianak menjadi sumber pustaka utama. Sumber lain berupa peta dan foto juga memberikan informasi mengenai kegiatan ekonomi Kota Pontianak, khususnya Pasar Cina Pontianak.

Peran Pasar Cina Pontianak memiliki dalam perkembangan perekonomian Pontianak belum diketahui banyak orang terutama bagaimana proses berdirinya Pasar Cina Pontianak, Perkembangan Pasar Cina Pontianak sehingga menjadi pusat perekonomian Ibukota Pontianak pada abad 19, dan pemerintah kolonial membuat kebijakan baru atas pengelolaan Pasar Cina Pontianak. Padahal Tionghoa adalah “empu” kuasa dalam pembangunan pasar.

Berkenaan dengan Perkembangan Pasar Cina Pontianak, tulisan ini difokuskan pada awal 19 hingga 20. Bertitik tolak pada tahun 1919 saat Sistem *Pacht* [yang selama ini menjadi sistem pengelolaan Pasar Cina Pontianak] di Borneo Barat dihapuskan hingga kemunduran aktivitas di Pasar Cina Pontianak pada 1942.

Tulisan ini diharapkan dapat memberi keterangan mengenai awal perkembangan kegiatan ekonomi Kota Pontianak, khususnya Pasar Cina Pontianak sebagai pusat perekonomian kota. Permasalahan dalam penelitian ini menyangkut beberapa aspek, antara lain: (a) ekonomi; (b) lingkungan fisik; (c) sosial; (d) dan etos kerja pelakunya. Besar harapan penulis, tulisan ini berguna untuk menambah pengetahuan tentang salah satu aspek sejarah sosial dan menelaah perubahan kebijakan ekonomi kolonial atau perkembangan ekonomi kota terutama pada sektor perdagangan. Selain itu semoga tulisan ini dapat dijadikan bahan telaah untuk informasi berkenaan dengan Pasar Cina Pontianak maupun dari sisi lain yang berhubungan.

1.2 Metode Penelitian

Metode sejarah digunakan penulis dalam penulisan buku ini. Metode tersebut meliputi empat tahap, yaitu *heuristik*, kritik, interpretasi, dan historiografi.

Tahap pertama yaitu *heuristik*, merupakan proses mencari, menemukan, dan menghimpun sumber sejarah. Oleh karena periode penulisan ini mencakup masa pemerintahan Hindia Belanda, maka sumber yang dihimpun dan digunakan penulis hanya mencakup sumber tertulis. Sumber tulisan yang digunakan berupa sumber primer dan sekunder. Sumber primer berupa peta, foto, laporan pemerintah, buku, koran, dan majalah sezaman didapatkan di Arsip Nasional

RI, Perpustakaan Nasional RI, Perpustakaan Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Pontianak, dan koleksi perseorangan. Adapun sumber sekunder berupa buku-buku hasil kajian tentang Pontianak dan menyangkut pasar didapatkan di Perpustakaan KITLV Jakarta, Perpustakaan *CISRAL* UNPAD, Perpustakaan Fakultas Sastra UNPAD, Perpustakaan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya UI, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya UGM, dan Perpustakaan Dodi Tisna Amidjaja.

Tahap kedua adalah kritik, yaitu proses penyeleksian sumber. Tahap kritik mencakup kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern dilakukan untuk mendapatkan sumber yang otentik, asli, dan utuh dengan mengamati wujud kertas, tinta, dan bentuk tulisan sesuai zaman. Sementara kritik intern dilakukan untuk mendapatkan sumber yang kredibel. Untuk menguji kredibilitas sumber dilakukan penelaahan sifat dan pengarang dari sumber tulisan. Pada tahap ini, penulis membandingkan kesesuaian teks pada naskah dengan identitas waktu yang termuat pada dokumen (kolofon), menelusuri identitas penulis dokumen guna menilai kredibilitas sumber, menguji pemaknaan konsep (terutama istilah Belanda) dengan realitas fakta pada zamannya, dan koraborasi (membandingkan dua atau lebih sumber) guna memperkuat pernyataan.

Tahap ketiga adalah interpretasi. Interpretasi dilakukan untuk merangkai fakta sejarah menjadi kesatuan yang harmonis dan masuk akal. Penafsiran dilakukan berdasarkan suatu perspektif tertentu. Perspektif tersebut akan menuntun perumusan aspek-aspek yang dapat digunakan dalam melakukan historiografi.

Tahap keempat adalah historiografi yang merupakan tahap terakhir dalam metode sejarah. Historiografi merupakan hasil penafsiran pada sejumlah fakta yang telah disusun secara kronologis menjadi suatu kesatuan peristiwa sejarah yang jelas dan selaras. Tahapan ini berupa rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh suatu proses (metode sejarah) (Gootschalk, 1975: 32; Kosim, 1988: 42).

1.3 Tinjauan Pustaka

Kajian mengenai Pasar Pontianak disinggung dalam beberapa karya tulis mengenai Kalimantan Barat dan Pontianak, serta beberapa artikel dalam majalah dan surat kabar lokal. Tulisan karya P. J. Veth tahun 1854, *“Borneo’s Wester*

Afdeeling, Geographisch, Statistiek, Historisch” menguraikan kedudukan Pasar Cina sebagai komunitas sosial dan ekonomi.

Buku berjudul “Pontianak 1771-1900: Suatu Tinjauan Sejarah Sosial Ekonomi” karya Hasanuddin dkk. (2000) mengemukakan perana awal Kampung Cina sebagai pasar yang kemudian menjadi pasar yang kemudian menjadi Pasar Pontianak. Selain itu, secara umum Hasanuddin dkk. Juga memberikan gambaran umum mengenai kegiatan sosial-ekonomi Pontianak, khususnya perdagangan sebelum peresmian Pasar Pontianak.

Bambang Purwana dkk. dalam buku berjudul “Sejarah Pemerintahan Kota Pontianak dari Masa ke Masa” (2004) menjelaskan mengenai perkembangan Kampung Cina di Pontianak awal abad ke-20. Bambang dkk. menunjukkan perkembangan Kampung Cina yang juga dikenal dengan Pasar Cina dengan adanya perluasan wilayah pasar.

Artikel karya M. U. Vaste berjudul “Pasar Pontianak” yang dimuat dalam surat kabar Halilintar (1924) menguraikan Pasar Pontianak secara khusus. Vaste menguraikan keadaan dan kegiatan ekonomi masyarakat di Pasar Pontianak sebagai pusat perekonomian kota. Uraian khusus tentang Pasar Pontianak juga ditulis oleh majalah berskala Hindia Belanda, Pandji Pustaka (1927). Artikel yang berjudul “Nomor Sultan Pontianak” tersebut memberikan keterangan tambahan mengenai Pasar Pontianak, khususnya peranannya sebagai pusat distribusi.

Selain sumber mengenai Pasar Pontianak, penulis menggunakan kajian mengenai pasar yang ditulis oleh Titi Surti Nastiti dalam “Pasar di Jawa; Masa Mataram Kuno Abad 8-11M” sebagai bahan perbandingan. Tesis yang berupa kajian arkeologi ini membahas peranan pasar di Jawa dalam kegiatan ekonomi dan sosial. Nastiti melihat kedua peranan pasar secara terpisah. Peranan pasar dalam kegiatan ekonomi dilihat dari komponen-komponen pasar berupa lokasi, bentuk fisik, komoditas, produksi, distribusi, transportasi, transaksi, dan rotasi pasar. Peranan pasar dalam kegiatan sosial berupa tempat interaksi sosial, tempat komunikasi dan informasi, dan tempat hiburan.

Sumber bacaan lain yang digunakan dalam menganalisa perubahan kebijakan ekonomi baru kolonial adalah dua tulisan Abdul Wahid mengenai sistem sewa lisensi pajak (*pachtstelsel*). Tulisan yang berjudul “In The Shadow of Opium: The Pachtstelsel and The Political Economy of Colonial Extraction in Java, 1850s-1890s” menyajikan telaah atas proses pembentukan dan penerapan

pachtstelsel sebagai metode fiskal yang diterapkan oleh pemerintah kolonial dalam mendukung kebijakan tanam paksa di Jawa. Tulisan lainnya yang berjudul “Revenue Farming and Imperial Transition: An Economic Dimension of Early Colonial State Formation in Java, C. 1800s-1820s” menyajikan telaah atas pemodifikasian, pelembagaan, dan perluasan sistem *pacht* sebagai institusi fiskal yang paling efisien dalam pembentukan negara colonial di Jawa.

Salah satu bagian penting dari tulisan Abdul Wahid adalah pengenalan konsep mengenai *pachtstelsel*. Meskipun definisi yang digunakannya cukup komprehensif dalam menggambarkan praktik *pachtstelsel* di Hindia Belanda namun penulis turut menyajikan pandangan James R. Rush mengenai penerapan sistem yang diistilahkannya sebagai “pajak pak” sebagai abstraksi dari kajiannya mengenai peredaran candu di Tanah Jawa masa kolonial; sedikit tambahan juga dari Didi Kwartanada yang memaknai sistem ini sebagai “hak pengelolaan” sebagai simpulan dari tulisan Peter Carey yang mengkaji perubahan persepsi orang Jawa tentang etnis Tionghoa pasca-Perang Jawa di mana penerapan *pachtstelsel* [dengan etnis Tionghoa sebagai agen] dianggap sebagai salah satu pemicu perkara; diuraikan pula definisi Mary Sommers Heidhues yang memahami sistem *pacht* sebagai “hak untuk memungut cukai atau pajak atas barang atau kegiatan tertentu”. Pemahaman Heidhues didasari dan dijelaskannya terkait dengan kajiannya mengenai komunitas Tionghoa di beberapa distrik Tionghoa di Borneo Barat; sementara Harto Juwono mendefinisikan konsep *pacht* sebagai “hak borong” berdasar telaah dan perbandingannya dengan penerapan hak konsesi di daerah *Vorstenlanden*; terakhir diungkapkan pula tanggapan Onghokham akan penerjemahan sistem *pacht* sebagai sistem Bandar dalam resensinya terhadap karya terjemahan pertama atas tulisan James R. Rush, “Opium to Java”.

1.4 Kerangka Pemikiran Teoretis

1.4.1 Konsep Pasar

Penulis menggunakan konsep pasar yang dikemukakan Winardi dalam menuntun tulisan ini. Winardi menyatakan bahwa pasar dapat dibagi dalam dua golongan, yaitu pasar abstrak dan pasar nyata. Pasar abstrak adalah tempat dimana para pembeli dan para penjual berkumpul, tetapi benda-benda yang akan diperdagangkan tidak terdapat di sana. Sementara pasar nyata (kongkret) adalah

tempat di mana pembeli dan penjual berkumpul untuk memperdagangkan benda-benda yang terdapat di sana (Winardi, 1985: 189).

Adapun kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada konsep pasar nyata. Konsep itu digunakan dalam menguraikan perkembangan Pasar Pontianak sebagai pusat perekonomian *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak. Berdasarkan konsep pasar nyata, penulis merumuskan unsur-unsur pasar berupa struktur pasar yang mengalami perkembangan seiring berkembangnya Pasar Pontianak.

Unsur pertama adalah tempat. Tempat yang juga diartikan sebagai pasar akan mengungkap lokasi dan bentuk fisik pasar. Sedangkan unsur kedua adalah penjual dan pembeli. Adapun unsur ketiga adalah distribusi, akan mengungkapkan proses pengadaan barang yang diperdagangkan di pasar. Unsur keempat adalah komoditas yang berarti barang yang diperjualbelikan. Yang terakhir adalah unsur kelima, yaitu aktivitas perdagangan yang merupakan perumusan dari memperdagangkan. Aktivitas perdagangan tersebut mencakup waktu berlangsungnya perdagangan, transaksi yang terjadi, dan aktivitas perdagangan secara keseluruhan.

Keberadaan pasar dalam kota-kota pusat pemerintahan sangat berkaitan dengan kehidupan ekonomi kota itu sendiri. Oleh karena itu, penulisan ini dapat melihat perkembangan Pasar Pontianak sebagai pusat perekonomian kota (*Afdeelingshoofdplaats* Pontianak). Perkembangan unsur-unsur pasar akan memperlihatkan perkembangan Pasar Pontianak, yang dapat menunjukkan perkembangan kehidupan ekonomi masyarakat *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak.

1.4.2 Penggunaan Istilah Cina dan Tionghoa

Istilah Cina dan Tionghoa sama-sama memiliki sejarah panjang dan mengalami dinamika dalam penggunaannya di Negeri asalnya. Istilah Cina lebih banyak digunakan oleh orang asing terutama orang Eropa dan Jepang karena itu akan banyak ditemukan pada dokumen kolonial. Sementara Tionghoa dikembangkan oleh warga keturunan Tiongkok Selatan di Hindia Belanda di awal abad ke-20. Sebagai bentuk perlawanan terhadap dinasti yang berkuasa, mereka membentuk solidaritas untuk membangun negara yang demokratis dan kuat dengan paham nasionalisme.¹

¹Lebih lanjut baca Tan, Mely G. 2008. "Ethnic Chinese in Indonesia," dalam *Etnis Tionghoa di Indonesia*.

Akan tetapi polemik penggunaan istilah Cina untuk menyebut negeri Tiongkok dan bangsanya yang sebenarnya telah lama digunakan di Indonesia ini telah selesai dengan penggunaan istilah Tionghoa oleh pers dan pemerintah Indonesia hingga kelahiran Orde Baru. Sebabnya, istilah Cina kemudian digunakan dalam propaganda rasialisme Orde Baru yang ditetapkan dalam Seminar Angkatan Darat, Agustus 1966 (Suryadinata, 2010: 193-200).

Atas berbagai polemik tersebut, perkenankanlah penulis menggunakan kedua istilah tersebut dalam tulisan ini. Untuk menghindari anakronisme (ketidacocokan menurut waktu), penggunaan kedua istilah itu berselang-seling bergantung pada konteksnya. Yakni, Tionghoa untuk individu dan komunitas sementara Cina untuk menyertai penyebutan benda seperti ketika kampung, pasar, atau wayang.

1.5 Sistematika Penulisan

Tulisan ini terdiri atas empat bab. Bab pertama merupakan kerangka ilmiah penulisan yang memuat batasan kajian historis yang menjadi pedoman pengkajian bagi penulis, sekaligus berbagai pertanggungjawaban ilmiah penulis. Uraian hal-hal pokok yang mendasari pemilihan topik serta permasalahan yang akan diteliti juga diuraikan pada bab ini.

Bab kedua membahas kondisi Kota Pontianak abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Pembahasan mencakup penggambaran keadaan kota, penduduk, dan kondisi ekonomi Pontianak. Secara umum, bab ini menguraikan hal-hal yang melatarbelakangi dan mendukung pendirian dan perkembangan Pasar Pontianak.

Bab ketiga menguraikan sejarah kedatangan komunitas Tionghoa di Pontianak, terbentuknya Permukiman, dan berdirinya Pasar yang disebut Pasar Cina, perkembangan Pasar Cina Pontianak serta penerapan sistem *pacht* yang dibentuk oleh Kolonial hingga penghapusan dan pengambilalihan hak pengelolaan pasar.

Bab keempat membahas tentang Pasar Cina di bawah pengelolaan pemerintah Kolonial secara langsung melalui lembaga Pasar *Fonds*. Keadaan Pasar Cina pada awal abad ke-20 yang terdiri atas tempat berupa lokasi dan kondisi fisik pasar yang telah mengalami perkembangan, pedagang dan pembeli, Distribusi barang dagang, komoditas, serta aktivitas perdagangan di Pasar Cina pada awal abad ke-20. Sementara simpulan akan menjadi bagian yang menutup tulisan ini.

BAB II

IBUKOTA (AFDEELINGSHOOFDPLAATS)
PONTIANAK PADA ABAD KE-19
SAMPAI AWAL ABAD KE-20

BAB II

IBUKOTA (AFDEELINGSHOOFDPLAATS) PONTIANAK PADA ABAD KE-19 SAMPAI AWAL ABAD KE-20

Kondisi wilayah di suatu daerah akan mempengaruhi kegaitan penduduknya. Pada bagian ini mengungkapkan kondisi wilayah *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak dan penduduknya pada abad ke-19 sampai awal abad ke-20. Kondisi wilayah yang dimaksud menyangkut letak dan keadaan alam serta kedudukannya dalam dunia perdagangan. Sementara uraian mengenai penduduk akan difokuskan pada kehidupan sosial-ekonomi masyarakat dan pemerintah dalam kaitannya dengan kegiatan perekonomian kota.

2.1 Kondisi Wilayah dan Penduduk

2.1.1 Letak dan Kondisi Geografis

Afdeelingshoofdplaats (ibukota *afdeeling*) Pontianak terbentuk sejak dibentuk *afdeeling* Pontianak tahun 1839 (Indonesia, 1973).¹ Ruang lingkup wilayah *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak terbentang ke arah selatan sampai Punggur, ke arah utara sampau Sungai Pinyuh yang berbatasan dengan Mempawah dan Mandor, ke arah timur laut hingga perbatasan Kerajaan Landak, Tayan, Meliau, dan Sungai Rangkang. Wilayah *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak dipisahkan oleh Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak, sehingga terbagi menjadi tiga bagian yaitu sisi utara, selatan, dan timur (Veth, 1854: 12-13).

¹Tabun 1839 berdasarkan susunan ketatanegeraan Hindia Belanda, daerah kekuasaan Hindia Belanda di Kalimantan menjadi tiga bagian, yaitu *Afdeeling Pantai Selatan dan Timur*, *Afdeeling Sambas*, dan *Afdeeling Pontianak* (dua *afdeeling* terakhir kemudian bersatu dan dikenal dengan Borneo Wester *Afdeeling*). *Afdeeling Pontianak* membawahi 26 negeri, antara lain Pontianak, Mempawah, Landak, Tayan, Meliau, Sanggau, Sekadau, Sintang, Sukadana, dan Kubu.. *Afdeeling Pontianak* berpusat di *Afdeelingshoofdplaats Pontianak* dengan asisten residen sebagai pemimpin pemerintahan (Kartodirdjo, 1973: 148-209).

Ruang lingkup wilayah *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak akan dipahami lebih jelas dengan batas wilayah yang diuraikan dalam *Encyclopædia van Nederlandsch-Indie*. Secara geografis, *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak berbatasan dengan Laut Cina Selatan di sebelah barat, Landak dan Mempawah di sebelah utara, Landak di sebelah timur laut, Tayan di sebelah timur, Meliau di sebelah selatan, dan Kubu di sebelah tenggara (*Encyclopædia van Nederlandsch-Indie*, 1917-1919: 289).

Wilayah daratan *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak yang merupakan daerah aliran sungai, mengandung endapan lumpur sungai dan intensitas panas matahari membentuk struktur lapisan tanah gambut yang terdiri atas tanah organosa, *clay* (tanah liat), humus, dan alluvial (Purwana et al., 2004: 6-7). Keadaan tanah gambut ditambah iklim yang panas dengan suhu terendah 19,9°C dan suhu tertinggi 34,1°C menyebabkan tanaman yang dapat dibudidayakan di Pontianak hanya jenis tertentu, seperti karet dan kelapa (Uljee, 1925: 31).

Adapun keadaan iklim Pontianak tergolong tipe A berdasarkan penggolongan iklim Schmid dan Fergusson. Tipe tersebut menggolongkan Pontianak ke dalam daerah yang bersuhu tinggi dengan curah hujan tinggi yang pada umumnya merata sepanjang tahun (Indonesia, 1993: 4). Iklim tersebut mengakibatkan Pontianak khususnya dan Borneo Barat umumnya memiliki hutan-hutan yang subur dan lebat. Tidak mengherankan apabila kayu merupakan hasil alam yang terkenal dari wilayah ini.

Veth juga menjelaskan bahwa pada keadaan alam bagian utara Pontianak masih berupa rawa-rawa. Keadaan terlihat sedikit berbeda di delta pertemuan Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak yang banyak terdapat kebun-kebun sayur diselingi kebun buah-buahan di sekitar pemukiman. Begitu juga di wilayah Pontianak bagian selatan, kebun-kebun sayur dan buah-buahan terhampar di sekitar rumah-rumah masyarakat.

Secara umum setiap bagian daerah Pontianak diwarnai oleh hutan, semak, dan pepohonan yang menyebabkan udara menjadi lembab (Veth, 1854: 12-13). Keadaan alam tersebut menunjukkan bahwa Pontianak tidak hanya memiliki wilayah perairan yang baik hingga mendorong penduduknya beraktivitas di sungai, tetapi juga daratan yang memungkinkan penduduknya bercocok tanam dalam jenis tertentu.

Secara astronomis Pontianak berada di antara 0° 02' 24" lintang utara sampai 0° 05' 37" lintang selatan dan 109° 16' 25" bujur timur sampai 109° 23' 24"

bujur timur. Keberadaannya yang tepat dilalui garis khatulistiwa menempatkan Pontianak dalam wilayah kekuasaan angin pasat, yaitu pasat tenggara di sebelah selatan dan pasat timur laut di sebelah utara. Sistem angin yang bertiup sepanjang tahun ini disebut *intertropical front*², oleh karena itu Pontianak disebut sebagai daerah angin mati (Purwana et al. 2004: 26).

Sistem angin pasat, posisi astronomis, dan geografis membuat Pontianak mengalami sistem angin muson yang berbeda dari daerah-daerah lain di Indonesia yang mengalami angin muson barat dan timur. Hal ini membuat Pontianak dilalui oleh angin muson utara dan muson utara.

Posisi Pontianak dengan kondisi angin musonnya membuat para pelaut dapat menempuh dua arah pelayaran sepanjang tahun dan menjadikan Pontianak sebagai tempat transit dan mengubah haluan arah berlayar³ (Poelinggomang, 2002: 19-20). Posisi Pontianak juga menghubungkan Nusantara dengan wilayah Asia melalui Selat Malaka dan memosisikannya di jalur lalu lintas internasional setelah mundurnya kerajaan-kerajaan Melayu yakni Malaka, Johor, Riau Lingga. Hal ini menjadikan Singapura sebagai pusat perdagangan internasional.

Saat Singapura diberlakukan sebagai pelabuhan bebas internasional pada 1819, Pontianak menjadi pos terdepan Hindia Belanda untuk menarik sebagian perdagangan luar negeri⁴. Walaupun baru menjadi pelabuhan internasional pada 1834 namun sejak 1819 kapal-kapal dari berbagai daerah dan negara telah datang ke Pontianak sebagai eksekutif dari terbukanya Singapura. Kapal-kapal tersebut berasal dari daerah-daerah di Pantai Borneo, Jawa, Madura, Belitung, Makassar, Palembang, Bali, Malaka, Siam, Pulau Pinang, Cina, dan Inggris (*Algemeen*

²Sistem angin *intertropical front* menyebabkan pasat tenggara saat melintas garis khatulistiwa akan berubah ke arah barat daya, sedangkan pasat timur laut yang bergerak ke arah selatan berubah ke arah barat laut. Lokasi Pontianak mengakibatkan terjadinya suatu tekanan rendah yang cukup memengaruhi daerah angin mati tersebut bergeser lebih jauh ke selatan atau utara berdasarkan musimnya sehingga mengubah arah anginnya (Purwana et al., 2004: 26).

³Jalur perdagangan yang memanfaatkan posisi Pontianak adalah jalur perdagangan Laut Cina Selatan, yang meliputi pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan; jaringan Laut Jawa, yang meliputi Kepulauan Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatera; dan jalur sutera antara Cina dan India (Poelinggomang, 2002: 19-20).

⁴Pada tahun 1834 pemerintah Hindia Belanda memberlakukan Pontianak dan Sambas sebagai pelabuhan bebas, oleh karena itu kapal niaga asing bebas masuk walaupun dengan peraturan pelayaran dan perdagangan yang ketat dan tarif pajak ekspor-impor yang tinggi (Dick, 1998: 406-407). Pontianak lebih berkembang daripada Sambas, karena Kerajaan Sambas jatuh hingga pusat perdagangannya mengalami pergeseran akibat peperangan (Indonesia, 1984: 19).

Verslag, 1824). Hingga pertengahan abad ke-19 pedagang yang sudah singgah ke Pontianak antara lain berasal dari Eropa, Cina, Singapura, Brunei, Bugis, Melayu, Jawa, Banjarmasin, Riau Palembang, Belitung, Tambelan, Natuna, dan Sumenep (Veth, 1854: 20-21). Awal abad ke-20 para pedagang dari Pantai Timur Sumatera, Serawak, Thailand, dan Australia juga telah datang ke Pontianak (*Hoofdkantoort van Scheepvaart*, 1909-1913).

Selain terletak di jalur perdagangan internasional dan Nusantara, Pontianak juga berada di jalur perdagangan wilayah Borneo Barat. Keberadaannya di persimpangan Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak membuka akses lalu lintas antara *Ibukota* Pontianak dengan daerah-daerah *hinterland*⁵ di Borneo Barat. Pontianak menjadi tempat penampungan bagi komoditas yang berasal dari luar negeri, dalam negeri, dan daerah pedalaman serta menjadi pusat distribusi barang bagi daerah-daerah pedalaman Borneo Barat.

2.1.2 Penduduk dan Pemukiman

Berdirinya Kesultanan Pontianak tahun 1771 mengawali pembukaan wilayah pemukiman dan kedatangan para pendatang yang kemudian membuka pemukiman baru. Pemukiman pertama didirikan oleh Syarif Abdurrahman (Sultan Pertama Pontianak) dan rombongannya di daerah persimpangan Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak yang disebut Tanah Beting (Tanah Beting kemudian berkembang menjadi kota tradisional). Pemukiman pertama merupakan pemukiman bagi sultan dan keluarganya, serta pegawai kesultanan (Veth, 1854: 17).

Penduduk yang kemudian bermukim di Pontianak adalah komunitas Dayak. Sejak tahun 1771 hingga awal abad ke-19 mereka datang secara bergelombang. Sultan mengizinkan mereka bermukim di luar lingkungan istana, di daerah sekitar Sungai Ambawang (Lontaan, 1975: 235). Namun, urbanisasi komunitas Dayak ke Pontianak sangat kecil⁶.

⁵Daerah *hinterland* yang dimaksud adalah daerah-daerah yang terletak di sekitar pelabuhan, termasuk di dalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan (Supriyono, 2001: 21).

⁶Mengenai nama suku dari orang Dayak tersebut tidak ditemukan keterangan pasti. Namun Gerlach menyatakan bahwa orang-orang Dayak yang berada di Pontianak berasal dari Putus Sibau, yang merupakan Suku Dayak Kayan (Gerlach, 1882: 228). Orang-orang Dayak merupakan kelompok pertama yang datang selain rombongan Syarif Abdurrahman. Pembukaan Pontianak di tahun 1771 oleh rombongan Syarif Abdurrahman mendapat bantuan dari tujuh orang Dayak. Oleh karena itu, selain memberi sejumlah hadiah,

Tidak lama setelah didirikan, masih dalam abad ke-18, Pontianak mulai berkembang menjadi tempat berdagang. Perahu-perahu dari Landak, Sanggau, dan negeri-negeri di hulu Sungai Kapuas yang dahulu membawa hasil alam dan hasil bumi seperti rotan, lilin, dan beras ke Mempawah dan Sukadana, dapat langsung menjual muatan dan mendapatkan barang-barang kebutuhannya di Pontianak, setelah Syarif Abdurrahman mengalihkan jalur perdagangan ke Sukadana dengan membangun sebuah benteng di Pulau Jambu dan menundukkan Mempawah dengan mengirimkan sebuah ekspedisi penaklukan yang bekerjasama dengan VOC (Heidhues, 1998). Burn, seorang Kapten Inggris yang telah tinggal di Pontianak sejak 1808, menyatakan bahwa pada 1811 Pontianak telah menjadi kota perdagangan di pantai barat dan pintu gerbang bagi kaum pendatang terutama dari Cina (Listiana, 2009: 26-27). Hal tersebut tentulah mendatangkan para saudagar yang tidak hanya berdagang tetapi juga bermukim. Sebagian besar para pedagang itu merupakan komunitas Bugis, Melayu, dan Tionghoa dari Mempawah dan Sambas. Ada juga komunitas Jawa dan Bali yang telah menetap di Pontianak. Sejak itu, kabar tentang Pontianak semakin tersiar bahkan ke luar negeri yang membuat para pendatang luar negeri termasuk orang Eropa tertarik untuk datang dan berdagang di Pontianak (Veth II, 1854: 255-256; 262).

Pertumbuhan penduduk Pontianak sejalan dengan perkembangan aktivitas pelayaran dan perdagangan. Kedatangan para pedagang Nusantara dan asing membawa mereka untuk tinggal dan menetap di Pontianak. Hal ini menyebabkan heterogenitas etnis di Pontianak.

Heterogenitas etnis terlihat dari nama Kampung yang berorientasi pada nama daerah atau negara asal para pendatang. Kampung-kampung tersebut antara lain, Kampung Dalam Bugis, Kampung Tambelan, Kampung Serasan, Kampung Banjar, Kampung Melayu, Kampung Kuantan, Kampung Kamboja,

Syarif memberi kebun seluas lima depa kepada mereka. Pembukaan lahan untuk orang Dayak itu diikuti oleh kedatangan rombongan orang Dayak secara bergelombang. Rombongan pertama sejumlah dua puluh keluarga kemudian mendiami wilayah Kampung Durian. Rombongan kedua sebanyak empat puluh keluarga dipimpin oleh Macan Sumit kemudian mendiami Kampung Cabang Kiri (sekitar Kampung Durian). Rombongan ketiga sebanyak enam puluh keluarga dipimpin oleh Tumenggung Madja masuk ke Simpang Kanan. Rombongan terakhir sekitar tahun 1830-an sebanyak enam puluh keluarga dipimpin Mangku Kipang kemudian mendiami Kampung Pasak (Lontaan, 1975: 235-237). Filsafat hidup mereka yang menganggap bertani adalah pekerjaan mulia membuat orang-orang Dayak tetap pada pekerjaan mereka. Mata pencaharian mereka memaksa mereka untuk tetap tinggal di daerah pedalaman, karena bertani dengan sistem ladang berpindah tidak dimungkinkan terus berlangsung di Pontianak. Maka dari itulah, jumlah angka urbanisasi mereka rendah.

Kampung Bangsir, Kampung Saigon, Kampung Arab (*Topographisch Bureau*, 1889; *Ministerie van Kolonien*, 1895).

Kampung-kampung para pendatang didirikan di tanah milik kesultanan, oleh karena itu penempatannya ditentukan oleh sultan. Penempatan kampung-kampung para pendatang disesuaikan dengan mata pencaharian yang diusahakannya.

Para pendatang yang bermata-pencaharian sebagai petani ditempatkan di Pontianak bagian timur. Kampung-kampung pendatang yang bertani antara lain Kampung Tambelan, Kampung Serasan, Kampung Banjar, Kampung Kapur, dan Kampung Tanjung.

Sementara para pendatang yang bermata-pencaharian pedagang ditempatkan di bagian timur sisi selatan Sungai Kapuas Kecil. Kampung-kampung para pedagang tersebut antara lain, Kampung Tambi (Kampung Arab), Kampung Melayu, Kampung Kamboja, Kampung Sjah Ahmad (Kampung Saigon), dan Kampung Bansir (*Topographisch Bureau*, 1889).

Peta 1822 menunjukkan bahwa di sebelah timur kompleks istana sultan terdapat suatu permukiman (Heidhues, 2008: 63). Permukiman yang masih berada dalam area istana sultan tersebut kemungkinan besar merupakan permukiman orang Melayu atau Bugis yang memiliki kedekatan dengan Sultan dan mendapatkan tanah sebagai hadiah atas pengabdianya terhadap Sultan. Jika dibandingkan dengan laporan umum Residen Pontianak tahun 1824 maka dapat disimpulkan bahwa permukiman tersebut adalah Kampung Tumbelan (Tambelan) yang didirikan oleh komunitas Melayu dari Pulau Tambelan yang dibawa oleh Syarif Abdurrahman selama dia melakukan perjalanan mencari peruntungan dari Mempawah ke Banjarmasin dan Passir⁷ sebelum mendirikan Pontianak (*Algemeen Verslag*, 1824).

Bergerak ke arah timur dari Kampung Tambelan tampak tiga buah pabrik gula yang tertera pada peta 1822 (Heidhues, 2008: 63). Dua dari tiga tempat penggilingan gula tersebut diusahakan oleh orang-orang Cina menggunakan alat pemeras berupa silinder-silinder dari kayu. Salah satu kilang ini dimiliki oleh Komisaris J.B. de Linge Ruhle (*Algemeen Verslag*, 1843) sedangkan satu

⁷Selain orang Tambelan, Syarif Abdurrahman juga bekerjasama dan kemudian membawa orang-orang dari Sampit, Banjar, dan Bugis ke dalam rombongan perjalanannya selama mencari peruntungan di Banjarmasin dan Passir.

kilang gula yang lain adalah milik perdana menteri (mangkubumi) Kesultanan Pontianak. Kilang yang alat pemerasnya berupa penggilingan besi ini sudah berhenti berproduksi pada pertengahan abad ke-19. Pabrik-pabrik gula tersebut merupakan perintis kegiatan industri di Pontianak yang tergolong besar karena hasil pengolahannya tidak hanya dikonsumsi oleh masyarakat lokal melainkan pula diekspor ke Singapura⁸ (Veth, 1854: 22).

Sebelah utara persimpangan Sungai Landak dengan Sungai Kapuas Kecil terlihat pula permukiman orang Bugis yang cukup besar. Penduduknya tidak kurang dari 1814 orang pada tahun 1824 (Heidhues, 2008: 63; Algemeen Verslag, 1824).

Selain Kampung Bugis, di bagian utara Pontianak juga terdapat Kampung Baru dan Siantan yang terletak di sebelah baratnya serta Simpang Landak di sebelah timurnya. Kampung Baru yang setidaknya telah berdiri sejak tahun 1810 ini pada awalnya adalah permukiman Cina namun dalam perkembangannya orang Melayu pun ikut bermukim walaupun dalam jumlah yang kecil. Nama Kampung Baru masih termuat dalam laporan asisten residen hingga tahun 1824 namun sudah tidak tertera dalam peta 1926 dan tahun-tahun berikutnya. Berdasar atas keterangan Heidhues diketahui bahwa nama Kampung Baru berubah menjadi Kampung Siantan semasa perang kongsi kedua tahun 1850-1854. Namun fakta lain berupa laporan asisten residen menunjukkan bahwa Kampung Baru dan Kampung Siantan merupakan kampung yang berbeda. Laporan tersebut juga mengungkapkan kenyataan bahwa Kampung Siantan lebih besar daripada Kampung Baru yang terlihat dari selisih jumlah penduduknya tidak kurang dari empatratus orang. Penulis menduga dalam perkembangannya kedua kampung ini melebur menjadi satu mengingat pendiri dari kedua kampung tersebut memiliki latar belakang etnis yang sama.

Hingga akhir abad ke-19, permukiman di sekitar wilayah ibukota semakin bertambah. Sebagaimana para pendatang pendahulu, permukiman-permukiman baru didirikan di tanah milik kesultanan, oleh karena itu penempatannya ditentukan oleh sultan. Adapun penempatannya disesuaikan dengan status sosial ekonomi, kekuasaan dalam pemerintahan, kelompok etnis, serta keahlian dan mata pencaharian yang diusahakannya.

⁸Gula yang diolah merupakan tebu yang diperoleh dari pertanian di wilayah Pontianak dan sekitarnya. Dalam Veth juga dijelaskan bahwa tanaman tebu tumbuh dengan subur di tanah Pontianak (Veth, 1854: 22).

Permukiman baru para pendatang bermata-pencaharian sebagai petani yang ditempatkan di Pontianak bagian timur pun bertambah. Selain Kampung Tambelan, berdiri pula Kampung Serasan, Kampung Banjar, Kampung Kapur, dan Kampung Tanjung (Topographisch Bureau, 1889).

Adapun pemukiman untuk komunitas Bugis yang bermata-pencaharian sebagai nelayan dan pembuat perahu. Komunitas Bugis juga berperan dalam mengembangkan perkebunan kelapa, mereka ditempatkan di Sungai Kakap dan Sungai Itik. Kedua sungai tersebut berbatasan langsung dengan laut, yang akan menunjang mata pencaharian mereka (Veth, 1854: 12).

Disampaikan pula oleh Sultan Matan pada saat perjalanannya di Pontianak tahun 1895. Dalam Syair Pangeran Sultan pada bait 201-204 yang telah dialihaksarakan oleh Arena Wati. Komunitas Bugis termasuk datang dari Wajo dan yang datang dari Sumbawa tinggal di pesisir pantai dan menguasai kebun ladang. Tanah yang asalnya rawa terdapat tumbuhan pohon nipah, bakau, api-api, dan perepak telah ditebang oleh mereka sehingga menjadi tanah lapang dan digunakan berkebun. Keberadaan orang Bugis yang berkebun tersebar dari Mempawah di barat laut hingga Padang Tikar di tenggara. Pada syair bait 200 berikut terdapat gambaran cara hidup orang Bugis.

Di dalam negeri suatu kampung

Bulat berkumpul jadi sekopong

Rumah berlapis tamping-menampung

Di dalam air rupa pelampung (Wati, 1989: 93).

Dari syair ini sebagaimana dikatakan Arena bahwa orang Bugis datang dan hidup berkelompok, membina perkampungan dengan susunan perumahan berlapis-lapis. Hal demikian ada hubungannya dengan norma dan nilai moral yang mereka istilahkan dengan *siri'* dan *pace* atau meruah dan kesediaah memenuhi etnik untuk membantu sanak-saudara, keluarga, jiran, tetangga, dan sahabat handai. Dalam hal ini tidak hanya harta tetapi juga nyawa. Tentu tidak mengherankan bahwa orang bugis sangat banyak, memenuhi lautan dan apabila terjadinya perang komunitas Bugis menjadi orang lebih dulu ikut berperang.

Selain Jawa dan Bali dalam Syair Pangeran Syarif terdapat banyak suku yang disebutkan. Suku-suku atau kaum bangsa yang terdapat di Pontianak ketika itu adalah:

a. Jawa

- 1) Dari Betawi
- 2) Dari Surabaya
- 3) Dari Plered

b. Bali

c. Madura

- 1) Madura
- 2) Semenap
- 3) Bawean

d. Melayu

Dari Kalimantan Sendiri

- 1) Banjarmasin
- 2) Banjarnegara
- 3) Banjartinggi
- 4) Martapura
- 5) Brunei
- 6) Sarawak
- 7) Sambas
- 8) Singkawang

Dari Kepulauan Riau

- 1) Tambelan
- 2) Jemaja
- 3) Bunguran
- 4) Siantan
- 5) Serasan
- 6) Kamboja
- 7) Daik
- 8) Lingga
- 9) Munto

a. Belitung

Dari Sumatera

- 1) Batu Bara
- 2) Siak
- 3) Bengkahulu

4) Padang

Deli

5) Kampar

6) Kuantan

7) Jambi

8) Palembang

Dari Malaya

1) Pulau Pinang

2) Melaka

3) Johor

4) Singapura

5) Pahang

6) Terengganu

7) Petani

8) Kelantan

Dari Indochina

1) Kemboja

Dari Sulawesi

1) Bugis

2) Buton

Dari Nusa Tenggara

1) Sumbawa

b. Orang Asing

Dari Jazirah Araiah

1) Arab Hadralmaut

Dari Afrika

1) Habsi

2) Arab Walkiri (Mesir)

Dari India

1) Keling

2) Surati

Dari Eropah

- 1) Dari Belanda
- 2) Dari Inggris
- 3) Makassar

Dari suku dan bangsa yang disebutkan tidak semua suku-bangsa disinggung dalam tulisan ini secara merinci. Tetapi menjadi informasi bahwa pada masa itu terdapat suku-suku dan bangsa lain di Pontianak, termasuk komunitas Madura menjadi satu suku yang berperan dalam perekonomian Cina karena menyediakan alat transportasi.

Halaman 88

Bait 150

Beribu nombor sampan penambang

Ada bertambah ada mengajang

Cepat menyahut dipanggil abang

Berkayuh kuat seperti terbang

Dijelaskan oleh Arena bahwa yang menjadi penambang sampan adalah orang Madura. Lalu lintas menyeberang sungai dimonopoli oleh komunitas Madura. Stuktur sampan yang digunakan mengikut stuktur sampan penambang Madura yang mengangkut orang antara Pulau Madura dengan daratan Pulau Jawa, terutama antara Bangkalan di Madura dengan Gersik dan Surabaya di daratan Jawa (Arena Wati, 1989:144)

Pemukiman untuk komunitas Tionghoa yang bermata-pencaharian sebagai nelayan, tukang kayu, dan pembuat perahu ditetapkan di Kampung Siantan (sisi utara Sungai Kapuas Kecil)⁹. Namun kemudian, Kampung Siantan menjadi tempat pemukiman bagi komunitas Cina yang datang ke Pontianak, walaupun mereka bermata-pencaharian sebagai petani (Veth, 1854: 12).

Permukiman penduduk komunitas Tionghoa berupa kampung-kampung kecil, tidak teratur, sebagian sangat padat dan sebagian lagi berjauhan karena bangunan rumahnya luas dan diselingi kebun-kebun kecil. Rumah-rumah itu

⁹Penetapan sultan didasarkan pada migrasi sekelompok komunitas Tionghoa berjumlah seratus orang di bawah pimpinan Lo Fong di tahun 1772. Kelompok ini berasal dari Kanton (Noyan) dan mendarat di Kampung Siantan (sisi utara Sungai Kapuas/Pontianak Utara). Walaupun kelompok ini kemudian pindah ke daerah Mandor, namun pemimpinnya masih memiliki pengaruh yang sangat kuat dan menjadi panutan bagi pemukim Cina di Pontianak (Hasanuddin et al., 2000: 32). Oleh karena itu, hampir semua orang Cina di Pontianak bermukim di Kampung Siantan

dibangun di atas tonggak-tonggak kayu nibung setinggi enam sampai tujuh kaki karena berdiri di tanah rawa. Tingginya bangunan menimbulkan perlunya tangga permanen untuk memasuki rumah. Bangunannya terdiri atas dinding-dinding rendah dengan atap yang tinggi. Dinding bagian muka lebih lebar daripada sisi-sisi dinding samping. Atap dan dinding tersebut terbuat dari daun nipah dengan lantai terbuat dari bilah-bilah kayu yang diikat menggunakan rotan. Pintu terletak di tengah dengan jumlah jendela yang sedikit namun seringkali tidak ada dan kalaupun ada hanya berupa lubang-lubang kecil persegi empat dengan teralis dari kayu untuk mencegah masuknya pencuri.

Ruangan rumah terbagi dalam dua bagian yang biasanya dipisahkan oleh sebuah kain. Bagian muka digunakan untuk urusan sehari-hari dan menerima tamu. Bagian belakang merupakan ruang-ruang tidur dan ruang para wanita dan anak-anak, serta dapur yang terkadang ditempatkan di luar rumah.

Sedikit berbeda dari bangunan rumah yang telah diuraikan, sebagian kecil rumah milik hartawan dibangun menggunakan kayu belian dengan atap sirap dari kayu serupa dengan paku sebagai pengikat. Rumah-rumah semacam ini sangat jarang dan masyarakat biasa terkadang menganggapnya seperti istana (Veth I, 1854: 16).

Perkembangan pemukiman-pemukiman di tanah Kesultanan Pontianak membentuk pola memanjang (*ribbon*). Pola pemukiman yang memanjang dikarenakan Pontianak sebagai daerah aliran sungai, memiliki wilayah daratan yang dialiri anak-anak sungai yang tidak teratur dan bercabang-cabang (Hasanuddin et al., 2000: 31). Fungsi penting dari anak-anak sungai yaitu untuk keperluan hidup sehari-hari serta sebagai sarana utama transportasi dan komunikasi, menyebabkan perkembangan pemukiman secara organis. Berbeda dengan pemukiman di tanah kesultanan lain yang berkembang secara organis berpola memanjang.

Pemukiman di Tanah Seribu berkembang secara terencana membentuk pola menyebar (*star shaped*). Tanah Seribu merupakan tanah seluas 1000 pal¹⁰ (*duizend*

¹⁰Istilah *paal* berasal dari bahasa Latin, yaitu *palas* yang berarti bentuk panjang. Ukuran *pal* digunakan oleh pemerintah kolonial Belanda sebagai tonggak penanda titik ruas jalan atau luas bidang lahan, seperti terlibat pada sepanjang jalan negara yang menghubungkan satu kota dengan kota lain. dalam laporan pertambangan Martapura dinyatakan bahwa satu *pal* disetarakan dengan 1506,94 meter. Namun, konversi *pal* berbeda-beda. Dalam laporan pejabat kolonial, CW Wormser, yang pernah bertugas di Magelang pada 1914, tersurat informasi bahwa sepuluh *pal* setara dengan 15 kilometer; atau satu *pal* sama dengan 1.500 meter sesuai ketetapan pemerintah waktu itu. Di Jawa 1 *pal* setara dengan 1.507 meter, di Sumatra 1.852 meter. Perbedaan ukuran itu diduga terkait dengan permainan jual-beli tanah seiring dengan berkembangnya perkebunan besar

vierkanten paal) di sisi selatan Sungai Kapuas Kecil yang diberikan Sultan kepada Kompeni berdasarkan perjanjian tanggal 5 Juli 1779¹¹.

Tanah Seribu merupakan inti perkembangan daerah administrasi kota yang kemudian komunitas Tionghoa tertarik untuk menetap dan mengembangkannya sebagai daerah perdagangan karena telah terbukanya pusat permukiman dan perkantoran Kolonial Belanda di daerah ini. Saat ini kawasan tersebut dinamai Jalan Gajah Mada (Hasanuddin et al. 2000:32)

Penempatan pemukiman di tanah kekuasaan pemerintah Hindia Belanda didasarkan atas kedudukan dan fungsi dari suatu masyarakat. Pemukiman pertama yang dibangun untuk pemukiman orang-orang Belanda adalah Kampung Mariana (*Mariannen Oord*).



Peta Lima: Pontianak dan sekitarnya, kira-kira tahun 1822, memperlihatkan pemukiman orang Tionghoa beberapa di antaranya terkait dengan Kongsi Lanfang di Mandor⁸⁶

Pemukiman-pemukiman lain yang berada di hulu sungai, termasuk Sebadau merupakan sebuah pemukiman yang didominasi oleh orang Dayak, terdiri dari seratus orang Tionghoa, seribu orang Dayak, dan sekitar lima puluh orang Melayu. Kota ini

⁸⁶ Digambar dari sebuah manuskrip dari Komisioner Francis dan Tobias, kira-kira tahun 1822, dalam *Kaart van Nederlands Oostindie in 8 Bladen*, disunting Gijsbert Franco von Derfelden de Hinderstein (The Hague, Amsterdam: Imprimerie de l'Etat, 1842) hal. 7, peta 18. Reproduksi, Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek, Göttingen. Aslinya direproduksi pada sampul buku ini.

Gambar 2.1 Pontianak dan sekitarnya pada 1822 (Sumber: Heidhues, 2008: 86).

di kedua wilayah tersebut Adapun berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia satu pal disetarakan dengan 1500 meter (Listiana, 2009: 26).

¹¹Pada tanggal 5 Juli 1779 telah ditandatangani *Acte van Investiture* antara VOC dengan Sultan Syarif Abdurrahman Alkadrie. Pokok dari isi perjanjian ini adalah bahwa Kesultanan Pontianak akan mengatur dan mempertahankan Pontianak bersama-sama dengan VOC. Perjanjian ini membuat VOC memiliki hak memonopoli atas perdagangan dan politik. Awal penanaman kekuasaan Belanda di Pontianak berawal dari perjanjian ini (Achmad, 2000: 96-106; cf. Purwana et al., 2004: 16-17; cf. Hasanuddin et al., 2000: 32; cf. Indonesia, 1999: 35).

Kampung Mariana yang berdiri sejak VOC masuk ke Pontianak pada akhir abad ke-18 kemudian diperbaiki kembali tahun 1830 oleh pemerintah Hindia Belanda. Kampung Mariana terdiri atas rumah residen, rumah-rumah pejabat pemerintahan, kompleks perwira (*officieren*), dan tempat tinggal opsir-opsir militer (*onderofficieren gewoonplaatsen-omvingen*) (*Ministerie van Kolonien*, 1895).

Namun sebelumnya telah terbentuk pemukiman Cina yang berada di area Tanah Seribu. Meskipun tahun pendirian permukiman ini belum dapat dipastikan, namun berdasar keterangan Burn (1811) yang dapat dibandingkan dengan peta tahun 1822 hasil rekonstruksi Francis dan Tobias maupun sketsa peta 1822 buatan Kolonel de Steurs, penulis menyimpulkan bahwa permukiman ini setidaknya telah terbentuk pada 1811 (Heidhues, 2008: 61 cf. *Bureau der Directoraat van Militair Commissie*, 1826). Permukiman yang kemudian akan menjadi Pasar Cina ini sejak awal telah digunakan sebagai tempat berdagang dengan komoditas berupa hasil bumi dan barang-barang kelontong produksi Cina dan Eropa (Veth, 1854: 16). Adapun latar belakang dari pendirian permukiman yang juga difungsikan sebagai pasar tersebut adalah munculnya permintaan atau kebutuhan dari orang-orang Eropa para pegawai pemerintah kolonial yang tinggal di wilayah Tanah Seribu.

Setelah kedatangan VOC pemukiman Cina yang memang telah beraktivitas sebagai pedagang dibiarkan untuk melanjutkan peran dan fungsinya sebagai pemasok barang kebutuhan hidup terutama bagi pesonil Kompeni.

Mempertimbangkan segi-segi praktis dalam mendukung kegiatan perdagangan, pemukiman Cina diletakkan di bagian timur Tanah Seribu, pada pintu persimpangan Sungai Landak dan Sungai Kapuas Kecil. Pemukiman bercorak sosio-ekonomis kemudian menjadi patokan bagi pengembangan kawasan perniagaan. Di sana sengaja dibangun kantor-kantor dagang, gudang milik pemerintah, dan pelabuhan.

Pada peta 1822 juga terlihat permukiman Melayu dan permukiman petani Tionghoa di sebelah timur Kampung Cina (Heidhues, 2008: 63; *Bureau der Directoraat van Militair Commissie*, 1826). Menilik pada laporan C. L. Hartman dapat diketahui bahwa permukiman Melayu yang tampak pada peta tersebut adalah Kampung Kambodja, Kampung Mandawe (Mendawai), dan Nibong Seriboe (Nibung Seribu). Kampung Kambodja adalah permukiman Melayu yang cukup padat, pada tahun 1824 saja jumlah total penduduknya mencapai 1239 orang. Adapun Kampung Mandawe yang dimukim oleh komunitas Melayu

merupakan permukiman kecil yang pada 1824 jumlah penduduknya hanya berjumlah 136 orang. Berdasarkan namanya, kampung ini diduga didirikan oleh para pendatang dari Kalimantan Tengah sesuai dengan nama salah satu sungai di sana. Sementara Nibong Seriboe merupakan permukiman komunitas Tionghoa yang cukup besar. Hingga 1824 jumlah penduduknya hanya mencapai 508 orang (*Algemeen Verslag*, 1824). Kampung petani Cina ini tampak memiliki area ladang padi yang cukup luas pada 1886 (*Topographisch Bureau*, 1889).

Selain Kampung Cina, permukiman orang-orang Bali juga telah terbentuk di akhir abad ke-19. Permukimannya berada lebih jauh dari aliran Sungai Kapuas Kecil, yaitu tepat di sebelah selatan Kampung Cina yang juga menjadi Pasar Cina. Kedua kampung ini hanya dibatasi oleh *Chinesche Voorstraat*— kini, Jalan Tanjungpura (*Topographische Inrichting*, 1898). Walaupun perannya tidak sebesar para pedagang di Kampung Cina namun kehadiran mereka untuk berdagang seperti telah memberi kontribusi bagi aktivitas ekonomi pemerintah kolonial. Kontribusi tersebutlah yang tampaknya telah berpengaruh pada penempatan permukiman mereka di area Tanah Seribu oleh pemerintah kolonial. Ihwal pendiriannya diperkirakan oleh para pendatang Bali yang tercatat dalam laporan pejabat Belanda tahun 1824 telah datang ke Pontianak sejak 1820 (Listiana, 2009: 60).

Analisis Arena Wati pada Syarif Pangeran Syarif kawasan Kampung Bali dan Kampung Jawa terdapat kerun (mahkota) di atas setiap lorong. Di tempat tersebut banyak orang Belanda menghibur hati beruka-sukaan. Dari kawasan ini ada lorong yang menembus ke lorong tempat tinggal komunitas Tionghoa dan disepanjangnya telah terdapat warung yang menjual jenis makanan (Arena Wati, 1989: 143)

Pemerintah Hindia Belanda juga menempatkan pemukiman bagi orang-orang Jawa yang bekerja sebagai pegawai administrasi dan militer Belanda, serta pengelola perkebunan dan pertanian. Pemukiman komunitas Jawa yang berdiri di akhir abad ke-19 disebut Kampung Darat (kemudian lebih dikenal dengan Kampung Darat Sekip/*Scijf* karena letaknya dekat dengan lapangan tembak (*scijfschietterrein*) (*Topographisch Bureau*, 1889).

Berdasarkan penelitian Listiana tahun 2009, diketahui bahwa Kampung Darat merupakan permukiman bagi para pendatang dari Jawa. Migran yang mulai datang berkelompok pada beberapa tahap sejak Belanda mulai membangun

Tanah Seribu sekitar tahun 1829-1830, setelah ditinggalkan selama Hindia Belanda dikuasai Inggris. Berdasarkan keterangan dari generasi kedua migran yang datang ke Pontianak pada awal abad ke-20, mereka hidup dari berkebun kelapa dan karet yang diselingi dengan menanam kopi, keladi, ketela, jagung, dan palawija. Para migran Jawa datang secara berkelompok dalam beberapa periode.

Imigran yang datang ke Pontianak terus bergulir karena termotivasi oleh keberhasilan suatu kelompok sehingga terbentuklah sebuah daerah koloni orang-orang Jawa berupa sebuah kampung pada akhir abad ke-19 (Listiana, 2009: 62).

Mengenai komposisi penduduk Pontianak dapat diketahui dari laporan-laporan para pejabat pemerintahan. C. L. Hartman melaporkan bahwa penduduk Pontianak hingga tahun 1824 berjumlah sekitar 7651 orang, dengan rincian 4635 orang Melayu, 1814 orang Bugis, dan 1202 komunitas Tionghoa (*Algemeen Verslag*, 1824). Sementara di tahun 1829, jumlah penduduk berdasarkan etnis diuraikan oleh D. van den Dungen Gronovius. Orang Eropa berjumlah 10 orang, komunitas Arab berjumlah 900 orang, komunitas Melayu¹² berjumlah 8408 orang, komunitas Bugis berjumlah 1814, komunitas Tionghoa berjumlah 11391. Maka total keseluruhan jumlah penduduk yang tampaknya mencakup wilayah Kota Pontianak dan sekitarnya jumlahnya lebih tinggi dibandingkan dengan laporan tahun-tahun berikutnya tersebut adalah 22523 orang. Pada laporan tahun tersebut juga telah tercatat kedatangan orang Jawa yang sebagian besar merupakan golongan rendahan yang datang untuk mencari peruntungan yang biasanya menjadi buruh tani dan kemudian membuka lahan pertanian sendiri¹³ dan golongan terpendang yang datang dalam jumlah kecil untuk berdagang (*Algemeen Verslag*, 1829).

Khusus mengenai jumlah orang Eropa di Pontianak, Veth menjelaskan bahwa sampai tahun 1832 terdapat 118 orang. Rinciannya terdiri atas lima belas warga sipil dan seratus tiga orang prajurit militer (Veth, 1854: 13 dan 22).

Pada tahun 1838 Asisten Residen Pontianak melaporkan bahwa penduduk Pontianak berjumlah 4722. Rinciannya adalah 22 orang Eropa, 200 komunitas Arab, 1500 komunitas Bugis, 1000 komunitas Melayu, dan 2000 komunitas Tionghos (*Algemeen Verslag*, 1838). Sementara pada 1839, Asisten Residen

¹²Orang-orang Melayu yang dimaksud termasuk pendatang dari Lingga, Riau, Trenggano, Kamboja, Minangkabau (Sumatera Barat), Palembang, dan orang-orang Dayak yang masuk Islam (*Algemeen Verslag*, 1829).

¹³Sesuai juga dengan keterangan H. Wagimin.

melaporkan bahwa keseluruhan penduduk Pontianak berjumlah 6023 dengan rincian 33 komunitas Eropa, 490 komunitas Arab, 1500 komunitas Melayu, 2000 komunitas Bugis, dan 2000 komunitas Tionghoa (*Algemeen Verslag*, 1839). Pada 1843 dilaporkan bahwa penduduk Kota Pontianak berjumlah 9001 orang yang terdiri atas 31 komunitas Eropa, 350 komunitas Arab, 3570 komunitas Melayu, 1950 komunitas Bugis, 2800 komunitas Tionghoa, dan 300 pribumi lainnya (*Algemeen Verslag*, 1843).

Hingga pertengahan abad ke-19 dapat diketahui dari tulisan Veth atas laporan hasil pengamatan beberapa orang Belanda. Menurut Tobias W. komunitas Melayu yang ada di Pontianak sebanyak 25.200 orang dan komunitas Tionghoa sebanyak 3.500 orang. Berbeda dengan laporan Hartman H. S. yang menyatakan bahwa komunitas Melayu di Pontianak sebanyak 8.403 orang dan komunitas Tionghoa sebanyak 1.159 orang. Francis melaporkan bahwa terdapat 11.122 komunitas Melayu, 11.391 komunitas Tionghoa, 900 komunitas Arab, dan 1.814 komunitas Bugis. Yang terakhir, laporan van Lijden N. T. menyatakan bahwa terdapat komunitas Melayu sebanyak 7.486 orang, 1.711 komunitas Tionghoa, 216 komunitas Arab, dan 105 komunitas Dayak. Sementara van Mervill van Carnbel dalam kartu statistiknya menyatakan bahwa penduduk Pontianak termasuk Mandor berjumlah 36.637 orang, tanpa pengklasifikasian etnis. Sedangkan Veth khusus menjelaskan pengamatannya mengenai jumlah penduduk komunitas Tionghoa di Pontianak hingga pertengahan abad ke-19, yaitu sebanyak ± 10.000 jiwa dan khusus di Kampung Cina di Tanah Seribu sekitar 1.200 jiwa. Kecuali itu, Veth juga menjelaskan bahwa sampai tahun 1832 komunitas orang Eropa di Pontianak berjumlah 118 orang, yang terdiri atas lima belas warga sipil dan seratus tiga orang prajurit militer (Veth, 1854: 13 dan 22).

Pada 1880 dilaporkan bahwa penduduk Pontianak berjumlah 8609 terdiri atas 19 komunitas Eropa, 5570 komunitas Melayu dan Bugis, 2333 komunitas Tionghoa, 337 komunitas Timur Asing, dan 350 komunitas Dayak (*Algemeen Verslag der Residentie Wester Afdeeling van Borneo*, 1880). Penurunan jumlah penduduk kemungkinan disebabkan oleh mewabahnya penyakit cacar di Pontianak (*Algemeen Verslag*, 1837; *Algemeen Verslag*, 1843).

Keragaman penduduk tampak pada laporan Enthoven yang menunjukkan bahwa dari total jumlah sekitar 17.000, baik yang tinggal di daerah pemerintah Hindia Belanda maupun Kesultanan pada 1 Januari 1901 penduduk Pontianak

terdiri atas 186 komunitas Eropa, 5485 komunitas Tionghoa, 314 komunitas Arab, 187 komunitas orang timur asing lain (terutama orang Keling/ India Tamil), dan sekitar 11.000 orang pribumi seperti orang Jawa, Melayu, dan Bugis (Enthoven, 1903: 824).

Pada 1905, penduduk Pontianak tumbuh menjadi 20.984 orang. Secara rinci terdiri atas 13278 komunitas pribumi, 7085 komunitas Tionghoa 223 orang Eropa, 212 komunitas Arab, dan 186 Timur Asing lainnya (*Encyclopaedia van Nederlandsch Indie*, 1918: 369).

Uraian jumlah penduduk bukan merupakan hasil sensus sehingga terdapat beberapa ketidakwajaran dalam pertumbuhan jumlah penduduk terutama berupa hasil perkiraan berdasarkan pengamatan. Namun secara umum laporan komposisi penduduk di atas dapat menggambarkan perkembangan penduduk berdasarkan jumlah dan keragaman etnis.

Walaupun terdapat perbedaan keterangan, secara umum laporan komposisi penduduk dapat menjelaskan mayoritas etnis yang telah tinggal di Pontianak. Besarnya jumlah komunitas Tionghoa di Pontianak diakibatkan terjadinya perpindahan besar komunitas Tionghoa dari pedalaman Borneo Barat. Pertikaian antara kongsi-kongsi Cina dengan pemerintah Belanda di Mandor dan Monterado telah membuat komunitas Tionghoa tersebut tersingkir dan kemudian berurbanisasi karena tanahnya dijadikan hak milik oleh pemerintah Hindia Belanda sejak tahun 1819, berikut lahan kegiatan ekonominya (Indonesia, 1977/ 1978: 113). Oleh karena itu, mereka mulai mendatangi Pontianak untuk melanjutkan kehidupannya bersama keluarga dan kelompoknya.

Banyaknya jumlah komunitas Tionghoa juga diamati Sultan Matan yang disebutkan dalam bait 189. Dalam syair ini Sultan Matan melihat betapa hebatnya jumlah komunitas Tionghoa yang datang ke Pontianak hingga dikatakan tidak melihat waktu.

Bait 189

Iatu Cina juga begitu

Entah berapa setatnya itu

Datangnya tidak lagi berwaktu

Kepada baginda hatinya mutu (Wati, 1989: 92)

Selain membahas kedatangan komunitas Tionghoa yang ramai, Sultan Matan juga bersyair tentang komunitas Tionghoa di Tanah Seribu. Dalam Syair ini,

Sultan Matan merasakan bahwa dimanapun mata memandang selalu berjumpa dengan orang Tionghoa. Begitu pula keberadaan mereka di lautan, disebutnya bagaikan semut melata.

Bait 190

Di Tanah Seribu jangan dikata

Cina yang banyak dipandang mata

Jajahan laut semuanya rata

Cina seperti semut melata (Wati, 1989:190)

Komposisi penduduk Pontianak pada awal abad ke-20 diuraikan dalam *Encyclopadia van Nederlandsch-Indie*. Komposisi penduduk Pontianak terdiri atas 186 komunitas orang Eropa, 11.542 pribumi, 4590 komunitas Tionghoa 724 komunitas Arab, dan 187 komunitas Timur Asing lainnya (*Encyclopadia van Nederlandsch-Indie*, 1917: 209).

Jumlah penduduk di ibukota Pontianak pada 1920 tampak mengalami kenaikan dengan rincian pribumi sejumlah 19.074 orang, orang Eropa berjumlah 425, komunitas Tionghoa berjumlah 8.901, Timur Asing lainnya berjumlah 331 orang, dan seluruhnya berjumlah 28.731 orang. Sementara sepuluh tahun kemudian pribumi menjadi 27.160 orang, orang Eropa berjumlah 541, komunitas Tionghoa berjumlah 15. 275, Timur Asing lainnya berjumlah 2.220, maka jumlah keseluruhan adalah 45. 196 orang (Listiana, 2009: 66).

Keterangan jumlah keseluruhan penduduk hingga awal abad ke-20 tidak jauh berbeda dengan laporan pengamatan orang-orang Belanda di pertengahan abad ke-19. Penulis menduga hal ini dikarenakan adanya perbaikan lingkungan terutama sistem sanitasi di area pemukiman komunitas orang Eropa, semakin banyaknya pemerintah mendatangkan tenaga pegawai pemerintahan dari Jawa, dan terbukanya pelayaran umum untuk jalur ke Pontianak dari daerah-daerah di Nusantara dan Singapura oleh KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*).

Hallain yang perlu dicermati dari komposisi penduduk adalah peningkatan jumlah penduduk Eropa di awal abad ke-20 karena terkait dengan kebijakan pemerintah kolonial dalam pengelolaan Pasar Cina Pontianak. Modernisasi pemerintahan memasuki abad ke-20 ditandai dengan berlakunya Undang-Undang Desentralisasi/ *Decentralisatie Wet* (DW) pada 1903 yang mengantarkan sebuah praktik otonomi daerah. Implementasi DW dalam bidang ketatanegaraan secara bertahap diterapkan di Borneo Barat pada 1919 (*Staatblad*, 1919 No. 512)

dengan pemberian status sebagai Karesidenan Borneo Barat (*Residentie Wester Afdeeling van Borneo*) dan sejak itu Pontianak memiliki status baru sebagai ibukota Keresidenan (Listiana, 2009: 66) yang didukung oleh aparaturnya pemerintahan di daerah. Tabel hasil rekapitulasi berdasarkan penelitian penulis tahun 2009 berikut menunjukkan bahwa jumlah pegawai sekitar 85 persen dari keseluruhan penduduk Eropa

Tabel 1. Jumlah Penduduk Eropa di Kota Pontianak

Tahun	Sebelum 1800	1829	1832	1838	1843	1839	1880	1901	1905	1920	1930
Penduduk Sipil Eropa	-	10	15	22	31	33	19	-	-	-	-
Pegawai Pemerintah	90	-	103	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	9	-	118	-	-	-	-	186	223	425	541

Ket: berdasarkan tabel diperkirakan bahwa jumlah pegawai mengambil porsi sekitar 85 persen dari keseluruhan penduduk Eropa.

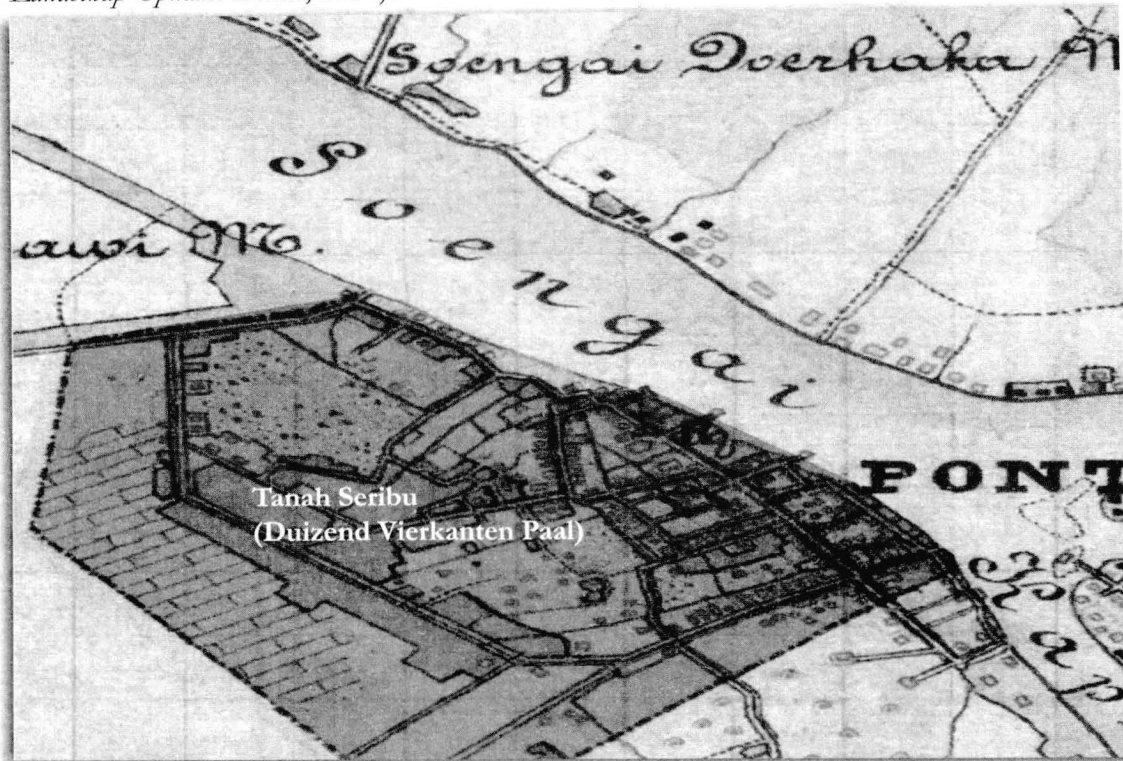
2.2 Perkembangan Infrastruktur

Perkembangan infrastruktur *Ibukota* Pontianak erat hubungannya dengan perkembangan wilayah Tanah Seribu. Wilayah Tanah Seribu merupakan awal perkembangan kota yang terencana dan menjadi inti perkembangan kota yang baru (terpisah dari kekuasaan sultan). Pemerintah Hindia Belanda membaginya dalam beberapa kawasan.

Kawasan pertama adalah kawasan pemerintahan. Kawasan kedua merupakan kawasan kemiliteran. Kawasan ketiga adalah kawasan perniagaan. Kawasan keempat adalah kawasan pemukiman pegawai atau pekerja pemerintah Hindia Belanda. Wilayah Pontianak di bagian selatan Sungai Kapuas Kecil ini terus dikembangkan oleh Belanda dari berbagai aspek kehidupannya, termasuk infrastruktur pendukung perkembangan kota.

Batas wilayah Tanah Seribu dapat terlihat jelas dari Peta Residensi Borneo Barat 1886-1888, 1889, Peta Tanah Seribu (*Kaart van den Vierkanten Paal*) tahun 1895, dan peta wilayah Ibukota Pontianak (*Platte Grond van de Hoofdplaats Pontianak*). Wilayah yang kini mencakup Kecamatan Pontianak Barat dan Pontianak Kota ini

dibatasi oleh Sungai Kapuas Kecil di sebelah utara, Parit Sungai Jawi di sebelah barat, Jalan K.H. Wahid Hasyim dan Jalan K.H. Ahmad Dahlan di sebelah selatan, serta jalur selatan terusan Jalan Mahakam sebagai batas timur (B.O.W. *en Landschap Opname Dienst*, 1934).



Gambar 2.2 Peta Pontianak 1889 menunjukkan batas area Tanah Seribu dengan garis putus-putus hitam yang diberi warna kuning

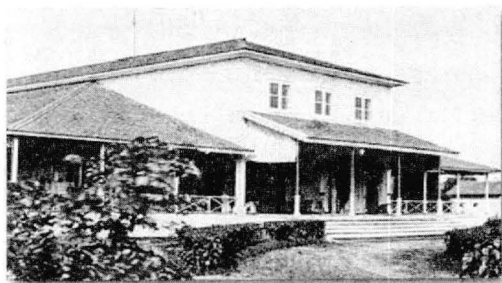
(Sumber: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia).

Langkah awal yang dilakukan VOC pada area tersebut adalah membuat parit-parit di sekelilingnya dilengkapi oleh jembatan kayu (gertak¹⁴) di setiap sudutnya sebagai batas wilayah pembangunan tahap pertama. Di sebelah utara dibangun parit sejajar dengan aliran Sungai Kapuas Kecil dengan ujung barat laut ditandai oleh jembatan kayu yang dikenal dengan gertak satu yang berada di sebuah Tek Long, yakni suatu kesatuan pemburu binatang terutama babi.

¹⁴Gertak merupakan sebutan lokal untuk jembatan kayu yang biasanya berbunyi gemeretak saat diinjak. Jembatan tersebut berbentuk melengkung setengah elips agar bisa dilalui oleh sampan-sampan di bawahnya.

Sebelah barat dibangun Parit Sungai Jawi (penamaan Jawi diambil dari nama sebuah jenis pohon sejenis bakau yang tumbuh di pertemuan antara kuala Sungai Jawi dengan Sungai Kapuas Kecil) dengan gertak dua di sudut barat dayanya. Sebelah timur dibatasi oleh Parit Besar dengan gertak empat di sudut timur lautnya. Sebelah selatan dibangun Parit di sisi *Palmenlaan* (Jalan Pohon-Pohon Palem atau kini Jalan Merdeka) dengan gertak tiga di sudut tenggara dan batas selatan pembangunan tahap pertama ini adalah Tembok Baru yakni Jalan Pohon Palem tersebut (*Topographisch Bureau*, 1889; *Ministerie van Kolonien*, 1895). Penyebutan tembok pada Tembok Baru dalam istilah lokal berarti jalan yang masih berupa urukan tanah sedangkan penamaan baru diduga karena pada pembangunan tahap pertama jalan tersebut adalah bagian jalan yang paling terakhir dibangun. Selain batas pembangunan awal, pembangunan parit atau kanal (*gracht*) yang merupakan pelebaran anak-anak sungai ini merupakan upaya pertahanan dan keamanan kota, sarana transportasi, dan pencegah banjir.

Usaha pertama yang dipersiapkan dalam menjalankan pemerintahan kolonial adalah membangun kompleks perkantoran pemerintah dan kompleks kantor militer. Sejak 1829 satu per satu komponen yang termasuk dalam kompleks perkantoran dan perumahan pegawai pemerintahan mulai dibangun. Bangunan pertama yang dapat ditempati adalah rumah residen. Rumah yang terbuat dari papan kayu belian dan atap kayu belian ini walaupun selesai paling awal namun kemudian diperbaiki kembali pada tahun 1839 hingga 1843 (*Algemeen Verslag*, 1829; *Algemeen Verslag*, 1843). Di muka rumah residen terdapat tiang bendera dan dua buah anjungan yang cantik dengan tiang pondasi yang terhujam di sungai (Veth I, 1854: 15). Sementara di samping kiri rumah residen dibangun kantor



Gambar 3.3 Rumah Residen Pontianak tahun 1867
(Sumber: Koleksi Hasanudin).

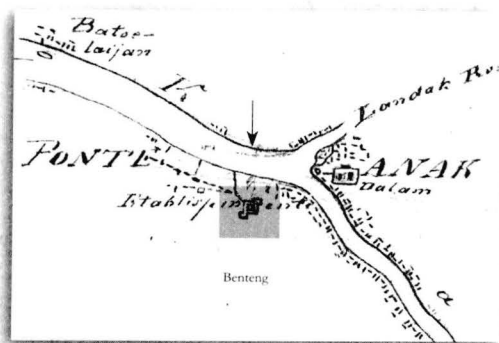
residen yang di dalamnya terdapat ruang yang digunakan sebagai pengadilan (*Algemeen Verslag*, 1856). Adapun perumahan para pejabat sipil pemerintahan berikut kantor-kantor dan gudang-gudang yang semuanya dibangun menggunakan kayu besi dan atap sirap berdiri segaris di sepanjang sungai berdekatan dengan benteng.

Terus ke sebelah barat berdiri rumah sakit khusus bagi para pegawai pemerintah dan orang Eropa yang dibangun pada tahun 1832 berikut rumah dokternya (Veth I, 1854: 15-16; *Algemeen Verslag*, 1856). Disyairkan oleh Sultan Matan pada tahun kedatangan 1895 (Arena Wati 1985:67) bahwa Orang Belanda dan Orang Eropa lainnya yang berada di Pontianak tinggal berkelompok dalam kawasan perumahan mereka sendiri. Dalam Naskah Syair Pangeran Syarif ini disebutkan Kampung Kantor. Kawasan kediaman mereka indah dan teratur, jalannya rata, aspal dan dibersihkan setiap hari. Dari kawasan mereka jalan dan jembatan batu menembus ke segala penjuru, ke kawasan kantor, pasar, Kampung Cina dan Kampung Jawa. Halaman mereka indah, penuh dengan tanaman dari segala jenis pohon buah-buahan yang disebut dalam naskah ini “kebun perpindah”.

Lanjut ke samping kiri terdapat rumah tahanan dan penjara yang berada dalam satu atap bangunan (*Algemeen Verslag*, 1837; *Algemeen Verslag*, 1856). Di seberang penjara dibangun gudang barang dan terus secara berurut ke sebelah barat terdapat gudang penyimpanan batu bara, *Boom* (pelabuhan kecil) milik *Lothay* (pemimpin orang-orang Cina di suatu wilayah), dan sebuah gudang garam yang berdampingan dengan area Pasar Cina (*Algemeen Verslag*, 1856). Menyusul kemudian dibangun rumah kontrolir, rumah kolektor (penjual lotere pemerintah), rumah untuk tiga orang juru tulis, kantor biro umum, dua bangunan perusahaan swasta, gudang penyimpanan garam (*Algemeen Verslag*, 1829), rumah para pejabat pemerintahan, kantor militer, dan rumah-rumah para pegawai (*Algemeen Verslag*, 1837).

Secara bertahap pembangunan di area ibukota terus dilakukan. Pada sketsa peta 1846 yang dibuat oleh von Gaffron tampak bahwa perkembangan kota di wilayah ini lebih menonjol dibandingkan dengan wilayah Pontianak lainnya. Pasalnya, berdasarkan peta tersebut dapat disimpulkan bahwa hingga pertengahan abad ke-19 daerah yang dibangun hanya meliputi daerah sepanjang sungai berupa permukiman-permukiman penduduk.

Pada peta tampak bahwa di daerah di mana kekuasaan pemerintah Hindia Belanda berdiri terdapat sebuah kompleks bangunan dengan benteng sebagai pusatnya. Jelaslah bahwa pusat pertahanan merupakan prioritas utama dalam proses pembangunan infrastruktur.



Gambar 3.4 Sketsa peta Pontianak pada 1846 menunjukkan area kompleks bangunan pemerintah kolonial (Sumber: Arsip Nasional Republik Indonesia).

Benteng mulai dibangun pada 2 Januari 1830 dan diresmikan pada 23 Maret 1833 tersebut berada di sekitar wilayah perkantoran yang telah selesai dibangun terlebih dahulu. Kompleks itu diberi nama *Marianne Oord* sebuah nama yang diambil dari nama putri Raja Willem I. Pembangunan tersebut merupakan pembaharuan atas benteng VOC yang dianggap percobaan dan tidak memiliki konstruksi baik di mana

bangunannya mengalami penurunan secara terus menerus di atas tanah gambut yang labil (*Algemeen Verslag*, 1829; Veth I, 1854: 15). Kantor Polisi dibangun di sebelah barat benteng sedangkan lapangan latihan menembak bagi militer Belanda (*schijfsbiet terrein*) telah dibangun di ujung tenggara Tanah Seribu pada akhir abad ke-19. Sementara penjara bagi para pelaku kriminalitas berada di batas selatan Tanah Seribu, tepatnya di *Gevangenis Weg* (*Gertak Dua*) (*Ministerie van Kolonien*, 1895).

Infrastruktur yang pertama kali diperbaiki di pusat kawasan militer, yaitu benteng pertahanan bernama *Fort Du Bus*¹⁵ yang selesai dibangun tahun 1833 (Achmad et al., 2000: 113). Benteng *Du Bus* terbuat dari tanah yang dikelilingi parit berpagar dan dilengkapi oleh barak-barak militer. Benteng *Du Bus* memiliki empat penjara, yang khusus diperuntukan bagi para pembangkang pemerintah Hindia Belanda (Veth, 1854: 15). Sementara perumahan perwira di bangun di luar benteng (Veth, 1854: 15).

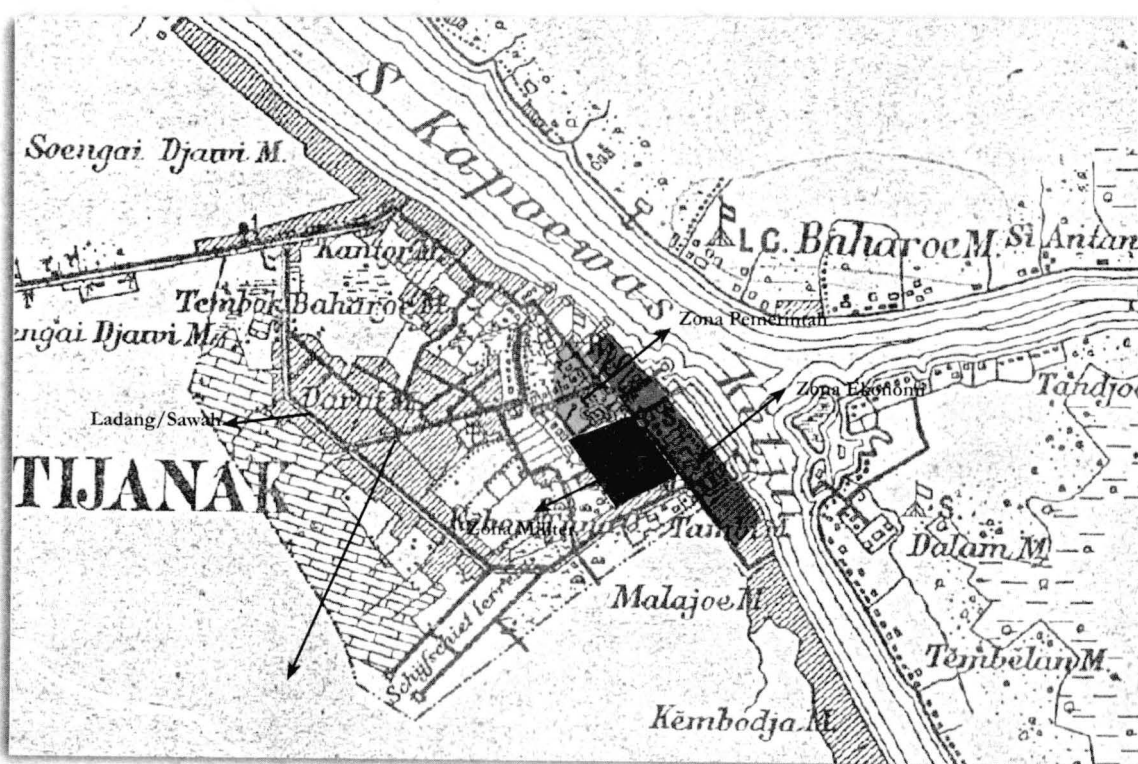
Sarana lain yang baru adalah penjara bagi para pelaku kriminalitas berada di batas selatan Tanah Seribu, tepatnya di *Gertak Dua* yakni di *Gevangenis Weg* (Jalan Penjara, yang kini berada pada bagian Jalan K.H. Wahid Hasyim

¹⁵Pendirian benteng merupakan hasil persetujuan antara Sultan Syarif Kasim dengan Komisaris Belanda Nabuys pada tanggal 12 Januari 1819. Pembangunan benteng dibuat satu garis lurus secara diagonal dengan Istana Kesultanan untuk memudahkan pengawasan. Agar tidak menghalangi pandangan pengawasan dari benteng ke wilayah Kesultanan Pontianak, pepohonan dan tumbuhan lain di muka benteng ditebangi, begitu pula dengan bangunan di sekitarnya dilarang dibangun melebihi delapan meter (rumah tingkat dua) (Achmad et al., 2000: 112).

dan bangunannya telah rombak dan sekarang telah dibangun kembali menjadi RS. St. Antonius). Penjara tersebut merupakan pengganti dari penjara lama yang dirasa terlalu kecil. Ada pula gedung pengadilan baru yang dibangun di sebelah selatan kompleks kantor residen (*Algemeen Verslag*, 1856).

Lingkungan pemerintahan juga mulai ditata. Kantor Residensi sudah berdiri sekitar tahun 1833 sebagai pusat pemerintahan Hindia Belanda (Veth I, 1854: 15-16). Sebagai pelengkap kegiatan pemerintahan dibangun gedung Dinas Pekerjaan Umum, kantor Dinas Kelautan pada akhir abad ke-19, dan Javasche Bank yang berdiri pada 1905 (*Topografische Inrichting*, 1898).

Menyusul kemudian di tahun-tahun selanjutnya Kantor Pos di sebelah barat Kantor Residen. Sebelah timur Kantor Residen terdapat Kantor Kejaksaan (*Anditeurs Kantoer*).



Gambar 3.5 Peta Pontianak tahun 1886-1888 (Sumber: Perpustakaan Nasional RI)

Sebelah selatan Kantor Residen terdapat jalan membujur hingga ujung selatan Tanah Seribu, yaitu *Landraad Weg*. Di sepanjang *Landraad Weg* terdapat berbagai

infrastruktur kota yang dibangun pada awal abad ke-20 antara lain Pengadilan Negeri (*Landraad*), Kantor Pegadaian (*Pandhuis*), dan kantor pengelola candu dan garam (*Opium en Zoutregie*). *Landraad Weg* menyambung dengan Jalan Radio (*Radio Weg*) di mana terdapat Stasiun Radio Belanda (*Zender Radio*).

Pemerintah Hindia Belanda juga mengembangkan kawasan niaga. Bagian barat kawasan niaga terdapat pelabuhan pemerintah, kantor-kantor dagang, dan gudang-gudang barang terdapat *Javasche Bank* yang didirikan tahun 1905 sedangkan *Volkscrediet Bank* yang didirikan tahun 1917 (Uljee, 1925: 129). Sebelah timur area pelabuhan pemerintah dan kedua bank terdapat Kampung Cina yang juga berfungsi sebagai pasar. Sebelah barat pasar terdapat area pelabuhan rakyat (Pelabuhan Seng Hie) (*Ministerie van Kolonien*, 1895). Dalam Peta 1934 digambarkan pula adanya satu bangunan bank yang berada di kawasan luar Tanah Seribu.

Pembangunan pusat pemerintahan dan militer di wilayah Pontianak Selatan diikuti dengan pembangunan jalan raya dari barat ke timur sejalan dengan alur Sungai Kapuas. Jalan raya yang dinamakan dalam tiga bagian yaitu *Groote Weg*, *Resident Weg*, dan *Voorstraat* (*Chinesche Voorstraat*) ini menghubungkan kantor-kantor dan sarana publik lainnya termasuk kawasan perdagangan. Adapun Garis tengah bidang Tanah Seribu dibuat jalan yang membujur dari utara ke selatan bernama *Landraad Weg*. Keempat jalan tersebut merupakan jalan utama di kawasan Tanah Seribu. Selain jalan raya, pemerintah juga mengembangkan jalan setapak dengan lampu minyak sebagai alat penerang di sisi-sisi atau persimpangan jalan. Sejak tahun 1916, lampu minyak tanah di sepanjang jalan mulai diganti dengan minyak *gasoline* (MvO James, 1921: 6-7; Halilintar, 7 Januari 1928: 1).

Pembukaan jalan darat dan pembangunan jalan raya di *Ibukota* Pontianak banyak dilakukan pada masa *Controleur* Caron tahun 1916. Pembangunan jalan mendorong berkembang alat transportasi darat yang memudahkan dan mempercepat perjalanan. Jalan menuju daerah pedalaman juga mulai dirintis sejak tahun 1916 saat Vogel memerintah sebagai residen. Jalan darat yang mulai dibuka menuju Sambas, Singkawang, Bengkayang, Ngabang, Sanggau, dan Sintang (*Halilintar*, 31 Desember 19927: 1; MvO Oberman, 1938: 20).

Pembangunan jalan darat masih terbatas di wilayah Tanah Seribu dan jalan di sepanjang pesisir pantai Borneo Barat. Oleh karena itu sungai tetap menjadi jalan utama (*main road*) disebabkan oleh dua hal utama. *Pertama*, aliran sungai

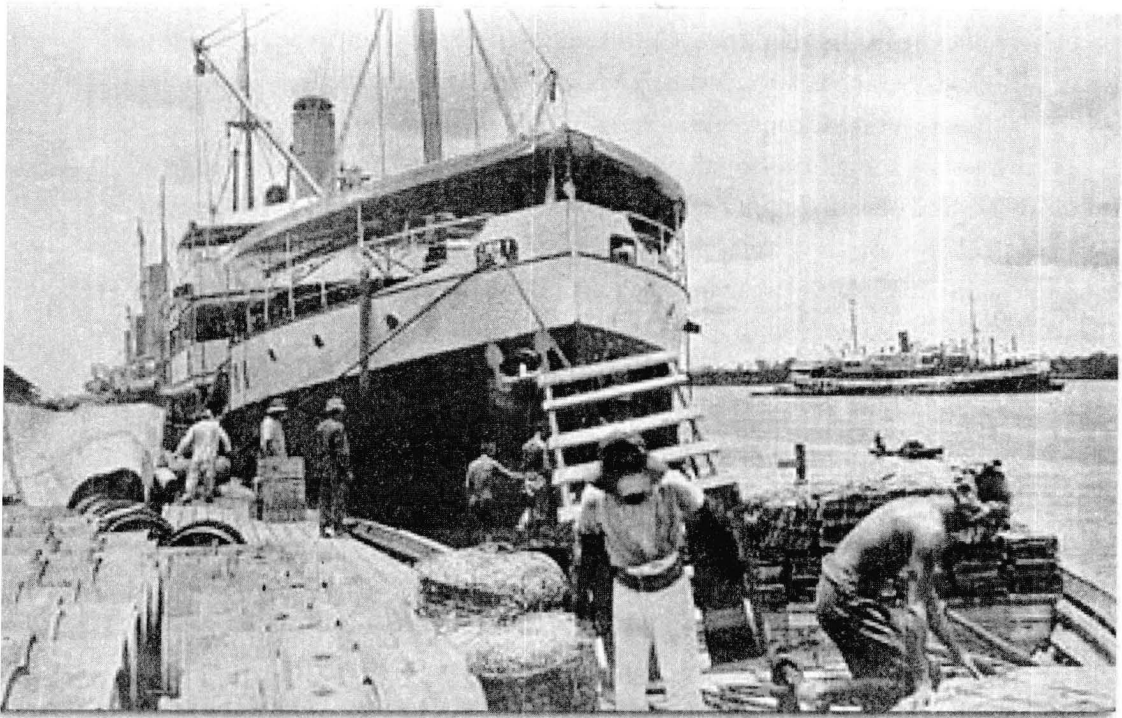
yang bercabang-cabang dan menyebar sehingga dapat menjangkau pelosok wilayah Borneo Barat. *Kedua*, wilayah daratan belum banyak dibuka, oleh karena itu sungai menjadi satu-satunya akses yang bisa digunakan.

Transportasi sungai dikembangkan oleh pemerintah Hindia Belanda, baik untuk wilayah di dalam *Ibukota* maupun antara *Ibukota* dengan daerah-daerah pedalaman. Transportasi di wilayah *Ibukota* khususnya di wilayah perkembangan inti kota (Pontianak bagian selatan) dilakukan dengan membangun kanal-kanal. Pembangunan kanal (*gracht*) atau parit yang merupakan pelebaran anak-anak sungai ini tidak hanya untuk sarana transportasi, tetapi juga untuk keamanan kota dan mencegah terjadinya banjir¹⁶ (Hasanuddin et al., 2000: 30). Selain sebagai sarana transportasi, parit juga berfungsi dalam kegiatan ekonomi yang menghubungkan pemukiman penduduk dengan daerah pertanian dan daerah pemasaran.

Fungsi parit sebagai penghubung antar-kampung dan sarana transaksi perdagangan (pedagang keliling menjajakan dagangannya ke rumah-rumah melalui parit menggunakan sampan) tetap menjadi jalan utama (*main road*). Parit-parit tersebut diberi barau (*berm*) sebagai dinding pada sisi kanan-kirinya untuk menjaga dari terjadinya longsor. Pembuatan dan perluasan parit yang mengelilingi kota dimanfaatkan penduduk dengan mendirikan pemukiman sepanjang parit¹⁷ (Purwana et al., 2004: 121-123).

¹⁶ Ketinggian permukaan tanah daerah Pontianak tergolong rendah, sekitar 0,18-3 meter di atas permukaan laut. Oleh karena itu Pontianak merupakan daerah rawan banjir (Indonesia, 1986: 9). Keberadaan parit yang mengelilingi kota sebagai sarana keamanan kota difungsikan untuk memperkecil kemungkinan serangan dari luar, sehingga tidak langsung menyerang pusat kota (Hasanuddin et al., 2000: 30).

¹⁷ Pemukiman-pemukiman baru yang bermunculan pada abad ke-20 berdiri di tanah kekuasaan Belanda. Sisi-sisi parit yang aktif digunakan kemudian dimanfaatkan sebagai pemukiman penduduk antara lain, Sungai Jawi, Parit Besar, Parit Pekong, Parit Haji Husein, Parit Nenas, Parit Melayu, Parit Wan Salim, dan Parit Tokaya.



Gambar 3.6 Pelabuhan Pontianak tahun 1915 (Sumber: Koleksi Hasanudin).

Transportasi air antara Pontianak dengan daerah-daerah Nusantara yang merupakan jalur pelayaran niaga juga dikembangkan oleh pemerintah Hindia Belanda sejak tahun 1857. Jalur Batavia-Pontianak-Sambas merupakan jalur pertama yang diselenggarakan dengan frekuensi pelayaran sebanyak sebulan sekali (Poelinggomang, 2002: 164-165). Hal tersebut dilakukan dalam usaha mengimbangi dan memanfaatkan perkembangan perdagangan bebas di Singapura.

Pemerintah Hindia Belanda membuka jalur pelayaran baru di tahun 1860. Jalur pelayaran Makassar-Banjarmasin-Pontianak-Sambas diselenggarakan oleh perusahaan pelayaran kapal api (*stoom pakketvaart*) Cores de Vries. Cores de Vries kemudian membuka lagi dua jalur pelayaran baru dalam kurun waktu 1860-1865. *Pertama*, jalur barat melalui Singapura-Batavia-Pontianak-Sambas. *Kedua*, jalur timur melalui Banda-Makassar-Banjarmasin-Surabaya-Semarang-Batavia-Pontianak-Sambas (Poelinggomang, 2002: 113 dan 126).

Peran Cores de Vries kemudian digantikan oleh NISM (*Nederlandsch Indische Stoomboot Maatschappij*) di tahun 1868, walaupun sejak tahun 1865 NISM

telah menangani pelayara niaga Hindia Belanda. Pemerintah Hindia Belanda membentuk perusahaan angkutan Negara bernama *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) di tahun 1888. KPM kemudian menangani kegiatan transportasi di Hindia Belanda (Poelinggomang, 2002: 114-117 dan 121).

Transportasi sungai antara Pontianak dengan daerah-daerah *binterland* juga diselenggarakan oleh KPM. Sejak tahun 1894-1903 hubungan Pontianak-Sintang sudah berlangsung, dengan kombinasi trayek Pontianak-Sambas yang kemudian ditutup karena garis pantainya mongering dalam musim kemarau (*Departement van Gouvernement Bedrijven in Nederlansch Indie*, 1913: 51).

Transportasi sungai antara Pontianak dengan daerah-daerah *binterland* mulai terpelihara sejak tahun 1911 dengan diperbaikinya perhubungan antara Pontianak-Sintang. Trayek yang menyusuri Sungai Kapuas ini memberi pengaruh pada daerah-daerah yang dilaluinya. Perhubungan yang diadakan oleh KPM ini dikelola oleh perusahaan-perusahaan swasta (para pemborong) dengan menggunakan kapal-kapal seperti motor *bandung* (*huisboot*) dan kapal tarik (*sleepboot*). Transportasi tersedia untuk pemerintah dan umum/ swasta, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang. Angkutan penumpang sebagian besar dilakukan untuk membawa pegawai pemerintahan dan orang-orang militer. Angkutan barang terutama dilakukan untuk menyalurkan garam ke gudang-gudang di Tayan, Sanggau, dan Sintang (*Departement van Gouvernement Bedrijven in Nederlansch Indie*, 1913: 51).

2.3 Kehidupan Ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat Pontianak hingga awal abad ke-20 dipengaruhi oleh keahlian yang diturunkan oleh keluarga, kedudukan sosial, dan lingkungan. Penduduk Pontianak yang heterogen menunjukkan perbedaan dalam mengusahakan kebutuhan hidupnya. Adapun pertanian merupakan mata pencaharian pokok penduduk, baik orang Dayak, Melayu, maupun orang Cina. Pasalnya, nasi merupakan panganan utama penduduk. Walaupun begitu, penanaman padi di sekitar Pontianak kurang berarti, hal ini dikarenakan kurangnya minat masyarakat karena penanamannya membutuhkan banyak air dan kurang menguntungkan secara ekonomi.

Orang-orang Dayak mengusahakan penanaman padi dengan metode ladang berpindah. Oleh karena keterbatasan lahan di Pontianak jika teknik tersebut

terus dilakukan, maka tidak banyak orang Dayak yang melakukan urbanisasi. Selain padi, orang Dayak juga menanam ubi-ubian, ketela, dan jagung sebagai panganan alternatif selain nasi (MvO James, 1921: 8-10).

Orang-orang Melayu¹⁸ juga menanam padi. Mereka membuka ladang-ladang padi dengan sistem tadah hujan. Selain itu, mereka juga menanam karet dan kelapa di pemukimannya. Mereka pun banyak menanam berbagai jenis buah, terutama nanas dan pisang¹⁹ serta menanam sagu yang diusahakan di sepanjang Sungai Landak dan Sungai Kapuas Kecil (MvO James, 1921: 8-10; cf. MvO Horst, 1934: 22-24; Blink, 1921: 56). Sementara orang-orang Bugis-Melayu membuka perkebunan kelapa di Sungai Itik. Hasil dari kebun kelapa, diolah untuk memenuhi pentadbiran Belanda dan harganya ditentukan oleh saudagar yang dilindungi mereka yaitu Orang Eropah, Pedagang Cina dan Arab (Arena Wati, 2000: 70). Orang Bugis-Melayu juga bercocok tanam di sebelah barat Sungai Kapuas dan menanam lada yang diusahakan dalam jumlah kecil di Desa Sungai Sahang (sekitar Sungai Itik) (Veth, 1854: 22).

Selain pertanian, penduduk Pontianak khususnya Bugis dan Cina juga melakukan usaha penangkapan ikan dan pengolahannya. Selain untuk dijual secara langsung, hasil ikan laut banyak yang dikeringkan dan digarami. Penangkapan ikan di sungai merupakan pekerjaan sampingan (pada umumnya mereka menjadikan perkebunan sebagai pekerjaan utama), sementara penangkapan ikan di laut merupakan suatu pekerjaan utama. Pelabuhan ikan Pontianak yang terletak di sepanjang Sungai Kakap (berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan) merupakan daerah pasang surut air laut. Oleh karena itu, para nelayan di sekitar pelabuhan ikan membuat jermal (alat penangkap ikan berupa pagar yang dipasang jaring) untuk menangkap ikan. Setiap pagi mereka mengangkut ikan-ikan segar ke pasar menggunakan gerobak. Setelah masuknya angkutan *automobiel* di awal abad ke-20 pengangkutan ikan banyak dilakukan menggunakan mobil (Veth, 1854: 21; MvO James, 1921: 13).

¹⁸Proses pembentukan status suku Melayu di daerah Kalimantan Barat menjadi salah satu suku pribumi (asli) diawali dengan adanya islamisasi. Islamisasi dilakukan oleh orang-orang Melayu dari Semenanjung Malaka dan Sumatera dan kemudian oleh orang-orang Arab, Bugis, Semit, Sand, India, dan Pakistan (La Ode, 1997: 21). Oleh karena itu, secara umum penyebutan Melayu dikenakan kepada masyarakat yang beragama Islam.

¹⁹Berbagai jenis buah terutama nanas dan pisang menjadi komoditas penting untuk dikirim ke daerah-daerah pelabuhan lainnya, baik ke Kalimantan seperti Tambelan dan Sampit, maupun ke Jawa terutama ke Batavia.

Usaha peternakan tidak dimiliki masyarakat umum, melainkan bangsawan pribumi dan orang-orang terkemuka lainnya. Sultan Pontianak memiliki puluhan ekor kerbau dan sapi. Selain sultan, pembesar kerajaan dan pembesar Cina juga memelihara ternak (Veth, 1854: 22; MvO James, 1921: 13). Orang Madura yang memenuhi sungai dengan sampan mereka selain bekerja sebagai penambang juga bertenak lembu (Arena Wati, 2000:70)

Kegiatan industri yang berkembang awalnya berupa industri rumah tangga. Produksi yang diusahakan orang Cina dalam industri rumah tangga berkaitan dengan kebutuhan hidup sehari-hari, seperti pembuatan mie, roti, pembuatan kertas dari jerami (digunakan untuk sembahyang oleh orang-orang Cina). Kegiatan industri lain yang banyak diusahakan adalah pembuatan perahu oleh orang Bugis dan Cina (Veth, 1854: 12-13). Industri pembuatan tepung sagu juga dilakukan sebagai industri rumah tangga, yaitu dengan cara diparut. Ampas sagu diolah menjadi makanan hewan (dedak) (Indonesia, 1984: 53). Kegiatan industri yang tergolong besar berupa industri pembuatan gula. Pengelolaan tiga kilang gula diusahakan oleh orang-orang Cina. Kilang-kilang gula menggunakan alat pemeras dari kayu untuk membuat gula dari tebu. Hasilnya sebagian digunakan di Pontianak dan sebagian dikirim ke Singapura. Penguasa Pontianak pernah membuat semacam pabrik gula yang menggunakan alat pemeras dari besi, namun kemudian usaha ini ditinggalkan karena merugi dan tidak dapat bersaing dengan pabrik milik orang Cina (Veth, 1854: 22).

Kegiatan perindustrian skala besar di Pontianak mulai berkembang akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20. Industri yang berkembang antara lain, industri pembuatan kapal, pengolahan emas, pengasapan karet, pabrik es, pabrik pengolahan gabah, percetakan, serta pengolahan kayu dan senjata sederhana.

Pabrik kapal sebagian besar memperkerjakan orang Cina dan Melayu yang banyak membuat *bandung-bandung* besar (perahu beratap yang dapat memuat 5-10 ton) dan perahu. Adapun hasil produksi industri perkapalan diperuntukan bagi masyarakat umum dan perusahaan pemerintah. Sementara industri pengolahan karet yang banyak diusahakan oleh orang Cina umumnya mengolah karet rakyat. Adapun pengolahan emas banyak dilakukan oleh orang Melayu (Veth, 1854: 21; Zondervan, 1928: 611). Sebagian besar kegiatan industri berlangsung di sisi utara Sungai Kapuas (perkembangan di wilayah ini menjadikannya sebagai kawasan industri) (Notowardoyo, 1951: 93).

Di antara kegiatan ekonomi yang diusahakan oleh penduduk, perdagangan memberikan pengaruh terbesar dalam perkembangan Pontianak. Kegiatan perdagangan tersebut telah dirintis oleh Sultan Pertama Pontianak (sejak tahun 1771) dengan membersihkan dan mengamankan muara Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak (wilayah Pontianak) dari para perompak. Sebagian besar kegiatan perdagangan di Pontianak dikuasai oleh para elite yaitu, Syahbandar (keluarga sultan) dan juga kongsi-kongsi Cina yang berpengaruh besar sampai dengan kedatangan Belanda (Indonesia, 1977/ 1978: 105).

Kaum elite tidak dapat lagi melakukan hubungan ekonomi dengan luar wilayah kekuasaannya tanpa seizin Kolonial Belanda berdasarkan perjanjian²⁰ yang mereka buat. Namun secara umum, orang-orang Eropa hanya berperan di *Ibukota* Pontianak dalam menangani kegiatan ekspor-impor (Zondervan, 1928: 611).

Perdagangan semakin berkembang sejak keamanan lalu-lintas perdagangan sepanjang sungai dibersihkan dari hambatan. Hambatan yang dialami oleh para pedagang berupa pungutan-pungutan dari raja-raja kecil di sepanjang Sungai Kapuas. Hambatan-hambatan itu hampir tidak ada lagi setelah diadakan perjanjian antara raja-raja kecil dengan pemerintah Hindia Belanda²¹ (Veth, 1854: 19). Ketiadaan hambatan-hambatan tersebut memberi keamanan bagi para pedagang, sehingga perdagangan di Pontianak melalui Sungai Kapuas dan Sungai Landak semakin ramai.

Pemberlakuan pelabuhan pemerintah sebagai pelabuhan bebas di tahun 1834 membuat perdagangan berkembang di Pontianak. Jatuhnya kerajaan-kerajaan besar di Borneo Barat (terutama Sambas dan Sukadana yang juga merupakan bandar dagang) pada pertengahan abad ke-19 akibat peperangan, membuat kegiatan perdagangan di Borneo Barat terpusat di Pontianak (Poesponegoro, 1992: 51).

²⁰ Perjanjian pertama Kesultanan Pontianak dengan pihak Belanda mencakup masalah ekonomi. Perjanjian tanggal 5 Juli 1779 ini menyatakan kewajiban menyerahkan kepada Kompeni segala komoditas yang dikuasai kesultanan dengan harga yang ditetapkan Kompeni. Kompeni juga diperbolehkan memanfaatkan pajak ekspor-impor dan separuh dari penghasilan yang diserahkan kepada sultan

²¹ Belanda membuat perjanjian yang berisi agar raja-raja kecil itu saling menghormati dan hormat kepada pertuanan (*erkenning van heerschappij*) Belanda ini memuat jaminan keamanan/ perlindungan dari pemerintah Hindia Belanda atas kawasan ini sebagai konsekuensi atas pengakuan raja-raja secara formal akan kekuasaan dan pertuanan Belanda. Perjanjian disepakati oleh Belanda dengan Kesultanan Pontianak, Sambas, Sekadaw, Sanggau, Matan, Simpang, Silat, Selimbau, Mempawah, Sintang, Tayan, Kubu, Landak, Bunut, dan Subaid-Jongkong (Indonesia, 1977/1978: 99-100).

Pontianak tidak saja melakukan hubungan dagang dengan daerah-daerah pedalaman Borneo saja, melainkan juga dengan daerah di luar Borneo. Pada tahun 1847 telah terjalin hubungan dengan Pulau Jawa, Palembang, Riau, Belitung, Natuna, Tambelan, Singapura, dan Cina (Veth, 1854: 19). Awal abad ke-20 sudah terjalin hubungan dengan kapal-kapal dagang dari Serawak, Thailand, Jerman, Australia, dan Inggris telah masuk ke Pontianak di awal abad ke-20 (*Hoofdkantoor van Scheepvaart*, 1909-1915).

Barang-barang yang masuk ke Pontianak lewat laut kemudian banyak dikelola oleh orang-orang Cina dan Bugis. Mereka mengirimnya ke ibukota kerajaan-kerajaan kecil di pedalaman, kemudian barang-barang itu ditukar dengan hasil bumi dan hasil hutan dari kerajaan-kerajaan kecil itu. Raja-raja kecil membeli barang-barang seperti garam, tembakau, kain beledu, dan besi dari Pontianak yang kemudian ditukar dengan hasil bumi dan hasil kerajinan yang dibuat oleh orang-orang Dayak. Barang-barang dari pedalaman dibawa oleh para pedagang untuk diperjualbelikan di Pontianak.

Para pedagang juga berdiam di daerah pedalaman dan melakukan tukar-menukar barang dengan orang-orang Dayak. Berdasarkan izin raja-raja, mereka membeli barang-barang hasil bumi dan hutan yang kemudian dikirim ke Pontianak. Banyak pedagang yang tinggal di Pontianak juga memiliki istri-istri di pedalaman dan arena itu mereka juga diakui sebagai warga pedalaman.

Kegiatan perdagangan Borneo Barat yang berpusat di Pontianak mendukung perkembangan perdagangan di dalam *Ibukota* Pontianak sendiri. Perdagangan dalam kota mulai berkembang sejak dibukanya sebelah selatan Sungai Kapuas Kecil oleh pemerintah Hindia Belanda dengan penjaminan keamanan dan pembangunan infrastruktur pendukung. Daerah selatan Sungai Kapuas Kecil menjadi inti kedua dari perkembangan kota, di mana terdapat pusat pemerintahan dan militer serta daerah perdagangan yang dikembangkan oleh orang-orang Cina (Indonesia, 1984: 61). Kawasan perniagaan tersebut terletak tepat di sisi selatan Sungai Kapuas, pada pintu persimpangan antara Sungai Landak dengan Sungai Kapuas Kecil.

Usaha perdagangan kecil dalam kota dilakukan oleh pedagang yang terdiri dari sedikit orang Melayu, orang Arab, orang Keling, dan bagian besar Komunitas Tionghoa. Komunitas Tionghoa Cina berjualan di sepanjang parit ataupun berkeliling rumah-rumah penduduk menggunakan perahu (MvO James, 1921:

14-15). Pedagang-pedagang yang membawa barang dagangan hasil bumi atau hasil hutan juga menjualnya di sepanjang tepian sungai (Hasanuddin et al., 2000: 54).

Pada bait SyairPangeran Syarif (Arena Wati, 2000: 150-151) dijelaskan interaksi antara penjual dan pembeli dalam perniagaan pakaian dan makanan yang terdapat di daratan dan kedua belah tebing sungai Pontianak. Para pedagang ini terdiri dari Islam dan bukan Islam, terdiri dari orang mastautin dan Musafir. Di samping itu pula ramai yang berniaga tetapi lebih ramai lagi yang hidup sebagai kuli, dan ramai pula yang bekerja sendiri membuat berbagai jenis barang keperluan hidup sehari-hari untuk diperdagangkan. Penjual menjajakan jualanya dari rumah ke rumah termasuklah perhiasan emas perak dan batu-batu permata. Dalam hal ini disampaikan pula tentang kepintaran penjual barang yakni kepandaian mereka menjajakan barang tiruan, sehingga pembeli harus jeli dalam memandang warna permata yang dijual.

Bait 214

*Pendeknya saja itu cerita
Banyak terpandang kepada mata
Sekalian bangsa adalah nyata
Di dalam negeri sultan mahkota*

Bait 215

*Berbagai rupa Islam dan kafir
Ada bermukim ada musafir
Dengan kerjanya jauh dan hampir
Ada yang maju ada yang fakir*

Bait 217

*Ada berdagang ada berkuli
Kecek dan omong pandai sekali*

Bait 218

*Ayahanda dengar sehari-hari
Mereka berjalan di dalam negeri
Ada di kanan di kiri
Terlalu manis berperi-peri (Wati, 1989: 94)*

Bait 219

Ayahanda diam di rumah sewa

*Mereka berjaja muda dan tua
Berbagai jenis barang dibawa
Apatah lagi penganan halwa*

Bait 220

*Tidak berhenti sepanjang waktu
Bermacam rupa datang ke situ
Intan dan yakut Selong dan batu
Perak dan emas sepuluh mutu*

Bait 222

*Ada Melayu Keling dan Cina
Terkadang jantan terkadang betina
Kalau tak mahir memandang warna
Adalah juga orang terkena (Wati, 1989:95)*

Selain tentang keadaan pasar, gambaran berkenaan rumah disenandungkan oleh Sultan Matan dalam syairnya. Taraf Hidup Penduduk Pontianak yang meningkat berpengaruh pada pembangunan rumah-rumah penduduk. Dikatakan dalam syair pada bait 223 hingga 229 bahwa rumah-rumah sudah kokoh dan elok. Atap daun nipah sudah jarang kelihatan telah berganti beratap sirap atau zink. Bagi yang memiliki perkeonomian lebih arsisetktur rumahnya berbagai bentuk dan sudah banyak meninggalkan tradisi Melayu. Jendela dilis air perada emas, atapnya sirap, tingkap atau pintunya besi. Di depan rumah jalan menyeberang terusan menggunakan gertak jembatan berkisi-kisi. Perabotan rumah lengkap dan halaman rumah dihiasi pintu gerbang mahkota. Kursinya sudah bertilam dengan dilapis renda bersulam. Rumah-rumah yang digambarkan ini adalah rumah Melayu, tetapi yang lebih maju adalah rumah orang Cina karena lebih meniru bentuk Barat.

Bait 223

*Begitulah lagi masa sekarang
Hal keadaan rumahnya orang
Elok dan kuat bukan sebarang
Beratap daun jarang dipandang*

Bait 224

Mana yang banyak wang dan emas

*Rumahnya elok dipandang kemas
Bermacam rupa potongan limas
Tingkap jendela lis air mas*

Bait 225

*Atapnya sirib jendelanya besi
Gertak jambatan berkisi-kisi
Dengan kealatan pula dihiasi
Keron dan lampu meja dan kerusi*

Bait 226

*Berapa pula tanglong seterum
Kalar dipasang setiap malam
Kerusinya goyang beralas tilam
Beremda dengan kasa bersulam*

Bait 227

*Siapa banyak wang dna harta
Kealatan rumah jangan dikata
Cukuplah dengan katil dan geta
Puadai cermin elok di mata*

Bait 228

*Siapa orang banyak wangnya
Berbagai rupa kaedah dibuatnya
Berlebih-lebihan itu semuanya
Jadilah elok itu semuanya*

Bait 229

*Orang melayu patutlah sudah
Rumah dibikin begitu indah
Sekarang Cina pula berpindah
Banyak membuat kaedah (Wati, 1989: 95)*

Secara alamiah, lokasi yang berada di jalur sibuk perdagangan akan membentuk pasar dengan sendirinya²². Raminya perdagangan di perairan muara Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak membentuk pasar-pasar pantai (perairan) di sekitar bandar pelabuhan Pontianak. Barang-barang dagangan yang masuk ke pelabuhan diterima langsung oleh pedagang-pedagang kecil. Mereka kemudian mengedarkan di suatu tempat di dekat pelabuhan atau di atas perahunya masing-masing dan bergerombol di tepian sungai. Pasar tersebut merupakan pasar terapung yang kesibukannya tergantung pada datang dan perginya kapal-kapal dagang di Pontianak (Hasanuddin et al., 2000: 97-98). Ketergantungan pada lalu-lintas perahu dagang membuat pasar-pasar terapung bersifat insidental atau temporer, sangat singkat waktunya, dan tidak tentu harinya.

Pasar pantai yang sebenarnya adalah bangunan permanen berupa pemukiman Cina di sisi selatan Sungai Kapuas Kecil yang berada dalam kawasan niaga. Seperti yang telah digambarkan Veth, bahwa wilayah pemukiman Cina sekaligus menjadi wilayah perdagangan. Aktivitas perdagangan ini tidak dalam institusi resmi, karena wilayah tersebut memiliki fungsi utama sebagai pemukiman. Kawasan ini menjadi tempat pertemuan para pedagang dan pembeli baik dari dalam maupun luar Ibukota Pontianak, maka di sini juga kegiatan perdagangan berpusat.

Di pemukiman ini segala barang dagang ditemukan dan seperti yang dikatakan oleh Arena Wati dalam analisis Syair Pangeran Syarid, penggambaran keadaan pemukiman Cina (Kampung Cina) sudah dapat menyaingi kehebatan kedai-kedai di Singapura dan Betawi yang jelas dimiliki oleh komunitas Tionghoa.

²² Menurut Sutjipto, berdasarkan dorongan pembentukannya, pasar timbul berdasarkan atas dua macam. Pertama, pasar yang timbul dengan sendirinya biasanya terdapat di daerah-daerah yang strategis untuk lalu-lintas perdagangan, misalnya terdapat di tepi-tepi jalan-jalan besar antara dua buah kota atau desa, di persimpangan jalan, di tepi jalan-jalan besar antara dua buah kota atau desa, di persimpangan jalan, di tepi bandar-bandar sungai ataupun bandar laut. Selain itu, faktor kepadatan penduduk juga mempengaruhi timbulnya pasar. Kedua, pasar yang dibuat dengan sengaja, berhubungan dengan penguasa setempat untuk memenuhi kebutuhan penduduk (Sutjipto, 1970: 137-138).

BAB III

PERKEMBANGAN PASAR CINA PONTIANAK

ABAD 1919-1942

BAB III

PERKEMBANGAN PASAR CINA PONTIANAK

ABAD 1919-1942

Pada bagian ini akan menguraikan sejarah kedatangan komunitas Tionghoa di Pontianak, terbentuknya Permukiman, dan berdirinya Pasar yang disebut Pasar Cina, perkembangan Pasar Cina Pontianak serta penerapan sistem *pacht* yang dibentuk oleh Kolonial hingga penghapusan dan pengambilalihan hak pengelolaan pasar.

3.1 Sejarah Kedatangan Komunitas Tionghoa di Pontianak

Kedatangan komunitas Tionghoa yang pimpinan Lo Fong di tahun 1772 dan membawa migrasi sekelompok komunitas Tionghoa berjumlah seratus orang menjadi awal kedatangan komunitas Tionghoa bermukim di Pontianak. Kelompok ini berasal dari Kanton (Noyan) dan mendarat di Kampung Siantan (sisi utara Sungai Kapuas/Pontianak Utara). Walaupun kelompok ini kemudian pindah ke daerah Mandor, namun pemimpinnya masih memiliki pengaruh yang sangat kuat dan menjadi panutan bagi pemukim Cina di Pontianak (Hasanuddin et al., 2000: 32). Oleh karena itu, hampir semua orang Cina di Pontianak bermukim di Kampung Siantan

Lo Fong didirikan pada masa yang tidak lama setelah kelahiram kota Pontianak pada tahun 1771. Menurut sumber-sumber kearsipan, perumbuhan awal dari kongsi ini terkait erat dengan kegaitan Sultan Abdurrachaman, sang pendiri Pontianak. Sultan menyatakan kekuasaannya atas wilayah kongsi yang pada awalnya merupakan bagian dari kekuasaan Mempawah. Pada tahun 1781 keseluruhan wilayah mandor seutuhnya jatuh di bawah kekuasaan Pontianak. Setelah itu Lanfang menjalin hubungan ekonomi dengan Pontianak. Para pekerja Tionghoa yang datang ke pertambangan masuk melalui pelabuhan Pontianak (selain Mempawah dan sultan mengambil keuntungan atas kedatangan dan kepergian mereka yakni Kampung Baru yang berada di seberang istana sultan berkembang sebagai permukiman yang berada di bawah kongsi (Heidhues, 2008: 62). Peneta-

pan pemukiman bagi komunitas Tionghoa menjadi dasar kebijakan sultan untuk ikut mengembangkan wilayah sebelah utara keraton .

Sultan Abdurrahman yang sedari awal membentuk dan mengembangkan Pontianak sebagai pusat perdagangan di Borneo Barat menyadari potensi etnis Tionghoa untuk mengembangkan daerahnya melalui kegiatan perdagangan. Melalui bujukan Sultan baik ketika maupun sesudah Kota Pontianak didirikan, kelompok etnis Tionghoa kemudian tinggal dan meramaikan aktivitas perdagangan di Kota (Veth, 2012: 266).

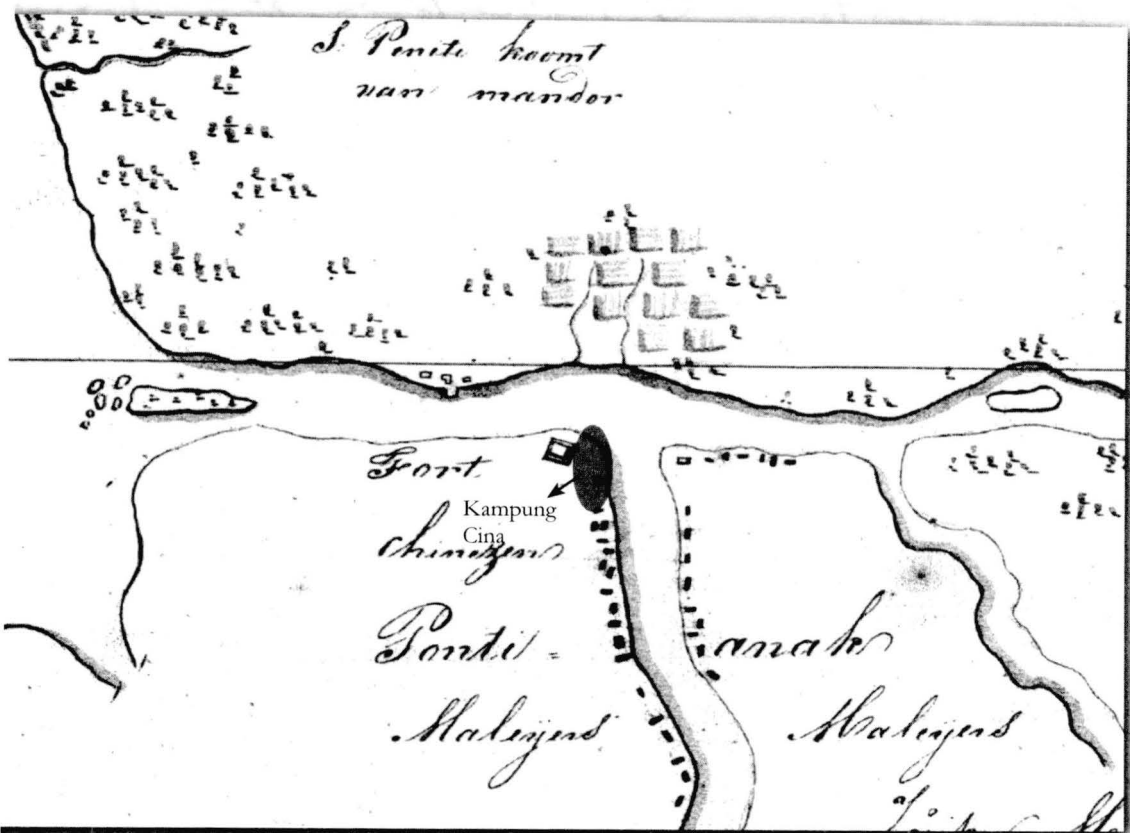
Para pedagang yang diundang Sultan Abdurrahman adalah orang-orang Olloh yang berasal dari Amoy (Hia-men) dan daerah-daerah sepanjang pesisir yang berdekatan dengan Amoy (Veth, 2012: 268). Olloh yang dimaksud Veth kemungkinan adalah Holo, nama lain dari bahasa Hokkien. Adapun Amoy adalah nama lama daerah Xiamen atau yang ditulis Veth Hiamen. Xiamen merupakan daerah asal dari salah satu dari logat bahasa Hokkien. Dan salah satu logat lain dari bahasa Hokkien adalah Tiociu (http://id.wikipedia.org/wiki/Bahasa_Hokkien) yang hingga kini menjadi subetnis Tionghoa terbesar di Kota Pontianak, khususnya kawasan Pasar Cina Pontianak. Dalam jumlah kecil, mereka [berdasarkan laporan para pejabat Belanda pada masa itu] yang merasa lebih beradab daripada Komunitas Tionghoa gunung yang dipandang sebagai sampah bangsanya mendirikan permukiman yang terpisah dari permukiman Cina bernama Kampung Baru (asal dari Siantan) di bagian utara Pontianak. Selain berdagang mereka dikenal menguasai sebagian besar usaha pertanian dan pembuatan gula (Veth, 2012: 276).

Di wilayah Tidak lama setelah didirikan, masih dalam abad ke-18, Pontianak mulai berkembang menjadi tempat berdagang. Perahu-perahu dari Landak, Sanggau, dan negeri-negeri di hulu Sungai Kapuas yang dahulu membawa hasil alam dan hasil bumi seperti rotan, lilin, dan beras ke Mempawah dan Sukadana kini dapat langsung menjual muatan dan mendapatkan barang-barang kebutuhannya di Pontianak setelah Syarif Abdurrahman mengalihkan jalur perdagangan ke Sukadana dengan membangun sebuah benteng di Pulau Jambu dan menundukkan Mempawah dengan mengirimkan sebuah ekspedisi penaklukan yang bekerjasama dengan VOC (Heidhues, 1998). Hal tersebut tentulah mendatangkan para saudagar yang tidak hanya berdagang tetapi juga bermukim. Sebagian besar para pedagang itu merupakan orang Bugis, Melayu, dan Tionghoa dari Mempawah

dan Sambas. Ada juga orang-orang Jawa dan Bali yang telah menetap di Pontianak. Sejak itu, kabar tentang Pontianak semakin tersiar bahkan ke luar negeri yang membuat para pendatang luar negeri termasuk orang Eropa tertarik untuk datang dan berdagang di Pontianak (Veth II, 1854: 255-256; 262).

Setelah kedatangan VOC yang berlanjut dengan perjanjian penanaman kekuasaan (*Acte van Investiture*) pada 5 Juli 1779, wilayah permukiman pedagang Tionghoa di bagian selatan Pontianak ini masuk menjadi bagian dari tanah kolonial atau dikenal dengan Tanah Seribu. Tidak diketahui apakah disengaja atau tidak, yang pasti dengan posisi tersebut Kompeni akan mudah memantau pergerakan pedagang Tionghoa. Kecuali itu, secara hukum di pasal ketujuhbelas dalam Akte 5 Juli 1779, Kompeni mensyaratkan secara tegas kekuasaannya secara langsung atas komunitas Tionghoa [termasuk pendatang Jawa, Melayu, Bali, Buini ditengarai disebabkan oleh kekhawatiran akan sikap etnis Tionghoa yang berdasarkan pengalaman suka melanggar aturan (Veth, 2012: 267).

Tidak lama dari waktu kedatangan di akhir abad ke-18, J. Burn [seorang kapten kapal berkebangsaan Inggris] melaporkan bahwa pada tahun 1811 permukiman para pedagang Tionghoa ini telah berkembang. Sebagai pusat perniagaan di kota yang telah menjadi pusat perdagangan di Borneo Barat, Pasar Cina tentunya tidak hanya berfungsi untuk memenuhi kebutuhan hidup penduduk Pontianak saja melainkan pula sebagai penampung dan wadah bagi pertukaran barang-barang lokal dengan barang-barang impor (Heidhues, 2008: 4, 60-61).



Gambar 3.1 Kampung Cina telah dimuat dalam sketsa peta permukiman di Pontianak 1822 (Sumber: Arsip Nasional RI).

3.2 Terbentuknya Kampung Cina

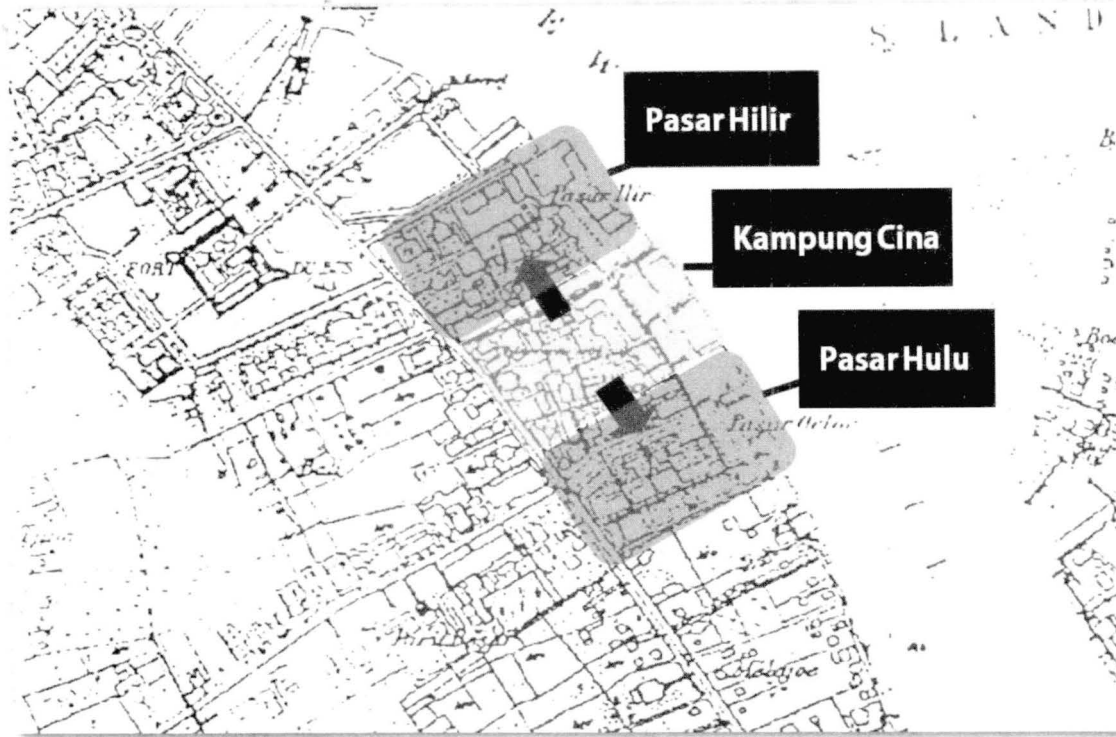
Faktor penyebab terbentuknya Kampung Cina yang kemudian berkembang menjadi pasar tidak lepas dari kebutuhan hidup masyarakat setempat. Keberadaan para pegawai pemerintah (orang-orang Eropa) dan masuknya para pendatang dari berbagai etnis yang bermukim di wilayah *Ibukota* menimbulkan permintaan akan pemenuhan kebutuhan hidup. Meningkatnya jumlah dan ragam kebutuhan hidup masyarakat tidak hanya dapat dipenuhi oleh komoditas lokal, tetapi juga komoditas dari luar daerah, bahkan luar negeri. Oleh karena itu, dibutuhkan pemasok dan tempat yang dapat menyediakan kebutuhan mereka secara rutin setiap hari. Permintaan tersebut tidak dapat dipenuhi oleh pasar terapung yang sifatnya temporer dengan jenis komoditas yang bergantung pada keberadaan kapal dagang yang datang dan pergi. Kebutuhan akan barang secara

rutin setiap hari dan tersedianya berbagai macam kebutuhan hidup, akan lebih mudah didapatkan bila tersedia di tempat yang permanen dan berada di dekat pemukiman, terutama pemukiman pegawai pemerintah.

Selain faktor penyebab, terbentuknya Kampung Cina juga didorong oleh motif ekonomi pemerintah Hindia Belanda berupa kegiatan ekspor-impor yang berlangsung di pelabuhan pemerintah. Faktor pendorong tersebut memunculkan dua alasan utama dibutuhkannya pasar permanen hingga mendorong terbentuknya Kampung Cina. *Pertama*, Kampung Cina dibutuhkan sebagai tempat penyimpanan barang dagangan selama periode antara kedatangan pelayaran. Tempat penyimpanan dibutuhkan karena sistem angin Pontianak (*intertropical front*) menyebabkan waktu berlayar ke Pontianak berbeda-beda (Veth, 1854: 20). *Kedua*, Kampung Cina dibutuhkan sebagai daya tarik bagi kapal-kapal untuk datang ke pelabuhan. Daya tarik Kampung Cina berupa pasar yang ramai di mana diperdagangkan hasil hutan dan hasil tambang dari pedalaman, barang-barang kelontong dari berbagai Negara, serta bahan makanan dan minuman untuk konsumsi awak kapal.

Fungsi Kampung Cina sebagai pasar belum mengubah statusnya sebagai pemukiman hingga pertengahan abad ke-19. Oleh karena itu, sebutan Kampung Cina masih digunakan dalam menyebut area yang kemudian menjadi Pasar Cina Pontianak (Veth, 1854: 16). Selanjutnya, peta tahun 1886-1888 menunjukkan bahwa Kampung Cina sudah tidak lagi ditunjukkan sebagai kawasan perkampungan (pemukiman) melainkan sebagai kawasan niaga. Jadi, walaupun masih berfungsi sebagai pemukiman, tampaknya Kampung Cina sudah diidentifikasi sebagai pasar sejak tahun 1880an (Topographisch Bureau, 1889). Akan tetapi pada peta tahun 1895 meskipun diidentifikasi sebagai kawasan niaga dan bahkan mengalami perluasan lokasi awal permukiman tetap dilabel sebagai Kampung Cina (Chinesche Wijk).

pasar, juga dikarenakan fungsinya sebagai pasar sentral (*central market*). Secara keseluruhan, ketiga area pasar dikenal dengan sebutan Pasar Cina.



Gambar 3.3 Peta perluasan Pasar Pontianak tahun 1895 menunjukkan penamaan ketiga bagian pasar (Sumber: Koleksi Prof. Helius Sjamsuddin).

Sejak awal pendirian di abad ke-19, Kampung Cina (Pasar Cina) telah beroperasi sebagai tempat berdagang dan disebut sebagai pasar. Namun hingga tahun 1919 pengelolaannya berada dalam kuasa kepala-kepala Tionghoa dan kemudian di bawah sistem pacht (*pachtstelsel*). Sejak itu pula sistem pacht diambil alih dan pasar diurus secara langsung oleh pemerintah kolonial melalui lembaga khusus bentukannya.

3.3 Dari *Pachtpasar* Ke *Pasarfonds*

3.3.1 Sistem *Pacht* Pasar

Secara letterlijk, pacht diartikan sebagai sewa. Namun para sejarawan dalam beberapa kajian memaknai kata tersebut dengan berbagai istilah.

Didi Kwartanada memaknai pacht sebagai hak pengelolaan. Pacht dibeli oleh para pengusaha yang biasanya dari etnis Tionghoa dengan harga tinggi karena mereka tahu bahwa keuntungan yang didapatkan akan berlipat ganda (Didi Kwartanada dalam Carey, 2008: xi).

Ong Hok Ham, dalam resensinya terhadap buku terjemahan James R. Rush "Opium to Java: Jawa dalam Cengkeraman Bandar-Bandar Opium Cina, Indonesia Kolonial 1860-1910" mengapresiasi penerjemah yang mengartikan sistem pacht sebagai sistem bandar. Menurutnya, sistem bandar merupakan praktik penjualan monopoli negara atas komoditas atau layanan jasa tertentu yang dilakukan di depan umum dengan cara tender atau lelang. Penjualan pacht dilakukan secara seremonial di pendapa kabupaten melalui proses tawar-menawar dan persaingan antar-calon bandar. Kelak, pachter atau pemegang pacht yang diartikan sebagai bandar akan memperoleh pacht selama satu tahun dengan jangkaan wilayah per distrik atau kabupaten seluas satu keasistenresidenan (<http://majalah.tempointeraktif.com/id/arsip/2001/02/05/BK/mbm.20010205.BK77452.id.html>).

Harto Juwono mengartikan pacht sebagai hak borong. Hak borong berupa pelimpahan kewenangan yang menjadi monopoli negara atas hak-hak tertentu kepada individu pemenang lelang (*veilig*). Lelang didapatkan oleh penawar tertinggi yang mampu membayar kepada pemerintah. Setelah mendapatkan hak borong, pemborong (*pachter*) berhak juga mengalihborongkan kepada penawar lain yang akan membayar kepadanya, baik seluruh borongan jika ia mengambil alih ataupun sebagian jika ia menjadi sub-pemborong (*onder-pachter*) (Juwono, 2011: 4).

Mary Somers Heidhues mengartikan pacht sebagai hak untuk memungut cukai atau pajak atas barang atau kegiatan tertentu (*candu*, alkohol, perjudian, penjagalan babi, dst). Pachter sebagai pemegang hak monopoli (*pacht*) membayar setoran yang telah disepakati kepada pemerintah atas hak tersebut, dan mengambil upah dari uang publik tersebut dengan mengantongi sisa pembayarannya. Biasanya pacht ini dijual secara lelang kepada penawar tertinggi untuk jangka waktu tertentu (Heidhues, 2008: 69).

Definisi dari Howard Dick berikut cukup rinci untuk menggambarkan praktik sistem pacht pada era kolonial. Menurutnya, *pachtstelsel* atau *revenue farming* adalah:

“A system by which the state leased, through auction to the highest bidder, the monopoly right to conduct a particular service, collecting taxes in particular, or to engage in particular activity for profit, in return for an agreed fixed price paid in advance to the state on a routine basis (Wahid, 2010: 1).”

Berdasarkan definisi tersebut Abdul Wahid menegaskan bahwa sistem yang sedianya telah dipraktikkan sejak masa pra-kolonial telah dimodifikasi, dilembagakan, dan diperluas menjadi sebuah institusi fiskal. Sejalan dengan James R. Rush, ia berpendapat pelembagaan ini berlangsung secara kukuh dalam jangka panjang mengingat pajak yang dihasilkan dari pacht merupakan sumber finansial utama bagi bangsa Belanda dalam proses pembentukan negara kolonial pada awal abad ke-19. Selama kekuasaan kolonial belum kuat, sumber daya manusia masih terbatas dan birokrasi administratif belum efektif bekerja maka etnis Tionghoa dipilih sebagai rekan dalam menjalankan sistem tersebut (Wahid, 2012: 255 cf. Rush, 2012: 2).

Dalam perkembangannya, secara ekonomis sistem *pacht* membuka jalan bagi para pengusaha Tionghoa untuk meluaskan usaha dan menginvestasikan modal ke dalam bidang usaha baru pada lingkup wilayah operasi pajak pacht mereka. Pada sisi lain, kesejahteraan yang mencolok dan gaya hidup ekstravaganza membuat pemerintah kolonial khawatir. Pemerintah selanjutnya sadar telah memberi kekuatan terlalu besar kepada orang Tionghoa. Namun sebaliknya telah merusak otoritas pemerintah dan kredibilitas sistem hukum. Akhirnya, secara bertahap pemerintah menghapuskan sistem pacht berdasarkan kritik dari kaum liberal sekitar tahun 1870an yang menyatakan bahwa sistem ini telah menjadi sumber korupsi, eksploitasi, dan berkontribusi dalam memiskinkan kaum pribumi di area pajak (Wahid, 2010: 18). Pada beberapa literatur diketahui bahwa penghapusan sistem pacht bahkan telah diputuskan oleh Gubernur Jenderal Duymaer van Twist pada 1852 (Liem, 2004: 43).

Jika sistem pacht [dengan istilah berbeda namun berwujud praktik usaha perolehan pajak pendapatan melalui sistem per'makelar'an antara otoritas negara dan kelompok pedagang minoritas] dinyatakan oleh Kwee Hui Kian telah dibangun di Jawa sejak abad ke-9 dan ke-10 dalam bentuk pajak jalan lintas darat dari Magelang ke pantai utara. Atau menurut Anthony Reid sejak abad ke-17 di pelabuhan-pelabuhan Melayu dan Jawa dalam bentuk ke-syahbandar-an (Wahid, 2012: 257; Wahid, 2010: 1). Adapun Thomas Theodore menyatakan bahwa sis-

tem *pacht* diawali oleh Jan Pieterszooncoen di Batavia pada tahun 1620 dan 1626 dengan menerapkan pajak bagi perjudian dan rumah gadai (Wahid, 2010: 2). Selanjutnya *pachter* [*pagter* menurut ejaan lama masa itu] pasar diketahui telah berpraktik juga dengan salah satu tugasnya menaksir harga hewan potong di pasar (Amran, 2012: 41). Sementara pada masa pemerintahan Hindia Belanda, *pacht* pasar dilelang untuk kali pertama di kota-kota penting pantai utara Jawa tahun 1817. Akan tetapi baru dikembangkan di kota-kota pedalaman pada 1826 dan pada 1846 diterapkan hampir di seluruh Keresidenan di Jawa (Wahid, 2010: 10).

Pacht pasar di Borneo Barat langsung dipraktikkan ketika Belanda kembali masuk ke Borneo Barat pada awal abad ke-19. Perjanjian kedua Belanda dengan Sultan Syarif Kasim pada tahun 1819 melanggengkan penguasaan Belanda secara langsung atas etnis Tionghoa. Model administrasi Jawa dalam berhubungan dengan etnis Tionghoa pun diterapkan. Kelembagaan opsir Tionghoa untuk memungut pajak dan mengurus komunitas dimanfaatkan meskipun kalangan peranakan yang mampu berbahasa Melayu dan dapat bekerjasama dengan Belanda tidak cukup besar (Heidhues, 2008: 68).

Di Borneo Barat *pacht* diperoleh dalam pelelangan yang dilakukan setahun sekali. Oleh karena itu kekuasaan seorang *pachter* pasar hanya berlaku selama satu tahun (*jaarlijkschepachtsom*) (Kielstra, 1889: 340) kecuali jika dia dapat terus memenangkan pelelangan (hasil pelelangan ini merupakan sumber keuangan penting bagi pemerintah). Adapun orang yang biasanya memenangkan *pacht* adalah orang yang terkenal mampu dan kaya yang pada umumnya merupakan kelompok elite Tionghoa.

Ekspansi Belanda di Borneo Barat masih terus diperluas. Kekuasaan kolonial belum kuat sehingga membutuhkan topangan dana dari pajak *pacht*. Terakhir, keterbatasan personil pemerintah Hindia Belanda di Pontianak menyebabkan keputusan gubernur jenderal baru untuk menghapuskan sistem *pacht* dapat dilaksanakan pada tahun 1919 (MvO James, 1921: 34). Walau data terkait secara langsung dengan penghapusan *pacht* pasar belum ditemukan, berdasarkan keterangan K.A. James, Residen Borneo Barat pada 1919-1921, dapat ditarik kesimpulan bahwa sejak 1919 sistem *pacht* di Kalimantan Barat telah dihapuskan sehingga pemerintah menguasai dan mengelola langsung lembaga-lembaga vital, termasuk pasar. Itu menandakan bahwa sekitar tahun tersebut, Pasar Cina Pontianak tidak lagi

dikelola oleh *pachter* Tionghoa melainkan oleh pemerintah Hindia Belanda (MvO K.A. James, 1921: 50).

Kewenangan *pachter* Tionghoa atas pasar terhenti sejak penghapusan sistem *pacht* oleh pemerintah Hindia Belanda. Kewenangannya dalam menyewakan ruko, *pachter* pasar berkuasa membuat aturan, mengawasi pasar, dan menarik cukai barang (kecuali bagi komoditas unggulan seperti garam, kopra, dan karet) diambil-alih oleh pemerintah kolonial (Liem, 2004: 43).

Di balik berbagai alasan tentang penghapusan sistem *pacht* secara umum di Hindia Belanda, terdapat kasus khusus yang menjadi temuan dan tampaknya menjadi salah satu pemicu disegerakannya penghapusan sistem *pacht* di Borneo Barat. Sebagai imperia in imperio atau kedaulatan dalam kedaulatan, kekuatan ekonomi yang dipegang oleh golongan Tionghoa dikhawatirkan dapat membentuk kekuatan politik berupa gerakan perlawanan yang akan mengancam kedudukan pemerintah kolonial di Pontianak. Ancaman tersebut diperkuat dengan berkembangnya organisasi-organisasi rahasia Tionghoa berpaham nasionalisme Cina yang hendak memberontak kepada pemerintah Hindia Belanda. Organisasi terselubung dalam bentuk organisasi pemakaman atau organisasi kesusastaan tersebut pun ditemukan di Pasar Cina Pontianak pada 1918 setelah sebelumnya di Singkawang (MvO K.A. James, 1921: 50).

Sejak itu, pemerintah Hindia Belanda mulai melakukan pengawasan dan penyelidikan terhadap organisasi-organisasi Tionghoa. Selain itu, pemerintah pun bergerak untuk ikut campur tangan langsung dalam urusan pasar dan membuat kekuasaan pemerintah menjadi menyeluruh dan komprehensif.¹

Terlepas dari sistem *pacht*, pada masa kolonial peran perantara etnis Tionghoa dalam praktik ekonomi kolonial merupakan sesuatu yang nyaris mutlak dalam old colonial order (Didi Kwartanada dalam Carey, 2008: x). Peran tersebut menghasilkan relasi khusus antara etnis Tionghoa dengan pemerintah kolonial dan membentuk model konstruksi sosial-politik yang disebut oleh Le-

¹ Sejalan dengan yang diuraikan Sir John Hicks dalam "Theory of Economic History" bahwa campur tangan pemerintah dalam urusan pasar dengan cara pemberian lisensi merupakan bentuk antisipasi atas sifat politik yang akan berkembang di pasar. Selain karena kepentingan penguasa, pemberian legitimasi terhadap pasar juga karena kebutuhan para pedagang. Pedagang membutuhkan jaminan keamanan, perlindungan atas harta milik, perlindungan atas keberlangsungan usaha (perlindungan atas kontrak-kontrak usaha), dan pengorganisasian pasar. Pemberian legitimasi merupakan bentuk perlindungan pemerintah melalui hukum. Selain kekhawatiran akan terbentuknya kekuatan politik, tidak dapat dipungkiri bahwa peresmian pasar juga dikarenakan kepentingan ekonomi pemerintah (Tjandrasmita, 1997: 166; cf. Poesponegoro dan Notosusanto, 1993: 266).

onard Blussé dengan Sino-European co-colonization (Wahid, 2012: 265). Dan terbukti, walaupun sistem pacht pasar dihapuskan dan berarti peran pachter Tionghoa dihilangkan, pemerintah kolonial tetap melibatkan lembaga-lembaga Tionghoa dalam pengelolaan pasar.

Terkait dengan model konstruksi sosial tersebut, seorang wartawan Tionghoa di Semarang pada tahun 1930an menanggapi secara subjektif bahwa gejala penghapusan pacht pasar merupakan bentuk pembatasan kekuasaan bagi orang Tionghoa. Penghapusan pacht pasar mencabut wewenang besar pachter Tionghoa dan pasar langsung berada di bawah kekuasaan pemerintahan kota (Liem, 2004: 43).

Selama abad ke-19 pasarpacht merupakan satu-satunya organisasi yang menangani urusan pasar. Namun di tahun 1908 didirikan satu perhimpunan dagang Cina bernama *Vereeniging Siang Hwee* (VSH)² yang memperhatikan dan ikut serta menangani permasalahan yang timbul di pasar. VSH Pontianak terikat dengan VSH se-Hindia Belanda, bahkan internasional yang berpusat di Tiongkok. Bentuk organisasi VSH mengikuti bentuk organisasi di Tiongkok. Fungsi VSH bagi pasar di Pontianak adalah wadah permusyawaratan para pedagang. Keterikatannya dengan perhimpunan dagang Tiongkok pusat menyebabkan permasalahan besar yang terjadi di Pasar Cina Pontianak akan menjadi perhatian seluruh seluruh perhimpunan dagang Tionghoa lainnya (*Overzicht van de Maleisch-Chinesche Pers*, 8; 15; 17 Oktober 1930; Lohanda, 2001: 147).

3.3.2 Pasar Fonds, Lembaga Kolonial Pengelola Pasar

Berakhirnya sistem pacht seiring dengan masuknya Hindia Belanda ke zaman baru. Zaman di mana daerah kolonial Belanda dikelola menjadi negara modern. Perkembangan transportasi, telekomunikasi, teknologi percetakan, dan keterlibatan khalayak luas menjadi perhatian parlemen Belanda terutama memasuki abad ke-20. Pemerintah lebih serius meningkatkan pendapatan negara. Berubahnya kebijakan fiskal membuat negara koloni tidak lagi mengandalkan pajak melainkan eksploitasi SDA dan SDM pribumi. Salah satunya dengan menerapkan kebijakan budidaya tanaman atau hasil bumi laku jual di dunia (cash crop). Kebijakan ekonomi tersebut dibarengi kebijakan moneter yang berpengaruh dalam transaksi keuangan di Pasar Pontianak.

²*Vereeniging Siang Hwee (VSH) dibentuk atas prakarsa pemerintah Cina, yakni Kementerian Perdagangan (Lohanda, 2001: 147).*

Seiring dengan pemberlakuan politik balas budi (politik etis), kebijakan di bidang pendidikan seperti pembukaan sekolah-sekolah pada awal abad ke-20 memengaruhi komunikasi dagang di Pasar Cina Pontianak baik secara verbal maupun tekstual dengan berdirinya media massa lokal yang dicetak di percetakan yang bahkan berada di wilayah Pasar Cina Pontianak sendiri. Secara umum, modernisasi negeri koloni akan tergambar dalam uraian perkembangan Pasar Cina Pontianak pada awal abad ke-20 saat pasarfonds diberlakukan.

Pasar Cina Pontianak adalah sarana untuk akselerasi modernisasi di bidang ekonomi. Guna melancarkan tujuannya, pemerintah kota (*plaatselijk bestuur*) mengelola langsung Pasar Pontianak. Konversi sistem pengelolaan pasar mengarah pada pembangunan sistem perpajakan modern (Wahid, 2010:). Dengan begitu, peran utama *pachter* Tionghoa sebagai penarik pajak pasar diambilalih oleh pemerintah melalui pasar fonds.

Penghapusan sistem *pacht* menandai berakhirnya kekuasaan *pachter* pasar dan diambilalihnya hak pengelolaan pasar serta mengawali kekuasaan langsung *Plaatselijke Bestuur* (pemerintahan setempat) *Afdeeling* Pontianak terhadap pasar (Purwana et al., 2004: 89). *Plaatselijke bestuur* yang dikepalai oleh asiten residen sebagai *Hoofd plaatselijke bestuur* (kepala pemerintahan setempat) mempunyai wewenang dalam masalah hukum, pemerintahan, dan tata peraturan pasar.

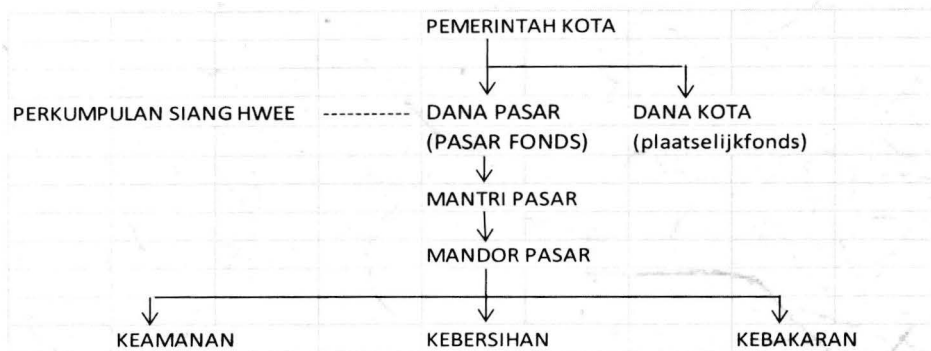
Tugas dan kewenangan *plaatselijke bestuur* menyangkut hukum dan tata peraturan pasar mencakup segala hal mengenai aktivitas perdagangan maupun aturan bagi para pemukim di pasar. Tugas dan wewenang tersebut antara lain menyangkut perizinan dan penjagaan harga (*prijs bewaking*). Wewenang dalam perizinan antara lain tampak pada pemberian izin atas pembukaan toko atas perusahaan dagang (Matahari Borneo, 28 Oktober 1928: 4). Adapun tugas atas penjagaan harga mencakup menjaga, mengawas, dan menentukan harga (berupa menaikkan, menurunkan, ataupun membatasi naik dan turunnya harga) (Borneo Barat No. 103; 105; 108, 1941: 1-2). Adapun kewenangan *plaatselijke bestuur* dalam membuat aturan pasar tidak hanya mengenai masalah perdagangan, melainkan pula mengenai peraturan bagi para pemukim di pasar, seperti larangan memasak di lantai dua karena dapat menimbulkan kebakaran (Berani, 25 Juli 1925: 1). Pemerintah membentuk organisasi khusus yang bertanggung jawab atas Pasar Pontianak. Organisasi pasar yang bertugas mengatur dan mengurus Pasar Cina Pontianak bernama *Pasar Fonds*. *Pasar Fonds* bertanggung jawab atas penyedi-

aan dan pemeliharaan sarana umum di pasar, seperti kotak surat, kakus, bak sampah, pompa pemadam kebakaran (*brandspuit*), listrik, dan lampu jalan. *Pasar fonds* diketuai oleh *Voorzitter Pasar fonds*, yang juga berlaku sebagai asisten residen (*Halilintar* No.6, 1923: 3). Dalam pelaksanaannya, *controleur* dan *assistent controleur* bertugas membantu *assistant-residen* dalam mengawasi permasalahan pasar, termasuk masalah administrasi seperti pengurusan surat-surat izin dan masalah keamanan dan ketertiban (*Halilintar* No.2, 1923: 3 dan No. 34, 1924: 2). Khusus masalah keuangan yaitu, pengelolaan dan pengurusan pemasukan dana pasar³ dilakukan oleh *Plaatselijke Fonds* (Purwana et al., 2004: 91). Oleh karena itu, *Plaatselijke Fonds* bertanggung jawab dalam penyediaan dana untuk perbaikan pasar dan pengadaan prasarana umum di pasar (*Oetoesan Borneo*, 11 April 1928: 2).

Petugas lapangan yang bertanggung jawab atas segala aktivitas di pasar adalah manteri pasar. Manteri pasar dibantu oleh beberapa mandor pasar. Mandor-mandor pasar ditugasi untuk mengawasi blok-blok pasar. Mandor-mandor pasar mengawasi dan menjaga aktivitas perdagangan, ketertiban, keamanan, kebersihan, termasuk pungutan retribusi pasar dan sewa pasar. Masalah keamanan pasar selain ditangani oleh petugas keamanan pasar juga dibantu oleh *oppas politie* (*Halilintar* No.6, 1923: 3; *Warta Borneo*, 6 Desember 1924: lampiran No.1; *Matahari Borneo*, 19 September 1929: 1; *Borneo Barat*, 15 September 1936: 2).

³Mengenai pendapatan pemerintah atas pasar tidak dapat diuraikan lebih dalam pada skripsi ini, karena penulis tidak mendapatkan sumber mengenai keuangan pasar.

Bagan 1. Struktur Organisasi Pengelola Pasar Cina Pontianak di Bawah Pemerintah Kota



Walaupun pemerintah telah membentuk *Pasar Fonds* sebagai pengelola pasar, namun pemerintah tetap merembukkan segala permasalahan pasar bersama *Vereeniging Siang Hwee*. Rapat antara *Pasar Fonds* atau diwakilkan oleh *controleur*. Permasalahan yang dirembukkan adalah mengenai peraturan ketertiban dan administrasi pasar, seperti pemberian lisensi penyelenggaraan judi, uang sewa pasar, iuran pompa air, iuran lampu, dan uang kebersihan (Halilintar No. 6, 1923: 3; No. 22, 1923: 4).

BAB IV

PASAR CINA PONTIANAK
PADA ABAD KE-20

BAB IV

PASAR CINA PONTIANAK

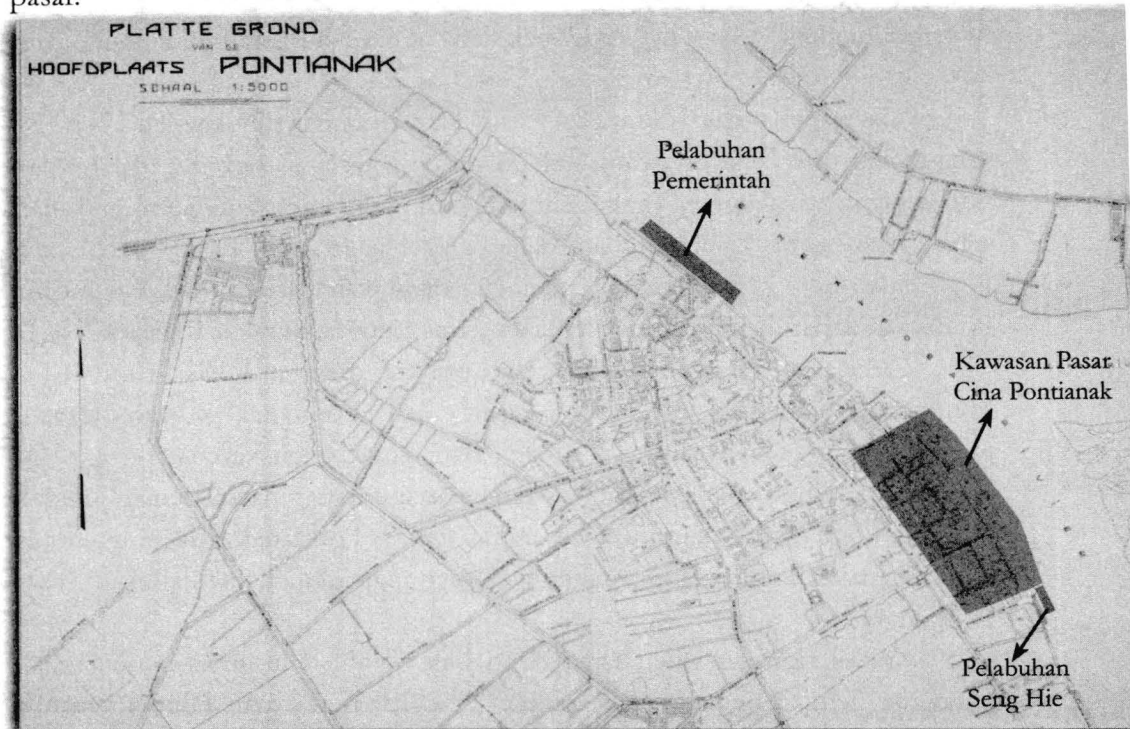
PADA ABAD KE-20

Pada bagian ini pembahasan berkenaan bagaimana Pasar Cina Pontianak setelah dihapuskan *system Pacht*. Apakah ada perubahan yang terjadi pada pasar dari sisi tempat, pedagang dan pembelinya, distribusi yang barang dagang, komoditas, dan aktivitas di Pasar Cina Pontianak pada abad ke-20

4.1 Perkembangan Pasar Cina Pontianak

4.2.1 Tempat

Salah satu unsur pasar adalah tempat. Bagian ini akan menjelaskan tempat (pasar) berdasarkan lokasi pasar, ruang lingkup wilayah pasar, dan bentuk fisik pasar.



Gambar 3.4 Peta Pontianak Tahun 1934. Pada Peta ditunjukkan kawasan Pasar Cina Pontianak (Sumber: Perpustakaan Nasional RI).

Lokasi Pasar Cina Pontianak berada pada akses transportasi laut, sungai, dan darat. Akses transportasi laut didapatkan Pasar Cina Pontianak karena terletak di sisi selatan muara Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak yang mempertemukannya dengan Laut Cina Selatan¹. Oleh karena itu, dua pelabuhan yang terletak di sebelah kanan dan kirinya terbuka sebagai akses transportasi laut. Pelabuhan pemerintah yang terletak di sebelah kiri pasar merupakan pelabuhan antar-negara dan antar-pulau yang masuk melalui laut. Pelabuhan rakyat, Seng Hie, yang terletak di sebelah kanan pasar juga melayani kapal-kapal layar dari daerah-daerah Nusantara (selain pelayaran dari daerah-daerah *hinterland*).

Selain akses transportasi laut, akses transportasi sungai melalui pelabuhan rakyat (Seng Hie) dan parit-parit melalui wilayah pasar dapat menjangkau Pasar Pontianak. Akses transportasi sungai berhubungandengan letak Pasar Cina Pontianak di muara jalur utama (*main road*) transportasi sungai di Borneo Barat yaitu, Sungai Kapuas dan Sungai Landak, serta tiga kanal utama kota yang membujur di antara deretan bangunan pasar. Kedua sungai tersebut menghubungkan Pasar Cina Pontianak dengan daerah-daerah pinggiran dalam kota.

Akses transportasi darat bagi Pasar Cina Pontianak dibuka oleh *Voorstraat* yang merupakan jalan raya yang terletak di muka pasar. *Voorstraat* adalah salah satu bagian dari jalan raya yang melintang dari ujung barat hingga timur Tanah seribu, jalan raya tersebut dibagi dalam tiga bagian yaitu terdiri dari *Groote Weg/ Fabrieks Weg, Residents Weg*, dan *Voorstraat*. Oleh karena itu, Pasar Cina Pontianak dapat dijangkau melalui jalan darat oleh masyarakat Ibukota.

Penjelasan mengenai akses transportasi menuju lokasi Pasar Cina Pontianak menunjukkan bahwa Pasar Cina Pontianak adalah tempat pertemuan antara wilayah laut, sungai, dan darat. Oleh karena itu, barang-barang yang dibawa melalui laut, sungai, dan darat dapat masuk dengan mudah ke Pasar Pontianak. Selain itu, masyarakat *Ibukota* Pontianak baik yang berada di Pontianak Utara, Selatan, maupun Timur juga mudah menjangkau Pasar Pontianak.

Lokasi strategis Pasar Cina Pontianak di jalur lalu-lintas perdagangan berkaitan dengan penataan tata ruang kota oleh pemerintah Hindia Belanda

¹Perbatasan wilayah laut dan sungai tersebut berdekatan dengan Selat Malaka dan Singapura (pelabuhan perdagangan internasional).

yang bersifat konvensional. Tata kota konvensional biasanya menempatkan kawasan niaga di tempat-tempat strategis untuk lalu-lintas perdagangan².

Strategisnya lokasi Pasar Cina Pontianak dapat dilihat dari ruang lingkup dan batas wilayah pasar. Ruang lingkup pasar yang semula hanya mencakup satu area (Kampung Cina), kemudian diperluas menjadi empat area sejak tahun 1880-an. Area pasar mencakup Pasar Ilir di bagian barat, Pasar Tengah di tengah-tengah (area Kampung Cina), Pasar Oeloe di bagian timur, dan gudang pasar di bagian utara ketiga bagian pasar. Jadi, Pasar Cina Pontianak memiliki tiga area bangunan pasar yang membujur dari utara ke selatan dan satu area di bagian utara pasar yang melintang dari barat ke timur.

Ketiga bagian pasar masing-masing terdiri atas dua kompleks deret bangunan. Ujung sebelah barat kompleks bangunan Pasar Ilir dilalui Jalan Monumen (*Monuments Weg*) dan dilintasi dan Parit Pekong, lalu di antara dua deret bangunan Pasar Ilir dilalui Jalan Fuku (*Fukustraat*) namun dikenal pula dengan Jalan Pasar Ikan [karena komoditas utama yang dijual adalah berbagai jenis ikan], dan ujung timurnya dilintasi kanal pintu air juga Jalan Polisi (*Politie Weg*). Berikutnya berdiri dua kompleks deret bangunan Pasar Tengah yang dilalui Jalan Pasar Tengah (Pasar Tengah *Weg*) dan dibatasi oleh Jalan Parit Besar (Parit Besar *Weg*) dan kanal Parit Besar di batas sebelah timur. Selanjutnya dua kompleks deret Pasar Oeloe dilalui Jalan Hiburan (*Komedie Weg*) dan dibatasi oleh Jalan Theng Seng Hie (Theng Seng Hie *Weg*) di batas sebelah timur. Adapun deret bangunan di bagian utara dilalui oleh Jalan Pasar Besar (*Pasar Besar Weg*) yang berhubungan dengan setiap jalan di kawasan pasar.

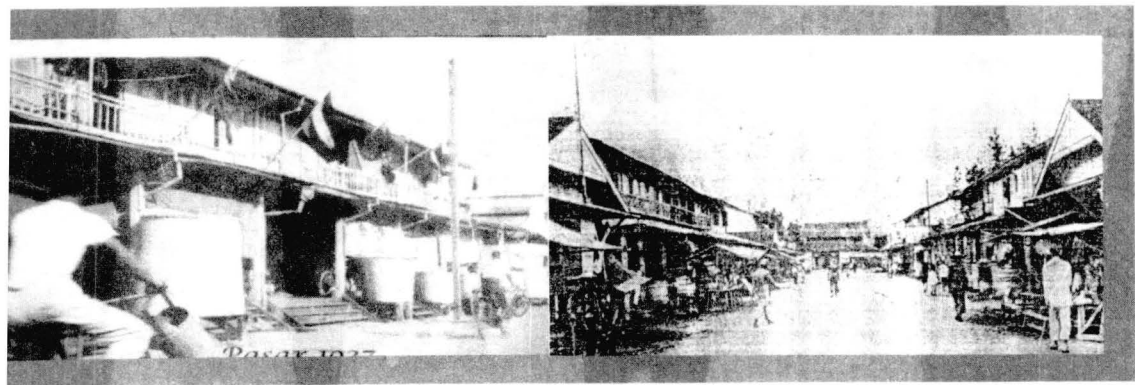
Kawasan Pasar Cina Pontianak berbatasan langsung dengan Sungai Kapuas Kecil di sebelah utara dan *Voorstraat* (*Chinesche Voorstraat*) di sebelah selatan. Jalan Monumen yang membatasi sebelah barat Pasar Cina Pontianak bersisian dengan beberapa fasilitas pendukung aktivitas pasar dan penghuninya seperti Sekolah Tionghoa (*Chineesche School*), Toa Pe Kong (klenteng), dan terminal. Batas sebelah timur Pasar Cina Pontianak, Jalan Theng Seng Hie bersebelahan dengan kompleks pelabuhan rakyat [Pelabuhan Seng Hie] dan rumah Opsir Tionghoa

²Tata kota lama oleh Pemerintah Hindia Belanda juga dapat dilihat dari penataan Speelman pada kota Makassar. Makassar yang di bagi menjadi tiga bagian, yaitu Fort Rotterdam sebagai pusat pemerintahan, pusat perdagangan di Negory Vlaardingen, dan pemukiman penduduk. Pusat perdagangan tersebut terpusat di deretan toko dan gudang yang terbentang dari utara ke selatan, yang dipisahkan oleh dua jalan yang letaknya sejajar dengan pantai (Poelinggomang, 2002 : 171-173). Hal tersebut menunjukkan bahwa kegiatan niaga di pusatkan di daerah pantai atau jalur perdagangan.

yang pada tahun 1932 dibeli oleh Keuskupan dan kemudian dijadikan kapel umat Katolik (*Platte Grond van de Hoofdplaats Pontianak*, 1934).

Keseluruhan penjelasan mengenai lokasi menggambarkan bahwa Pasar Cina Pontianak memiliki lokasi strategis. Lokasi strategis merupakan salah satu potensi Pasar Cina Pontianak yang menjadikannya sebagai pusat perekonomian Kota Pontianak.

Selain lokasi, unsur tempat (pasar) memiliki komponen lain yaitu bentuk fisik. Bentuk fisik bangunan Pasar Cina Pontianak merupakan bangunan perumahan Kampung Cina berupa perumahan dengan sistem pintu. Bangunan pasar di abad ke-19 secara keseluruhan berbahan dasar kayu. Dinding bangunan terbuat dari kayu yang disusun sirih, dan atap terbuat dari daun sagu atau daun rumbia tersebut berupa deretan rumah satu atap yang tidak memiliki pekarangan dan saling berhadapan antara deret yang satu dengan deret yang lain. Perumahan tersebut berupa deretan ruko-ruko di mana setiap rumah merupakan warung atau toko, sehingga Kampung Cina berupa pemukiman sekaligus Pasar (*winkel mijken*) (Veth, 1854:16; MvO Oberman. 1938: 19).



Gambar 3.5 (kiri) Pasar Cina Pontianak tahun 1926 (Sumber: Anonim, 1926: 330); (kanan) Pasar Cina Pontianak tahun 1937 (Sumber: Koleksi Drs. Soedarto).

Sebagaimana permukiman Tionghoa lainnya, bangunan peribadatan (*kelenteng atau toa-pe-kong*) juga merupakan bagian dari Kampung Cina (Veth, 1854:16). Sebelum permukiman Tionghoa ini didirikan, sebagaimana tradisi Tiongkok yang sangat menghormati leluhur, mereka melakukan ritual sembahyang memohon agar kehidupan di tempat yang baru berjalan dengan baik dan dijauhkan dari segala keburukan. Untuk melaksanakan ritual tersebut,

walaupun secara sederhana mereka membangun bangunan peribadatan (klenteng) terlebih dahulu. Berdasarkan informasi dari pengelolanya, semula klenteng tersebut bernama Dewi Samudra namun setelah dibangun kembali dan digabungkan dengan Klenteng Nacha Putera Raja, dan Klenteng Parit Pekong pada 1906 namanya diubah menjadi Klenteng Tiga. Namun klenteng tertua di Pontianak ini kini dinamakan Vihara Bodhisatva Karaniya Metta (Listiana, 2009: 42).

Masuknya campur tangan pemerintah setelah pasar diresmikan, tidak mengubah bentuk dasar pasar berupa deretan ruko dengan sistem pintu. Perubahan yang terjadi menyangkut kondisi material bangunan pasar. Bangunan pasar dibangun kembali dengan menggunakan batu-masyarakat menyebut bangunan yang menggunakan material batu ini dengan rumah batu, termasuk lantainya-dan beratapkan sirap. Renovasi membuat bangunan ruko menjadi lebih rendah (*Halilintar*, 11 Januari 1925:2). Renovasi juga merubah struktur bangunan ruko dengan membuat bak air di lantai dasar, sebagai pengganti penggunaan tong air (*Oetoesan Borneo*, 11 April 1928:2).

Perubahan fisik pasar terutama dikarenakan larangan *Pasar Fonds* untuk menggunakan kayu sebagai bahan utama bangunan. Penggunaan atap berbahan daun sagu, kajang, ataupun rumbia di larang oleh *Pasar Fonds* untuk mencegah terjadinya kebakaran (*Halilintar* No.37, 1923 : 1; *Oetoesan Borneo*, 11 April 1928: 2).

Bagian dari Pasar Cina Pontianak yang telah direnovasi menggunakan material batu pada tahun 1912 adalah klenteng (Uljee, 1925: 107). Klenteng merupakan kebutuhan dari para pemukim Tionghoa, termasuk dalam menjalankan usaha perdagangan. Rutinitas beribadah (sembahyang mengucapkan syukur) sebagai bagian dari aktivitas perdagangan dilakukan setiap pagi dan sore hari di klenteng (Tanggok, 2000:170).

Renovasi bangunan pasar³¹⁵ dilakukan secara besar-besaran pada tahun 1927 dan 1930. Renovasi dilakukan pada lebih dari seratus ruko dan pembangunan satu blok baru di area Pasar Tengah tahun 1927-1928. Renovasi di area Pasar Oeloe dilakukan pada tidak kurang dari 250 ruko di tahun 1930 (*Oetoesan Borneo*,

³¹⁵ Selain bangunan, terdapat perubahan pada bagian dari setiap ruko. Semula setiap ruko menggantungkan seember pasir untuk menanggulangi kebakaran. Dalam perkembangannya, sejak tahun 1920 gantungan ember pasir pada setiap ruko mulai berkurang dengan disediakannya pompa pemadam kebakaran (*brandsput/ brandspomp*) untuk mengatasi kebakaran (*Halilintar*, 14 Juli 1923 :3)

11 April 1928:2 ; *Algemeene Handelsblad voor Nederlandsch-Indie*, 2 Oktober 1930:1). Pembangunan kembali ruko-ruko pasar diselenggarakan oleh *Pasar Fonds* bersama *Platselijke Fonds* yang dilaksanakan oleh pemborong (*Aaunemer*) Belanda bernama Roestenbarg (Oetosan Borneo, 11 Januari 1928:1; Oetosan Borneo, 18 April 1928: 2).



Gambar 3.6 Jalan Pasar Tengah tahun 1950an (Sumber: Koleksi Marius A.P)

Bentuk ruko-ruko pasar berderet yang berkelompok dibangun berdasarkan dua hal utama. Dasar pertimbangan pembangunan pasar dilihat dari sudut pandang pendirinya, yaitu orang-orang Tionghoa. *Pertama*, untuk kepraktisan dalam berusaha. *Kedua*, untuk keamanan, baik dalam bertempat tinggal maupun berusaha.

Kepraktisan dalam berusaha membuat para pedagang membangun tempat usaha sekaligus pemukiman dalam satu bangunan. Waktu beraktivitas (berdagang) yang panjang dan dilakukan bersama keluarga akan lebih mudah jika mereka tinggal di tempat yang sama dengan toko mereka. Sehingga pergantian

pekerja antara anggota keluarga dan pengawasan orang tua terhadap kegiatan dagang anaknya dapat dilakukan lebih mudah.

Faktor keamanan membuat ruko-ruko berkelompok karena para pedagang yang merupakan imigran tersebut akan merasa aman jika bertempat tinggal dalam kelompoknya sendiri. Selain untuk saling menjaga harta miliki kelompoknya, dengan berkelompok mereka akan mudah mencari pertolongan. Selain solidaritas kelompok, ruko berkelompok ini juga didasarkan atas ketakutan mereka terhadap ancaman dari penduduk pribumi⁴ (Tohardi, 2003: 40-44).

Selain bangunan permanen, bentuk fisik Pasar Cina Pontianak juga mencakup parit dan bangunan non-permanen. Parit yang terdapat di Pasar Cina Pontianak terdiri atas tiga buah. Ketiga parit tersebut adalah Parit Pekong, Kanal Pintu Air, dan Parit Besar. Parit besar berada di area inti (*core area*) Pasar Pontianak, tepatnya di antara area Pasar Tengah dan Pasar Oeloe. Sementara Kanal Pintu Air memisahkan antara area Pasar Tengah dengan Pasar Ilir. Adapun Parit Pekong merupakan batas barat Pasar Pontianak, maka Kanal Pintu Air bersama Parit Pekong mengapit Pasar Ilir.

Bangunan non-permanen di Pasar Cina Pontianak didirikan di jalan antara deretan ruko. Bangunan non-permanen yang berupa warung-warung tenda diadakan sepanjang malam. Warung-warung non-permanen dibangun dengan atap kain kepar atau drill. Warung non-permanen setiap malamnya harus sudah dibongkar setelah lewat tengah malam (Halilintar No.12, 1923: 2). Bangunan non-permanen untuk kegiatan perdagangan pada malam hari ini dikenal dengan sebutan pasar malam (Matahari Borneo No. 2, 1929: 4).

4.2.2 Pedagang dan Pembeli

Unsur kedua yang akan dibahas dari perkembangan Pasar Cina Pontianak adalah pedagang dan pembeli. Diantara kedua elemen diatas, pedagang memiliki peran lebih besar dalam menentukan perjalanan dan perkembangan pasar. Pasalnya, pedagang adalah pihak penyelenggara dari aktivitas perdagangan yang dilakukan di pasar. Atas pertimbangan tersebut, bagian ini akan lebih menitik-beratkan pembahasan mengenai pedagang.

⁴ Catatan sejarah orang Cina di Borneo Barat memuat beberapa pertikaian antara kongsi-kongsi Cina dengan pribumi. Oleh karena itu, mereka merasa lebih aman dari ancaman orang luar jika hidup bersama kelompoknya.

Awal keberadaan Pasar Cina Pontianak di abad ke-19 merupakan Kampung Cina, sehingga dapat dipastikan bahwa keseluruhan pedaganginya adalah orang-orang Tionghoa yang bermukim di Kampung Cina adalah komunitas Tionghoa yang sebelumnya bekerja sebagai pedagang perantara pada VOC⁵. Selain keinginan dari orang-orang Tionghoa itu sendiri, pemerintah juga meminta mereka untuk melakukan fungsi ekonomi, yakni perdagangan.

Orang-orang Tionghoa ini memiliki karakter kewirausahaan perantau, seperti ulet, sabar, tekun, percaya akan kemampuan diri, semangat berusaha, berani mengambil resiko, dan cukup tahan uji dalam berdagang yang keseluruhannya mendukung kiprah mereka dalam perniagaan di daerah yang baru (La Ode, 1997: 98; Tan, 1979: 2). Karakter yang terbentuk oleh faktor-faktor sosial-budaya dan kelembagaan serta struktural tersebut merupakan potensi dalam mengembangkan Pasar Pontianak.

Nilai-nilai sosial-budaya yang membentuk para pedagang adalah budaya turun-temurun berdasarkan filsafat hidup⁶ Konfusianisme, Taoisme, dan Buddhisme, serta keadaan tempat migrasi yang kemudian lebih memperkuat kekeluargaan dan tekad mereka untuk maju. Jalinan kekeluargaan yang kuat membentuk perkumpulan sesuku maupun marga. Perkumpulan-perkumpulan keluarga membentuk hubungan pribadi (*guanxi*) dan kepercayaan (*xinyong*) antara para pedagang Tionghoa. Guanxi dan xinyong merupakan kekhasan perdagangan yang dilakukan orang-orang Tionghoa, demikian pula dengan pedagang Pasar Pontianak. Jalinan kekeluargaan merupakan perekat yang mengikat transaksi perdagangan dan sebagai alat untuk mereduksi biaya transaksi dalam bisnis yang dilakukan dalam berbagai situasi di mana perlindungan hukum untuk pelaksana kontrak sering tidak dapat diandalkan (Mackie, 2000: 181).

Faktor-faktor kelembagaan dan struktural yang membentuk karakter pedagang Pasar Cina Pontianak adalah kebijakan sosial-politik dan ekonomi kolonial. Stratifikasi sosial berdasarkan ras di masa kolonial telah menempatkan orang-orang Eropa di tingkat paling atas, orang-orang Tionghoa dan timur asing lainnya di lapisan kedua, sedangkan bangsa Indonesia di posisi paling bawah.

⁵ Orang-orang Cina tersebut dikembangkan sebagai golongan pedagang oleh VOC. Kemitraan usaha mereka terjalin atas kesamaan kepentingan ekonomi di daerah baru.

⁶ Walaupun orang-orang Cina perantauan dan keturunannya tidak menganggap diri mereka sebagai penganut konfusianisme, taoisme, ataupun buddhisme tetapi tata karma alamiah mereka sangat dipengaruhi oleh nilai-nilai Konfusius (Tobardi, 2003: 58).

Posisi orang-orang Tionghoa di kelas menengah memudahkan mereka untuk berhubungan dengan pribumi di kelas bawah. Selain itu, mereka juga diberi keleluasaan untuk menjalin hubungan dagang dengan sesama orang Tionghoa dalam bentuk perkumpulan yang terorganisasi. Perdagangan yang mereka jalin dengan luar negeri sangat mempengaruhi perkembangan Pasar Cina Pontianak terutama setelah diberlakukannya pelabuhan bebas pada Singapura. Pemberlakuan tersebut membuka hubungan langsung dengan Singapura serta negara-negara Indo Cina dan Barat secara tidak langsung. Akses para pedagang Tionghoa yang dapat menjangkau kelas atas dan kelas bawah membuat pemerintah mempercayakan pengelolaan pasar terhadap mereka.

Kebijakan ekonomi kolonial terhadap orang-orang Tionghoa adalah dengan memperkerjakan mereka atas nama pemerintah untuk mengambil sumber daya alam, mengumpulkan pajak, menyelenggarakan usaha pegadaian dan pengangkutan, serta monopoli perdagangan garan dan candu. Posisi kunci ekonomi yang diberikan pemerintah kolonial memperluas jaringan kontak-kontak perdagangan, peminjaman uang, perdagangan besar-besaran, dan pembelian bahan pokok (Irsyam, 1991: 193-201). Kebijakan ekonomi tersebut memudahkan para pedagang Pasar Cina Pontianak dalam menyelenggarakan dan mengembangkan perdagangan. Selain itu, kebijakan ekonomi pemerintah membuat modal etnis Tionghoa mendominasi perekonomian Pontianak, khususnya Pasar Pontianak.

Peluang dan karakter para pedagang Tionghoa membentuk teknik bisnis yang tergolong “canggih”. Teknik bisnis dan kekuatan yang mendukung perdagangan mereka diantaranya adalah pemilikan kapal dagang, pemilikan modal yang besar, penggunaan adat istiadat setempat, pemilikan pabrik (seperti pabrik penggilingan padi, pengasapan dan pengolahan karet, serta pengolahan tebu), penggunaan sistem persekot/ ijon (*voorschotsysteem*), proses pemilikan tanah (pembelian tanah yang seharusnya didahului dengan pengurusan surat izin tidak diindahkan, mereka malah lebih dulu membeli tanah baru kemudian mengurus surat izin), dan perdagangan gelap (*Matahari Borneo*, 13 November 1928: 4).

Kapal dagang milik pribadi ataupun milik kerabat akan memotong biaya transportasi sehingga akan menekan biaya pembelian. Sementara system persekot yang dilakukan dengan menbayar terlebih dahulu sebelum mendapatkan

barang membuat orang-orang Tionghoa dapat menguasai atau memonopoli suatu komoditas. Adapun cara curang dalam pembelian tanah membuat mereka memiliki tanah yang luas untuk dijadikan tempat usaha. Pabrik, sawah, dan kebun yang banyak diusahakan oleh etnis Tionghoa membuat para pedagang memiliki relasi perdagangan yang kuat. Adapun teknis-teknik bisnis para pedagang Tionghoa menyebabkan mereka memiliki pengaruh sangat besar dalam dunia perdagangan Pontianak terutama perdagangan hasil hutan dan hasil bumi.

Mulai tahun 1920-an Pasar Cina Pontianak mengalami perkembangan pedagang secara etnisitas. Perkembangan pedagang dapat dilihat dari nama toko-toko di Pasar Cina Pontianak (lihat subbab komoditas) yang menunjukkan bahwa pedagang Arab dan Jepang telah ikut ambil bagian dalam perdagangan di Pasar Pontianak. Walaupun terjadi perkembangan, etnis Tionghoa tetap menjadi bagian terbesar pedagang di Pasar Pontianak.

Mengenai perihal pembeli, sebagaimana yang telah diuraikan dalam subbab 3.1. bahwa keberadaan Kampung Cina sebagai pasar adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat sekitar. Jadi, pembeli lokal yang membeli barang kebutuhan sehari-hari dapat dilihat dari perkembangan penduduk dan pemukiman. Adapun pembeli di Pasar Cina Pontianak di awal abad ke-19 adalah orang-orang Belanda (pegawai pemerintah), Bugis, Melayu, Dayak, dan Tiongkok (*Bureau der Directoraat van Militair Commissie*, 1826; Veth, 1854: 20).

Selain orang-orang yang bermukim di wilayah sekitar pasar, pembeli juga ada yang berasal dari luar daerah yang memasok barang untuk Pasar Cina Pontianak dan sekaligus membeli barang di Pasar Cina Pontianak untuk dijual kembali di daerahnya. Para pembeli tersebut membeli barang-barang ekspor-impor. Hingga tahun 1850-an pembeli dari luar daerah yang telah datang ke Pasar Cina Pontianak berasal dari Jawa, Palembang, Tiongkok, Singapura, Riau, Belitung, dan Eropa (*Bureau der Directoraat van Militair Commissie*, 1826; Veth, 1854: 20).

Perkembangan pembeli lokal diduga mulai berlangsung sekitar tahun 1880-an. Selain yang telah disebut sebelumnya, pembeli yang meliputi masyarakat sekitar terdiri atas orang Jawa, Tambelan, Serasan, Banjar, Kuantan, Sulawesi, Kembodja (Kamboja), dan Saigon (Vietnam) (*Ministerie van Kolonien*, 1895). Walaupun hanya sebagian kecil, sejak abad ke-20 orang-orang Jepang dan Eropa (selain Belanda) juga telah bermukim di wilayah *Ibukota* sehingga sepertinya

sudah menjadi pembeli lokal Pasar Cina Pontianak (*Warta Borneo*, 1 November 1924: 4 dan lampiran 1; *Halilintar* No.3, 1923: 3; *Borneo Barat*, 29 Maret 1941: 2; *Oetoesan Borneo*, 4 Februari 1928: 3; *Oetoesan Borneo*, 18 Februari 1928: 4).

Perkembangan pembeli dari luar daerah juga terjadi pada awal abad ke-20. Para pembeli tersebut berasal dari Pantai Timur Sumatera, Serawak, Siam, dan Australia (*Hoofdkantoor van Scheepvaart*, 1909-1939).

4.2.3 Distribusi

Elemen ketiga yang terkandung dalam konsep pasar nyata (lihat subbab 1.6) adalah benda. Konsep tersebut menyatakan bahwa benda yang diperdagangkan di pasar adalah benda yang terdapat di sana (pasar). Konsep pasar tersebut menunjukkan adanya proses pengadaan barang untuk diperdagangkan di pasar. Proses pengadaan barang (distribusi) merupakan tahap yang harus dilakukan sebelum barang siap diperjualbelikan di pasar. Oleh karena itu subbab ini akan membahas cara pengadaan barang ke pasar dari tempat produksi, termasuk pemasok dan transportasi yang digunakan dalam proses distribusi.

Secara umum pengadaan barang atau masuknya barang ke Pasar Cina Pontianak melalui dua macam cara. *Pertama*, dibawa secara langsung yaitu barang yang berasal dari *Ibukota* dan sekitarnya serta dari daerah pedalaman Borneo Barat. *Kedua*, melalui pelabuhan yaitu barang yang berasal dari luar negeri dan dari daerah-daerah Nusantara. Selain cara masuknya barang, jenis dari barang itu sendiri mempengaruhi cara pengadaannya ke Pasar Pontianak.

Jenis barang yang tidak tahan lama seperti sayur, buah, dan ikan sebagian besar berasal dari *Ibukota* Pontianak dan sekitarnya. Berbagai jenis sayur dan buah dipasok oleh etnis Tionghoa yang diusahakan di lahan luas sebelah selatan Pasar Cina Pontianak (Kebon Cina atau biasa disebut oleh masyarakat sekitar *Kebon Sayok*—Kebun Sayur). Sayur-mayur juga didatangkan oleh masyarakat pribumi di sekitar Sungai Kakap dan Rasau. Sayur dan buah juga banyak didatangkan oleh kongsi-kongsi Cina di Mandor (sebelah utara Pontianak) (Vleming, 1926: 256).

Pasokan ikan ke Pasar Cina Pontianak sebagian besar diperoleh dari Sungai Kakap yang merupakan pelabuhan ikan Pontianak. Pengangkutan ikan-ikan segar dari pelabuhan ikan ke pasar dilakukan setiap pagi (MvO Horst, 1934: 26;43), sedangkan hewan-hewan sembelihan seperti kambing, sapi, dan babi diperoleh dari daerah *hinterland*. Daging potong diperoleh dari tempat

penyembelihan di Pasar Cina Pontianak (area Pasar Ilir/ Pasar Ikan) yang kemudian pada 1921 dipindahkan ke Sungai Jawi Ilir (batas barat Tanah Seribu) (MvO James, 1921: 13; Halilintar No. 24, 1923: 3; MvO, 1938: 18).

Bahan pangan yang masuk ke Pasar Cina Pontianak juga ada yang merupakan hasil perkebunan, seperti sagu, lada, dan kopi. Tepung sagu yang terdapat di Pasar Cina Pontianak merupakan hasil produksi olahan di Pontianak (produk ini juga banyak diminta oleh Singapura dan Jepang. Tanaman sagu sebagai bahan baku tepung sagu diperoleh di sepanjang Sungai Kakap, Sungai Kapuas Kecil, dan Sungai Ambawang. Sisa olahan sagu (ampas sagu) yang merupakan bahan dasar dedak juga dipasok ke Pasar Cina Pontianak untuk diekspor (Uljee, 1925: 68; Notowardoyo, 1951: 39).

Pasokan lada untuk Pasar Cina Pontianak diperoleh dalam skala kecil dari perkebunan orang Melayu di daerah Sungai Sahang (bagian barat Pontianak). Selain itu, para petani Tionghoa di Mandor juga memasok sebagian besar lada dan gambir untuk Pasar Cina Pontianak (Vleming, 1926: 257).

Pasar Cina Pontianak juga mendapat pasokan kopi jenis robusta dari kebun kopi milik orang Eropa di Pematang Tujuh, *Onderafdeeling* Pontianak, yang telah berproduksi sejak 1933. Kopi yang masuk juga ada yang telah diolah menjadi kopi bubuk (MvO Horst, 1934: 24).

Selain bahan-bahan pangan, tanaman produksi juga dipasok dari daerah *Ibukota* dan sekitarnya antara lain, kelapa (kopra) dan karet. Pasokan kopra diperoleh dari perkebunan kelapa terbesar yang terdapat di Pontianak, yakni dari Telok Melano (MvO Prehn, 1933: 29). Kopra juga diperoleh dari petani Bugis yang menanam kelapa dalam skala kecil di halaman sekitar pemukimannya, yaitu di daerah Sungai Kakap, Sungai Peniti, Sungai Itik, dan Rasau (MvO Horst, 1934: 23). Selain dalam bentuk kopra, olahan kelapa yang masuk ke Pasar Cina Pontianak juga berupa minyak kelapa yang diperoleh dari dua pabrik minyak kelapa yang terdapat di seberang Pasar Pontianak, yaitu Pabrik Law Ban Seng dan Hemes&Co. Ampas minyak sisa olahan juga dipasok ke Pasar Cina Pontianak sebagai makanan sapi dan babi (*Halilintar*, 31 Desember 1927: 1).

Tanaman produksi lain untuk Pasar Cina Pontianak adalah komoditas karet yang termasuk komoditas ekspor utama Pontianak (karet banyak diminta oleh Amerika dan Eropa sebagai bahan baku produksi ban) (Ricklefs, 1993: 230). Hasil produksi karet dari Pontianak diperoleh dari penduduk, baik Melayu

maupun Tionghoa yang mana saat itu hampir setengah luas tanah di Pontianak ditanami karet. Oleh karena itu, sebagian hasil produksi karet penduduk-lah yang memenuhi stok karet di Pasar Pontianak.

Produksi karet yang masuk ke Pasar Cina Pontianak masih berupa bola karet gulungan. Bola-bola karet tersebut ada yang murni sehingga disebut dengan bola karet bersih dan yang masih tercampur dengan pasir atau tanah sehingga disebut bola karet kotor. Oleh karena itu, para pedagang masih harus menyortirnya sebelum dibeli oleh pabrik-pabrik pengolahan karet. Setelah diolah di pabrik, karet-karet olahan dalam bentuk lembaran (*sheet*) dijual oleh pabrik kepada para pedagang di Pasar Cina Pontianak untuk dijual kembali.

Peningkatan penanaman karet disertai pula dengan peningkatan pembangunan rumah pengasapan yang sebagian besar dimiliki oleh etnis Tionghoa dan sebagian kecil milik swasta Belanda. Rumah-rumah pengasapan tersebut sebagian besar terletak di Siantan, seberang Pasar Pontianak. Dekatnya tempat pemrosesan karet memudahkan pabrik-pabrik mendapatkan bahan mentah dari Pasar Cina Pontianak dan sebaliknya para pedagang mudah memperoleh karet olahan hasil produksi pabrik.

Para pedagang Tionghoa biasanya melakukan sistem persekot atau uang muka (*voorschottensysteem*). Persekot dilakukan untuk mendapatkan hasil perkebunan dengan harga yang murah dalam skala besar karena dibeli sebelum panen. Barang-barang yang akan dijual ke Pasar Cina Pontianak ada yang dibawa dan dijual langsung oleh produsennya, namun ada pula yang dibeli di tempat produksi oleh para pedagang Tionghoa yang kemudian membawanya ke Pasar Pontianak. Para pedagang Tionghoa menggunakan jasa para kuli untuk mengangkut karet, lada, dan gambir ke pasar (MvO James, 1921: 23).

Barang-barang dagang dibawa melalui jalan darat dan sungai. Namun sebagian besar masyarakat masih menggunakan transportasi sungai. Kawasan Pasar Cina Pontianak yang dilalui parit-parit besar sehingga dapat dilalui sampan, dimanfaatkan masyarakat yang bertani untuk langsung menyalurkan hasil produksi tanamannya ke pasar. Angkutan air yang umum digunakan di *Ibukota* adalah sejenis perahu motor (*motor boat*) dan tongkang (MvO Horst, 1934: 37-39).

Jalanan di *Ibukota* dan seluruh jalan pesisir pantainya yang telah dikeraskan sejak tahun 1916 memudahkan proses pengangkutan barang melalui jalan darat. Orang-orang Melayu banyak menggunakan gerobak untuk mengangkut barang

melalui darat. Gerobak biasanya ditarik oleh kuda, namun penggunaan kuda semakin berkurang.⁷ Penggunaan kuda sebagai penarik gerobak mulai digantikan oleh sepeda, yang mulanya banyak digunakan oleh orang Tionghoa (MvO Horst, 1934: 37).

Penggunaan mobil barang (*vracht auto*) dan bis umum (*bussen algemeen*) yang telah diadakan sejak tahun 1918 memudahkan proses pengadaan barang melalui jalan darat. Namun, jalan menuju Sungai Kakap (bagian barat Pontianak) sebagian besar belum dikeraskan, sehingga sebagian akses jalan darat di *Ibukota* ditutup untuk mobil pada musim hujan. Oleh karena itu, saat musim hujan pengangkutan barang dari ujung barat *Ibukota* Pontianak (daerah S. Kakap, S. Itik, dan Rasau) menggunakan transportasi sungai. Barang-barang yang berasal dari sebelah utara Kota Pontianak (Sungai Pinyuh dan Mandor) sudah dapat diangkut menggunakan transportasi darat karena jalan pesisir (*kust weg*) menuju Sungai Pinyuh dan Mandor telah dikeraskan dan lagi telah tersedia mobil pengangkutan⁸ (Zondervan, 1928: 608; MvO Horst, 1934: 37; MvO Oberman, 1938: 39).

Tanaman produksi yang dijual di Pasar Cina Pontianak sebagian besar berasal dari daerah-daerah pedalaman Borneo Barat. Hasil hutan yang banyak diperoleh dari pedalaman antara lain pinang, gambir, karet (getah), lada, dammar, rotan, tengkawang, dan kayu.

Kayu yang biasa dijual di Pasar Cina Pontianak terdiri atas jenis yang keras seperti tekam, keladan, dan kroeing ataupun jenis yang lunak seperti kayu lampung. Kayu-kayu tersebut kebanyakan dibawa dari Sanggau dan Sekadau (MvO Horst, 1934: 24).

Selain dari Mandor, pasokan lada, gambir, dan kelapa (kopra) dalam skala besar dibawa oleh orang-orang Tionghoa dari Singkawang, Monterado, Sanggau Ledo, dan Bengkayang ke Pasar Cina Pontianak (MvO James, 1921: 10; Vleming, 1926: 257, Notowardoyo, 1951: 38). Pasokan kelapa (kopra) juga dipeoleh dari pesisir utara Pemangkat (MvO Prehn, 1933: 29). Disamping itu, tepung sagu juga

⁷ Tahun 1930-an gerobak yang ditarik kuda di *Ibukota* Pontianak hanya tersisa tiga buah (MvO Horst, 1934: 37).

⁸ Mobil barang yang tersedi hingga 1925 berjumlah 26 buah (Zondervan, 1928: 608). Jumlah ini berkembang hingga 218 di tahun 1937. Mobil umum sampai tahun 1938-an di *Afdeeling* Pontianak adalah 148 buah sedangkan bis umum sudah berjumlah 218 buah. Keseluruhan kendaraan bermotor termasuk mobil pribadi dan motor berjumlah lebih dari 850 buah hingga 1937 (MvO Horst, 1934: 37; MvO Oberman, 1938: 39).

dapat diperoleh dari pabrik pengolahan di Sambas. Tanaman sagu yang diolah diperoleh dari Mempawah, Landak, Sungai Sambas, Selaku, dan Sebangkau (Uljee, 1925: 68; Notowardoyo, 1951: 39).

Sebagian besar hasil hutan yang masuk ke Pasar Cina Pontianak merupakan barang ekspor. Berdasarkan tabel berikut dapat diperkirakan jenis dan volume perdagangan hasil hutan yang diperdagangkan di Pasar Cina Pontianak dari tahun ke tahun dalam kurun waktu empat puluh tahun. Keseluruhan data menunjukkan bahwa korpra merupakan hasil hutan yang jumlah pasokannya terus mengalami peningkatan.

Tabel 3.1 Ekspor Hasil Hutan dan Perkebunan (dalam ton)

Hasil Bumi	1900	1910	1920	1930	1940
Sagu	1.673	-	-	7.429	1.754
Kopra	4.339	23.125	31.464	71.726	75.217
Pinang	812	2.957	2.095	1.505	1.561
Gambir	-	1.664	3.017	2.313	3.611
Lada	38	856	1.913	1.188	665
Getah Perca	4.326	259	29	300	-
Getah Hang- kang	-	-	344	-	180
Jelutung	-	-	504	282	1.705
Damar	-	-	2.365	105	4.615
Copal	-	-	965	169	230
Rotan	3.623	1.619	4.924	1.590	1.907
Tengkawang	-	362	2.477	3.076	3.728

(Sumber: Bohn dalam Purwana et al, 2004: 118).

Selain hasil hutan, pedalaman Borneo Barat juga memasukkan hasil tambang berupa intan dan emas. Emas diperoleh dari penambang-penambang Tionghoa di Mandor, Landak, dan Sungai Ayak. Hasil penambangan emas yang diperoleh masih berupa emas yang bercampur dengan tanah (*alluvial goud*) dan serbuk emas (*stofgoud*). Para penambang Tionghoa menjual hasil tambangnya kepada para pedagang Pasar Cina Pontianak dalam bentuk serbuk. Hasil penambangan intan banyak diperoleh dari Landak (menuju dan di Sungai Landak), di sebelah kanan Sungai Munggu, aliran hulu Ngabang hingga Tau Hulu, dan di Sekayam Huku (Sanggau) (MvO Horst, 1934: 27).

Serbuk emas diolah menjadi emas batangan ataupun perhiasan. Begitu juga dengan intan yang masih kasar digosok di Pasar Pontianak. Para pengolah emas dan penggosok intan terdiri atas orang-orang Tionghoa dan Melayu. Tempat penggosokan intan hanya terdapat di Pasar Cina Pontianak (MvO Horst, 1934: 26). Pengolahan emas dan penggosokan intan dikerjakan di bagian belakang ruko-ruko pasar (Matahari Borneo, 4 Desember 1928: 4).

Selain hasil hutan dan hasil tambang, hewan untuk sembelihan bisa diperoleh dari pedalaman namun yang berasal dari peternakan di daerah Mempawah, Semintau, Melawi, dan Sekadau (MvO James: 1921: 13; MvO Oberman, 1938: 18). Ikan juga dipasok dari daerah Tayan yang melakukan usaha perikanan dalam skala kecil yang dilakukan di sungai (MvO Horst, 1934: 26 dan 43). Pasar Cina Pontianak juga memasok barang kerajinan tangan, berupa kain tenun, tikar, dan keranjang anyaman dalam jumlah yang terbatas. Tenunan yang dihasilkan dari kapas seperti sarung, kain katun, yang diolah menjadi rok dan selendang dapat diperoleh dari Sambas. Kain tenun tersebut diproduksi oleh para wanita Melayu Sambas. Kerajinan tangan berupa tikar dan keranjang anyaman yang terbuat dari daun nipah dan daun gelagah dibuat oleh para wanita Dayak⁹ (MvO Horst, 1934: 27).

Sebelum masuk ke Pontianak, banyak orang-orang Tionghoa telah tinggal di pedalaman Borneo Barat. Oleh karena itu, tidak sulit bagi mereka untuk menjalin hubungan dagang dengan masyarakat pedalaman. Sebagian besar pedagang Tionghoa berlayar ke pedalaman selama berbulan-bulan untuk memenuhi persediaan barang dagangan di Pasar Cina Pontianak (MvO Horst, 1934: 25).

⁹Tidak ada keterangan yang jelas mengenai suku maupun daerahnya.

Barang-barang dari daerah pedalaman ada yang dibawa langsung oleh para penghasilnya, namun sebagian besar disalurkan melalui tengkulak Tionghoa yang mendatangi kampung-kampung daerah pedalaman. Tengkulak Tionghoa menjadi pedagang perantara antara produsen di pedalaman dengan pedagang di Pasar Cina Pontianak (Vleming, 1926: 258).

Pedagang Tionghoa melakukan pertukaran barang dengan orang-orang pedalaman untuk mendapatkan barang. Barang-barang hasil bumi dan hasil hutan dari pedalaman seperti Sintang, Nanga Pinoh, Semitau, Kapuas Hulu, Tayan, Sanggau, Sekadau, Sungai Ayak, dan Belitang ditukar dengan bahan makanan seperti beras dan gula, bahan-bahan pakaian (*manufakturen*), dan barang-barang kelontong/ kebutuhan rumah tangga dari Pontianak. Kegiatan pertukaran barang dagang di sepanjang Sungai Kapuas hingga hulu dipenuhi oleh pedagang Tionghoa (MvO Oberman, 1938: 35-36).

Orang-orang pedalaman terkadang datang ke Pontianak untuk membawa hasil bumi dan kerajinan tangannya. Namun, mereka tidak menggunakan alat transportasi darat. Mereka biasanya berjalan kaki menyusuri hutan untuk menukarkan hasil hutan dan kerajinan tangan mereka dengan kebutuhan hidup lain seperti garam, tembakau, kain, dan besi. Barang-barang yang akan mereka tukarkan dibawa menggunakan *tjantung* dan *pengambin*. Keterbatasan penguasaan alat transportasi untuk mengangkut hasil bumi dalam skala besar menyebabkan sulitnya orang pedalaman yang datang ke kota. Maka, para pedagang yang cenderung datang ke pedalaman untuk mengambil barang dagangan dari mereka.

Para pedagang masih menggunakan sungai sebagai satu-satunya jalan untuk lalu-lintas jarak jauh ke pedalaman (MvO Horst, 1934: 37-38). Alat transportasi Borneo Barat yang sering digunakan dalam melakukan pertukaran dan pengangkutan barang dagang adalah sampan, tongkang, perahu *bandung* (*huisbooten*), perahu motor (*motor boot/ stoom boot*), kapal tarik (*sleepboot*), dan kapal motor (*motorscheep*) (MvO. Oberman, 1938: 35).

Usaha penyewaan perahu motor dan bandung tarik yang diusahakan oleh para pedagang Tionghoa di Pasar Cina Pontianak juga dimanfaatkan untuk mengambil barang dagangan dari pedalaman. Perahu motor digunakan sebagai penghubung antarpantai, yaitu menuju Ketapang dan Mempawah. Perahu yang disewa ini juga melayani rut eke pedalaman hingga Putus Sibau (Kapuas Hulu) dan rute Nanga Pinoh hingga ke Melawi. Untuk melewati sungai-sungai

pedalaman yang berjeram-jeram dan berarus kencang, digunakan perahu kecil atau tongkang. Perahu kecil dan tongkang yang digandeng dengan *bandung-bandung* agar dapat memuat barang lebih banyak. Kapal terbesar yang bisa digunakan melewati sungai-sungai di hulu bermuatan sekitar delapan puluh pikul. Badan kapal yang terbesar terbuat dari kayu selebar tiga sampai empat meter dengan panjang garis tengah sekitar 40,5 meter, dan dilengkapi dengan dua buah dayung (Halilintar, 31 Desember 1927: 1; MvO, 1934: 38).

Selain kapal tradisional, pelayaran ke pedalaman sudah diselenggarakan oleh pemerintah dengan mengadakan kapal hekwiler “Kapoeas” milik KPM (Oetoesan Borneo, 31 Desember 1927: 1). Pihak swasta juga sudah menyelenggarakan pelayaran ke daerah-daerah *hinterland* yang memiliki pelabuhan. Misalnya, S.S. van der Parra yang melayani rute Sambas-Pontianak, Singkawang, dan Pemangkat-Pontianak dan S.S. Bengkoelen, yang melayani rute Pemangkat-Pontianak (Oetoesan Borneo, 18 Februari 1928: 2).

Pembangunan jalan darat (jalan pesisir/ *kustweg*) untuk jalur Pontianak-Mempawa-Singkawang-Pemangkat-Sambas dilaksanakan tahun 1913-1916 (MvO James, 1921: 6). Oleh karena itu para pedagang juga sudah mulai memanfaatkan angkutan darat. Jenis angkutan darat yang telah tersedia berupa mobil barang (*vracht auto*) dan bus (*auto bus*). Namun keterbatasan sarana dan alat transportasi darat membuat transportasi air masih menjadi pendukung utama perdagangan, khususnya bagi Pasar Cina Pontianak (MvO Horst, 1934: 43; MvO Oberman, 1938: 35-38).

Selain bahan-bahan mentah dari pedalaman yang merupakan barang ekspor Pasar Cina Pontianak juga memperdagangkan barang-barang impor. Barang-barang impor yang masuk ke Pasar Cina Pontianak antara lain, suku cadang mobil, sepeda, kulit dan barang-barang dari kulit, korek api, mesin-mesin, mesin jahit, barang pecah-belah, peralatan musik, besi dan baja, karung, bahan tekstil, benang (bahan pakaian), pakaian, topi, keramik, barang-barang keperluan rumah tangga (kelontong), perabot dan bahan-bahan melukis, minyak wangi dan alat kecantikan, rokok, makanan ternak, rempah-rempah, bir, biskuit, minuman keras, minuman kemasan, bahan makanan, telur, obat-obatan, sayuran (yang telah dikeringkan dan dikalengkan), tepung dan gandum, bahan-bahan pembuat roti, susu, air mineral, kertas, beras, gula, tembakau, ikan, daging, buah-buahan. Tiga komoditas dengan jumlah pasokan tertinggi hingga tahun 1928 adalah bahan-

bahan tekstil (*manufakturen*), beras, dan rokok (*sigaretten*) (Zondervan, 1928: 617-618).

Barang-barang impor yang dimaksud berasal dari daerah-daerah Nusantara di luar Borneo Barat dan dari luar negeri, oleh karena itu tidak dapat dipastikan daerah asal dari barang-barang impor tersebut. Barang-barang impor dari luar negeri sebagian besar didatangkan dari pelabuhan Singapura (pelabuhan bebas internasional) (MvO Oberman, 1938: 39). Selain dari Singapura, sebagian kecil didatangkan langsung dari negara importir (tidak melalui Singapura), seperti Siam, Tiongkok, Jepang, Deutschland, dan Inggris (*Hoofdkantoor van Scheepvaart*, 1918-1939).

Barang-barang impor dari luar negeri di Pasar Cina Pontianak diperoleh melalui pelabuhan pemerintah. Pasar Cina Pontianak yang terletak di dekat pelabuhan memiliki kemudahan akses untuk mendapatkan hasil bongkar-muat barang pelabuhan.

Masuknya barang-barang dari luar negeri didukung oleh pelayaran yang diadakan oleh KPM (*Koninkelijke Paketvaart Maatschappij*) sejak 1895, Thong Ek, dan Blue Funnel (*Straits Steamship Cy Limited*) sejak Januari 1925. Pelayaran-pelayaran yang memiliki perjanjian dengan pemerintah tersebut menggunakan kapal-kapal yang berbobot maksimum 1700 ton dengan kedalaman tidak lebih dari sebelas kaki oleh karena dangkalnya muara Sungai Kapuas (Uljee, 1925: 92).

Pelayaran yang diselenggarakan KPM dijalankan sebanyak dua minggu sekali dengan rute dari Singapura ke Pontianak (rute dua belas). Pada 1895 KPM juga menyelenggarakan rute Batavia-Pontianak-Sambas-Singapura. Adapun pelayaran Thong Ek yang berpangkalan di Pontianak juga melayani rute Pontianak-Singapura secara tidak tetap dengan empat buah kapal (Uljee, 1925: 92). Sementara *Staits Steamship* melayani perjalanan Singapura-Pontianak seminggu sekali (Warta Borneo, 1925: 4). Selain itu, terdapat pula kapal-kapal swasta yang berpangkalan di Singapura seperti Khen Foeng, Ban Fo Soon, dan S.S. Koemai melayani rute Singapura-Pontianak secara tidak tetap (Halilintar, 9 Februari 1924; Oetoesan Borneo, 31 Desember 1927: 1; 18 Februari 1928: 2). Banyaknya rute pelayaran antara Pontianak-Singapura mendukung perkembangan perdagangan di Pontianak, khususnya Pasar Pontianak.

Lain halnya dengan barang-barang dari luar negeri, barang-barang dari daerah-daerah Nusantara sebagian besar datang dari pelabuhan Batavia sebagai

Pontianak dari daerah Nusantara dilakukan di pelabuhan pemerintah dan pelabuhan rakyat bergantung pada penggunaan kapal.

Barang dagang yang dibawa menggunakan kapal layar (*kustvaart*) masuk melalui pelabuhan rakyat.¹⁰ Kapal-kapal layar pribumi terdiri atas perahu layar tradisional non-mesin, seperti *wangkang*, *paduwangkang*, *pancalang*, *cemplong*, dan *janggalan* (Sulistiyono, 1997: 212).

Barang dagang yang dibawa menggunakan kapal api (*scheepvaart*), masuk melalui pelabuhan pemerintah.¹¹ Masuknya kapal dagang dari daerah Nusantara minggu sekali dengan diadakannya rute-rute antara Pontianak dengan daerah-daerah lain di Nusantara oleh KPM. Rute enam yang melayani rute Batavia-Belitung-Pontianak dilakukan empat minggu sekali sejak 1 Januari 1891. Rute sepuluh yang dilakukan dua bulan sekali dari Batavia ke Pontianak (Uljee, 1925: 92).

Kapal api swasta yang membawa barang dagangan ke Pontianak datang dari Batavia dan daerah lain Nusantara. Kapal api swasta dari Batavia antara lain S.S. de Kock (dapat memuat ± 500 ton), S.S. Merkus (dapat memuat ± 600 ton), S.S. Ban So Fon (dapat memuat ± 450 ton), S.S. Ban Hin Goan (bisa memuat ± 450 ton), dan S.S. Valentyn (bisa memuat ± 300 ton) (*Halilintar*, 31 Desember 1927: 1). Kapal api swasta lain yang tidak hanya mengadakan pelayaran dari Batavia antara lain, S.S. van Goens yang mengadakan rute Tanjung Priok-Pontianak, Surabaya-Pontianak, dan Makassar-Pontianak, S.S. Bengkoelen mengadakan rute Tanjung Priok-Pontianak dan rute Semarang-Pontianak (*Oetoesan Borneo*, 18 Februari 1928: 2).

Kedatangan kapal dagang ke Pelabuhan Pontianak berkaitan dengan volume perdagangan barang-barang impor di Pasar Pontianak. Hal itu dikarenakan 90% barang impor dan ekspor di Borneo Barat masuk ke Pasar Cina Pontianak (Zondervan, 1928: 620). Kedatangan kapal dagang ke Pontianak pun mengalami pasang surut. Hal tersebut dapat terlihat dari tabel berikut.

¹⁰Pelabuhan rakyat (Pelabuhan Seng Hie) melayani pelayaran dalam negeri / pelayaran pribumi (domestic shipping).

¹¹Pelabuhan pemerintah selain melayani pelayaran internasional, juga pelayaran nasional (national shipping) yang menggunakan kapal mesin.

Tabel 3.2 Kapal-Kapal Dagang yang Masuk ke Pelabuhan Pontianak

Tahun	Kapal Api		Kapal Layar	
	Jumlah	Muatan (dalam seribu ton)	Jumlah	Muatan (dalam seribu ton)
1919	632	311	721	35
1920	473	270	617	30
1921	497	254	683	32
1922	524	267	733	35
1923	507	318	960	41
1924	667	309	1369	52
1925	800	376	1640	56
1926	922	481	1948	54
1927	1230	528	2086	80
1928	1190	513	2108	83
1929	1335	513	1942	77
1930	1033	675	2031	80
1931	1041	923	1907	79
1932	857	813	1750	66
1933	796	716	1854	66
1934	675	846	1843	67
1935	580	817	1997	66
1936	512	795	1138	57
1937	563	899	2693	83
1938	553	883	2746	77
1939	626	913	3857	95

(Sumber: *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie 1919-1939*)

Secara umum, tabel di atas menunjukkan penurunan kedatangan kapal sekitar tahun 1930-an. Berdasarkan jumlahnya, penurunan signifikan terjadi pada kapal api yang sebagian besar berasal dari luar Nusantara, sedangkan penurunan jumlah kapal layar yang sebagian besar berasal dari Nusantara dan sekitarnya tidak signifikan. Berdasarkan besar muatan, muatan yang dibawa kapal api tidak mengalami penurunan yang signifikan, sedangkan muatan yang dibawa kapal

layar mengalami penurunan. Hal ini dikarenakan kapal api membawa muatan yang lebih besar, walaupun jumlah kapal api yang masuk mengalami penurunan.

Berbeda dengan kapal api, kapal layar yang masuk ke Pontianak saat malaise adalah kapal-kapal kecil milik pedagang pribumi, sehingga kedatangan kapal layar mengalami kenaikan yang drastis di akhir dasawarsa ketiga abad ke-20. Selain itu, sebagian kapal-kapal kecil Nusantara yang biasanya datang ke pelabuhan-pelabuhan Jawa beralih ke Pontianak karena penurunan aktivitas perdagangan di Jawa. Kapal-kapal kecil tersebut sebagian besar berasal dari Batavia. Jadi, dapat disimpulkan bahwa pengadaan barang (volume barang dagang) yang masuk ke Pasar Cina Pontianak tidak mengalami penurunan yang signifikan, walaupun malaise (*Oetoesan Borneo*, 7 Januari 1928: 1).

4.2.4 Komoditas

Setelah melalui proses distribusi, barang-barang yang masuk ke Pasar Cina Pontianak menjadi komoditas. Secara umum, komoditas diartikan sebagai barang niaga yang diperjualbelikan (Nastiti, 2003: 66). Komoditas Pasar Cina Pontianak pada awal keberadaannya (saat masih berstatus sebagai Kampung Cina) hanya meliputi hasil bumi dan barang-barang kelontong produksi Negara Tiongkok maupun Eropa (Veth, 1854: 16). Perkembangan jenis komoditas di Pasar Cina Pontianak kemungkinan terjadi sejak perluasan wilayah pasar di akhir abad ke-19.

Pasar Cina Pontianak merupakan kawasan perdagangan satu-satunya di *Afdeelingshoofdplaats* Pontianak, oleh karena itu berbagi macam komoditas tersentralisasi di pasar ini. Komoditas yang diperdagangkan terdiri atas tiga jenis, yaitu komoditas industri, konsumsi, dan jasa.

Komoditas industri adalah barang niaga yang digunakan untuk memproduksi atau digunakan dalam menjalankan suatu usaha (Alma, 2000: 25). Komoditas industri yang tersedia di Pasar Cina Pontianak antara lain:

- 1) Getah, terdiri atas berbagai jenis, yakni: (a) getah raba; (b) *blanket*; (c) *blanket c*; (d) *bark crepe*; (e) *smoked sheet*; (f) *air dried sheets*; (g) *ongedr. sheets* 50 pCt; (h) *slabs* 80 pCt. *droog* (kering); (i) *scaps* 60 pCt. kering; (j) getah jelutung no.1 dan no.2; (k) getah jungkang no.1 dan no.2; (l) getah merah no.1 dan no.2

- 2) Kopra, antara lain: (a) fob. Nug; (b) e.k
- 3) Gambir, terdiri atas kualitas no.1, no.2, dan no.3
- 4) Lada hitam dan putih
- 5) Dammar, terdiri atas tiga macam, yaitu: (a) dammar mata kucing no.1-4; (b) damar daging no.1-3; (c) dammar batu hitam no.1 dan no.3
- 6) Rotan, terdiri atas: (a) rotan Jerman halus; (b) rotan Jerman kasar; (c) rotan Jerman sabut; (d) rotan Jerman sega; (e) rotan rotan Jerman sega air; (f) rotan Jerman belah (*gespleten*); (g) rotan Jerman païidas (halus)
- 7) Lilin lebah, terdiri atas: (a) no.1 (kuning bersih); (b) no.2 (kuning kotor); (c) no.3 (tidak kuning bersih); (d) no.4 (tidak kuning kotor).
- 8) Pinang
- 9) Tengkwang
- 10) Kayu, antara lain: (a) tekam; (b) keladan; (c) kroeing; (d) kayu lampung
- 11) Sarang burung
- 12) Besi dan baja
- 13) Karung (Bohn dalam Purwana et al., 2004: 118; Zondervan, 1928: 618; MvO Horst, 1934: 27; MvO Oberman, 1938: 27; Purwana et al., 2004: 55; Hasanuddin, 2000: 94; Borneo Barat, 14 Agustus 1937: 3; 21 Agustus 1941: 3).

Barang-barang industri di atas dijual oleh perusahaan-perusahaan dagang ekspor-impor dan toko-toko di Pasar Pontianak. Perusahaan dagang besar yang menjual komoditas tanaman industri antara lain *Borneo Sumatera Handel Maatschappij (Borsumij)* dan *Borneo Hout Handel* yang terletak di *Pasar Besar Weg/ Sultan Weg* (Halilintar, 7 Januari 1928: 1; Matahari Borneo, 28 Oktober 1928: 3). Toko milik Lim Kiat Tjay merk Yong Seng yang kantornya terletak di Pasar Tengah menjual kopra, beras, lada, tengkwang, dan hasil bumi lainnya (*Warta Borneo*, 1 November 1924). Pho Thong Ann yang menjual karet di wilayah Pasar oeloe serta kantor eksportir besar karet dan kopra sekaligus agen minyak milik Kwee Kai Hah di Pasar Oeloe (*Algemeene Handelsblad voor Nederlandsch Indie*, 2 Oktober 1930: 1).

Komoditas konsumsi adalah barang niaga yang digunakan oleh konsumen dan rumah tangga secara individual untuk konsumsi akhir (Alma, 2000: 25). Komoditas konsumsi yang terdapat di Pasar Cina Pontianak tidak hanya tersedia barang primer berupa bahan pangan dan pakaian, melainkan pula

barang sekunder. Komoditas konsumsi yang tersedia di Pasar Cina Pontianak berdasarkan beberapa sumber antara lain:

- 1) Beras terdiri atas: (a) beras siam no.1 dan no.2; (b) beras patah no.1 dan no.2; (c) beras jawa (beras dulu); (d) ho eng; (e) pek ciam; (g) ang cam; (h) lolosan; (i) beras merah
- 2) Tepung gandum, kanji, dan sagu
- 3) Minyak kelapa
- 4) Gula pasir
- 5) Kopi jawa, kopi biji, dan kopi bubuk no.1 dan no.2
- 6) Bawang putih, bawang merah, dan bawang besar
- 7) Kacang tanah
- 8) Buncis merah
- 9) Ikan garam (asin) dan ikan kering
- 10) Kentang
- 11) Cabe kering
- 12) Pala
- 13) Keminting
- 14) Daging sapi, daging babi, dan daging kambing
- 15) Ayam
- 16) Bebek
- 17) Teh parakan salak
- 18) Kecap asin
- 19) Gula merah
- 20) Susu cap Nona dan susu cap Medal
- 21) Mentega Australia Segitiga, mentega tiruan Blue band, mentega Planta, mentega Palmboom, mentega Palmvita
- 22) Telur ayam, telur bebek, telur bebek asin
- 23) Sabun cuci cap Ringgit, cap Pontianak besar dan kecil, dan cap Toko Pontianak West Borneo
- 24) Sayuran (yang telah dikeringkan dan dikalengkan)
- 25) Biskuit
- 26) Minuman kemasan
- 27) Obat-obatan
- 28) Makanan ternak

- 29) Rokok
- 30) Tembakau
- 31) Bir dan minuman keras lainnya
- 32) Barang pecah-belah
- 33) Peralatan music
- 34) Barang-barang tekstil, seperti benang, bahan tekstil, pakaian, dan topi
- 35) Barang-barang kelontong
- 36) Perabot rumah tangga, seperti keramik dan lukisan
- 37) Minyak wangi dan alat kecantikan
- 38) Korek api.

Diantara komoditas konsumsi yang dijual di Pasar Pontianak, terdapat tiga komoditas dengan jumlah pasokan terbesar, yakni bahan-bahan tekstil (*manufakturen*), beras, dan rokok (*sigaretten*) (Zondervan, 1928: 617-618).

Bahan pangan seperti sayur, buah, dan ikan diperdagangkan di kawasan Pasar Ilir (Pasar Ikan). Toko-toko yang menjual ikan dan hasil laut lainnya terletak di antara dua parit (Parit Pekong dan Kanal Pintu Air) agar sisa barang yang berbau amis dapat dialirkan langsung ke sungai besar menuju laut. Toko yang menjual sayur berada di kawasan Pasar Sayur. Pasar Sayur terletak di deretan timur bagian belakang Pasar Ilir. Sementara pasar daging terletak di area belakang Pasar Ilir, berhadapan dengan Pasar Sayur, dan menyentuh Sungai Kapuas. Adapun tempat khusus pelelangan ikan dibangun di tepi Sungai Kapuas di area Pasar Ilir, sejajar dengan pasar daging (Halilintar No.24, 1923: 3).

Komoditas konsumsi lainnya dijual oleh berbagai toko. Misalnya, Toko Baroe milik Lauw Boen Tjia menjual berbagai makanan produksi Tilleman & Dros, Leiden (Halilintar No. 46, 1924: 3). Agen minuman impor dari Singapura Fraser & Neave Lmted menjual minuman kemasan (Matahari Borneo, 28 Oktober 1928: 3). Toko Marui & co menjual obat-obatan di wilayah Pasar Oeloe (Halilintar No.46, 1924: 3). Apoteker Tionghoa Wong Kim Tong membuka apotek di wilayah Pasar Oeloe dengan menjual obat-obatan racikan khas Tionghoa (*Algemeene Handelsblad voor Nederlandsch Indie*, 2 Oktober 1930: 1). Drukkerij Annashar&co di Voorstraat (muka Pasar Pontianak) menjual berbagai alat tulis impor (*Oetoesan Borneo*, 18 Februari 1928: 4). Toko pakaian “Kwong Tung” di sekitar area Parit Besar antara lain menjual piyama, sarung, kemeja, dan kelambu (Matahari Borneo, 28 Oktober 1928: 3). Khoan Hoa Dock&coy

yang merupakan agen manufaktur dari The Bergius Coy.Ltd yang berasal dari Glasgow menjual berbagai jenis pakaian (Halilintar, 11 Januari 1928: 3). Fudji&co di Voorstraat milik S. Nakahara menjual kemeja, topi, dan dasi (Halilintar, 7 Januari 1928). Toko Soen Kie&co yang terletak di Pasar Tengah menjual *gramophone*, *Wesminster clock*, *wekkers*, jam (*horloge*) kantong, jam tangan dari nikel, perak, dan emas (Berani, 25 Juli 1925: 7). Firman Sin Soen&co di wilayah Pasar Ilir menjual mebeul seperti berbagai jenis bangku (*toonbank bascules, fairbank*) dan berbagai jenis timbangan seperti timbangan emas, timbangan obat, meter stok takeran, canting, batu kilo besi kuning (Borneo Barat, 14 Agustus 1937: 4). Toko emas yang juga melayani pembuatan emas dimiliki pedagang keturunan Arab bernama E. Mohamad bin E. Abdoel Hamid di Pasar Oeloe (*Warta Borneo*, 14 Agustus 1937: 4 dan lampiran 1; *Halilintar* No.3, 1923: 3; *Borneo Barat*, 29 Maret 1941: 2; *Oetoesan Borneo*, 4 Februari 1928: 3). Toko *Batik en Ladikanten-handel* menjual ranjang besi buatan Surabaya dan kain batik dari Jawa. Toko *Lee Lam & Co* di Pasar Tengah menjual buku (*Halilintar* No.7, 1923: 4). Salah satu toko buku di Pasar Tengah dimiliki oleh Tn. Abubakar, seorang keturunan Arab (*Borneo Barat*, 29 Maret 1941: 2).

Selain komoditas industri dan konsumsi, Pasar Cina Pontianak juga menyediakan berbagai macam komoditas jasa. Komoditas jasa yang tersedia dapat digolongkan ke dalam empat macam, yaitu jasa yang bersifat personal (*personalized service*), jasa keuangan (*financial service*), jasa publik dan transportasi (*public utility and transportation service*), dan hiburan (*entertainment*) (Alma, 2000: 208).

Jasa yang bersifat personal (*personalized service*) merupakan jasa yang mengutamakan pelayanan orang dan perlengkapannya (Alma, 2000: 208). Toko-toko I Pasar Cina Pontianak yang menjual jasa yang bersifat personal antara lain. Jasa salon *Oesman Thanikoddie Barbie* milik keturunan Arab dibuka di Pasar Ilir (*Halilintar* No.3, 1923: 3). Tempat pemotongan rambut *Sommosunthiram* di Jalan Pasar Tengah. Studio foto *Canton Photographisch* dan *Photografisch Atalier M. Honda* (*Warta Borneo*, 1 November 1924: 4 dan lampiran1). Juga jasa percetakan seperti *Drukkerij Hoea Kiaum. Co* yang mencetak surat-surat kabar, almanak, dan kartu-kartu (*Warta Borneo*, 6 Desember 1924: lampiran No.1).

Jasa pelayanan lainnya adalah warung-warung kopi dan nasi yang tidak permanen, berdiri di sepanjang ruko-ruko di pasar. Pedagang warung kopi menjual kopi racikan yang dibuat sendiri secara langsung ketika para pembeli

memesan. Para pedagang meracik kopi dengan teko khas Tionghoa yang berbahan tembaga, lengkap dengan saringannya. Racikan kopi menggunakan gula hasil produk Pontianak sendiri, berupa gula-gula batu. Selain warung-warung kopi dan nasi juga terdapat restoran yang menjual makanan laut berada di Pasar Ilir (pasar ikan). Warung-warung makanan dan minuman juga tersedia di sepanjang jalan pasar dalam pasar malam setiap harinya sampai jam 12 malam (*Matahari Borneo*, 24 Oktober 1929: 4).

Jasa keuangan (*financial service*) meliputi berbagai jenis jasa yang menyangkut masalah keuangan. Jasa keuangan yang terdapat di Pasar Cina Pontianak antara lain sebagai berikut. *Bank Denis* yang tidak hanya menawarkan transaksi perbankan, melainkan juga asuransi jiwa berkantor di wilayah Pasar Tengah (*Borneo Barat*, 21 Agustus 1941: 3). *De Atlas* merupakan perusahaan asuransi (*algemeene verzekering maatschappij*) yang berada satu kantor dengan *Bank Denis* (*Oetoesan Borneo*, 25 November 1928: 2). *N.V. Nederlandsch Indie Handelsbank* berkantor di daerah Pasar Tengah berdekatan dengan *Bank Denis* (*Borneo Barat*, 18 Maret 1941).

Jasa publik dan jasa transportasi (*public utility and transportation service*) merupakan bentuk jasa pelayanan umum. Beberapa kantor jasa publik terdapat di Pasar Cina Pontianak antara lain sebagai berikut. Kantor *Pasar Fonds* terletak di Jalan Pasar Tengah yang merupakan area inti (*core area*) dari Pasar Cina Pontianak (*Warta Borneo*, 6 Desember 1924: lampiran No.1). Kantor administrasi dan redaksi *Borneo Barat* terletak di area Pasar Tengah. Sementara kantor pemborong bangunan (*annemersbureau*) berada di area Pasar Tengah (*Borneo Barat*, 20 Maret 1941: 2). Kantor redaksi dan administrasi *Warta Borneo* terletak di area Pasar Ilir (*Warta Borneo*, 8 November 1924). Kantor redaksi *Matahari Borneo* terletak di Jalan Pasar Besar (*Matahari Borneo*, 28 Oktober 1928).



Gambar 3.7 Terminal oplet di muka pasar, *Voorstraat* atau *Chineesche Voorstraat* (kini Jl. Tanjungpura), tahun 1925 (Uljee, 1925: 41).

Jasa transportasi yang terdapat di Pasar Cina Pontianak antara lain sebagai berikut. Agen perjalanan *Bahagia Agentuur* yang melayani perjalanan ke Jawa dan Sumatera terletak di Jalan Sultan (*Sultans Weg*) (*Matabari Borneo*, 1929: 2). Angkutan mobil umum¹² (*oplet*) mulai aktif dioperasikan tahun 1920-an. Angkutan umum tersebut berderet di *Voorstraat*, sepanjang muka Pasar Pontianak, guna menunggu penumpang¹³ (Uljee, 1925: 41). Penyewaan perahu motor terletak di Pasar Besar di antara gudang-gudang Pasar Cina Pontianak yang letaknya di tepian Sungai Kapuas (*Matabari Borneo*, 28 Oktober 1928: 4).

Jasa hiburan (*entertainment*) yang disediakan Pasar Cina Pontianak sebagian besar mewarnai perdagangan di malam hari. Jasa hiburan yang tersedia antara lain sebagai berikut. Bar yang terletak di Pasar Buah (area Pasar Ilir) bernama Cairo Restaurant en Bar (*Matabari Borneo*, 8 April 1941: 4). Jasa hiburan lain seperti bioskop dan klub-klub sebagian besar terletak di area Pasar Oeloe, di sepanjang Jalan Komedi (*Komedi Weg*). Bioskop terletak di area Pasar Oeloe,

¹² Angkutan umum yang mulai dirancang pada masa Residen de Vogel di tahun 1916 dan mulai dirintis pada tanggal 27 Mei 1918 dengan mengeluarkan sejumlah mobil (*automobiël*) (MvO James, 1921: 24; cf. MvO Oberman, 1938: 19).

¹³ Hingga 1970-an rute pasar-Jl. Penjara merupakan satu-satunya rute oplet yang terdapat di Pontianak.

bioskop tersebut bernama *Favoriet Bioscoop* (*Algemeene Handelsblad voor Nederlandsch Indie*, 2 Oktober 1930: 1). Terdapat lima hall teater yang masing-masing menyajikan berbagai film yang berbeda. Hall teater tersebut terdiri atas *Capitol Theater*, *Excellent Hall*, *Victoria Hall*, *Orient Cinema Hall*, Maimoenah Opera. Jadwal pertunjukan di setiap hall diinformasikan pada surat kabar lokal (*Oetoesan Borneo*, 7 Maret 1928: 3; *Borneo Barat*, 14 Agustus 1937: 3). Selain bioskop, tempat teater juga menyajikan opera, seperti *komedie stamboel* dan wayang Tionghoa (*Halilantar* No.15, 1923: 4; No.34: 2).

Kegiatan hiburan malam juga disemarakkan oleh bandar-bandar judi dan opium. Judi yang merupakan bagian dari gaya hidup orang-orang Tionghoa menjadi salah satu daya tarik pasar malam di Pasar Pontianak. Bangsal judi berlisensi yang terletak di Pasar Tengah ramai didatangi konsumen (*Berani*, 18 Juli 1925: 8).

Ragam komoditas yang tersedia di Pasar Cina Pontianak baik dari Borneo Barat maupun dari daerah-daerah Nusantara dan luar negeri menggambarkan minat dan kebutuhan masyarakat, sekaligus menunjukkan perkembangan kehidupan sosial-ekonomi masyarakat *Ibukota* Pontianak. Toko-toko yang telah diuraikan menggambarkan perkembangan bentuk perusahaan dagang dan pedagang di Pasar Pontianak.

4.2.5 Aktivitas Perdagangan

Salah satu unsur dari pasar dalam konsep pasar nyata adalah memperdagangkan. Unsur memperdagangkan menunjukkan aktivitas perdagangan. Uraian subbab aktivitas perdagangan mencakup waktu berlangsungnya perdagangan, transaksi yang terjadi, dan aktivitas perdagangan secara keseluruhan.

Saat masih berstatus sebagai Kampung Cina, aktivitas perdagangan yang berlangsung di ruko dan pedagang kaki lima di jalan antara deretan ruko hanya berlangsung sampai sore hari (Veth, 1854: 16). Setelah diresmikan, aktivitas di Pasar Cina Pontianak berlangsung hampir 24 jam. Para pedagang Tionghoa yang mempercayai bahwa rezeki datang di pagi hari memulai aktivitasnya pada dini hari. Toko-toko tutup di sore hari dan aktivitas perdagangan di Pasar Cina Pontianak dilanjutkan oleh kegiatan pasar malam. Kegiatan pasar malam berupa warung tenda tidak permanen yang didirikan di sepanjang jalan pasar. Kegiatan

pasar malam berakhir sampai jam dua belas malam atas peraturan Pasar Fonds (*Halilintar* No.34, 1924: 2).

Transaksi perdagangan di Pasar Cina Pontianak seringkali dilakukan dengan bahasa bisu (*silent trading*), dalam arti tidak terjadi komunikasi aktif secara verbal antara penjual dan pembeli. Keterbatasan kemampuan penggunaan bahasa memaksa terjadinya perdagangan bisu, di mana penawaran harga-harga barang dilakukan dengan meletakkan daftar harga, komunikasi perdagangan antara pihak pedagang dengan pembeli juga dibantu oleh para pekerja Melayu, tetapi tidak semua toko memiliki pekerja Melayu.

Perdagangan bisu mulai berkurang setidaknya beberapa tahun setelah diselenggarakannya sekolah untuk orang-orang Tionghoa, dengan dimasukkannya bahasa Melayu sebagai salah satu mata pelajaran *Holland Chinesche School* yang didirikan pada 1912 mendorong perkembangan komunikasi perdagangan di Pasar Cina Pontianak (perkembangan akan tampak beberapa tahun setelah didirikan HCS).

Penggunaan bahasa sebagai alat komunikasi perdagangan merupakan faktor penting dalam transaksi perdagangan. Selain komunikasi secara verbal, komunikasi perdagangan juga dilakukan secara non-verbal melalui promosi di surat kabar. Iklan yang berupa penyampaian pesan penjualan yang diarahkan kepada masyarakat melalui cara persuasif yang bertujuan menjual barang, jasa, atau ide, merupakan komunikasi dari pedagang kepada pembeli (Alma, 2000: 138). Promosi dilakukan para pedagang Pasar Cina Pontianak sebagai usaha untuk meningkatkan penjualan. Hampir seluruh kolom iklan di surat kabar-surat kabar lokal¹⁴ dipenuhi oleh komoditas perdagangan (barang dan jasa) yang tersedia di Pasar Pontianak.

¹⁴Sejak terbit surat kabar pertama di Pontianak "Borneo Barat Bergerak" tahun 1918, iklan dari toko-toko di Pasar Pontianak sudah memenuhi kolom iklan surat kabar lokal (*Halilintar* No.1, 1927: 1).

KABAR PERNIAGAAN			ROTTAN	
Pasar Pontianak				
BAGIAN I				
GETAH RABA		Harga per 100 K. G.		
Blanket B.		/ 25.50	Rottan Jerman haloes	/ 3.-
Blanket C.		25.-	Kasar	3.-
Bark Crepe		16.-	Saboet	4.75
Smoked Sheets		29.-	Roenli	4.50
Slabs 80 pCt. kering		19.-	Sega	3.-
Scraps 60 pCt. kering		7.50	Sega air	3.-
Getah Djeloetoeng No. 1		8.75	Belah [gespleten]	—
No. 2		7.50	Palidas [haloes]	—
Djoengkang No. 1		18.-	LILIN LEBAH	
No. 2		15.-	No. 1 koening bersih	55.-
merah No. 1		50.-	No. 2 koening kotor	46.-
No. 2		45.-	No. 3 tidak koening bersih	—
			No. 4 kotor	—
COPRA			BERAS	
lob. nug.		/ 9.90	Siam No. 1	12.50
e. k.		8.-	No. 2	11.50
GAMBIR			No. 3	10.-
No. 1		/ 14.-	Patani No. 1	—
No. 2		11.-	No. 2	—
No. 3		9.-	Djawa (bersih) [beloe]	10.-
TEPOENG SAGOE			[ho eng]	10.-
Tepoeng Sagoe		/ 6.50	[pek tjan]	9.50
BIDJI TENKAWANG			[lolosan]	8.50
No. 1 hitam besar.		/ 15.-	Getah pasir	7.50
No. 2 koening besar		13.-	Kopi bidji	34.-
No. 3 jang ketjil		8.-	Tepoeng gendoem	16.-
DAMAR MATA KOETJING			Kating tanah	11.15
No. 1		/ 12.-	Kentang	20.-
No. 2		9.-	Misak kelapa 1 botol	0.15
No. 3		7.-	BAGIAN II	
No. 4		5.-	Getah Raba	
No. 5		4.-	Blanket B.	
Damar daging No. 1		13.-		/ 27.-
No. 2		10.-	C.	26.50
No. 3		7.-	D.	23.50
Damar hitam No. 1		4.50	Harkrepe	17.-
No. 2		3.-	Smoked Sheets	27.50
			Slabs 80pCt	18.50
			Air dried Sheets	22.50
			Oagedr. Sheets 50pCt	11.25
			Coupe	27.-

Gambar 3.7. Kabar Pertiagaan Pasar Cina Pontianak (Sumber: Borneo Barat, 1937).

Selain melalui iklan, komunikasi perdagangan juga dilakukan dengan memasang daftar harga-harga baru dengan menggantikannya di muka toko. Kecuali itu, harga-harga baru juga disiarkan kepada kepala kampung atau demang. Pemasangan daftar harga barang mulai dilakukan sejak 1939, saat terjadi peningkatan harga barang¹⁵ (Borneo Barat, 11 September 1941: 1).

¹⁵ Kenaikan harga barang mulai terjadi sejak awal tahun 1937 karena Belanda melepaskan standar emas. Pelepasan tersebut berarti pula terjadi pelepasan harga uang dari harga emas. Peningkatan harga barang semakin

Perkembangan aktivitas perdagangan di Pasar Cina Pontianak juga menyangkut penggunaan alat tukar dalam pelaksanaan transaksi. Secara umum sejak masih berstatus sebagai Kampung Cina—sebagaimana pasar-pasar di kota pelabuhan lainnya pada masa perkembangan kerajaan bercorak Islam—transaksi jual beli sudah menggunakan mata uang. Namun, system barter masih dilakukan dengan orang-orang pedalaman yang datang langsung untuk melakukan penukaran barang. Adapun mata uang yang digunakan adalah mata uang Cina yang disebut *cash/ cara* ataupun disebut *cas* oleh orang Melayu. *Cas* berupa tembaga yang berbentuk bulat dengan lubang segi-empat di tengahnya. Selain itu, uang logam VOC juga sudah digunakan sejak ditandatangani perjanjian antara VOC dengan Kesultanan Pontianak tanggal 5 Juli 1779 (Mirza, 1997: 21).

Penggunaan mata uang gulden di Pasar Cina Pontianak dimulai sejak berkuasanya pemerintah Hindia Belanda yang ditandai dengan traktat 1819. Traktat antara Kesultanan Pontianak dengan Pemerintah Hindia Belanda mengatur penggunaan mata uang di Pontianak sama dengan yang berlaku di Batavia, yaitu mata uang *gulden* (Achmad, 2000: 96). Selain *gulden*, hingga awal abad ke-20 uang *dollar* masih digunakan. Penggunaan uang dollar di Pontianak mulai benar-benar digantikan sejak 1905 karena mulai dibuka *Javaasche Bank* yang pertama-tama difungsikan untuk melayani penukaran uang *dollar* (Halilintar No.3, 1928: 1).

Setelah diresmikan, penggunaan *gulden* menjadi satu-satunya mata uang yang dijadikan standar pembayaran di Pasar Pontianak. *Ringgit* dan *ropijen* masih dapat digunakan dan diperoleh di *Javaasche Bank*, Kantor Pos, dan kantor kas pemerintah (*s'landkas*), namun memiliki standar nilai tertentu dalam mata uang *gulden* (*Staatsblad* 1941 No. 118; *Borneo Barat*, 26 April 1941: 2). Nilai tukar *ringgit* dan *ropijen* dalam *gulden* yakni 1 *ringgit* sama dengan 2,5 *ropijen* dan 1 *ropij* sama dengan 2,5 *gulden* (Liem, 2004: 148).

Penggunaan *gulden* tampak dari promosi niaga Pasar Pontianak, di mana keseluruhan harga komoditas dijual dalam mata uang *gulden*. Begitu juga dengan tarif sewa ruko yang dipatok dalam mata uang gulden (*Halilintar* No.44, 1924: 2; *Borneo Barat*, 15 September 1936: 2).

Saat malaise, aktivitas perdagangan di Pasar Cina Pontianak masih bejalan, karena arus masuk dan keluar barang masih berlangsung dan penurunan aktivitas meningkat sejak akhir 1939, ketika Belanda ikut dalam Perang Eropa yang menghambat distribusi barang impor ke Pontianak (*Borneo Barat*, 11, 13, 16 September 1941: 1).

perdagangan di Jawa telah membuat sebagian pedagang dari Batavia beralih ke Pontianak (*Oetoesan Borneo*, 7 Januari 1928: 1). Namun tidak dapat dipungkiri bahwa malaise membawa pengaruh bagi perdagangan di Pontianak akibat menurunnya harga karet dunia, mengingat karet merupakan komoditas unggulan Pontianak (*Matahari Borneo*, 27 Februari 1930: 1). Penurunan harga karet membuat pendapatan masyarakat Ibukota yang sebagian besar mengusahakan kebun karet menurun, sehingga daya beli mereka juga mengalami penurunan.

Beberapa kasus kemunduran perdagangan tampak dari beberapa berita pelelangan barang milik toko-toko di Pasar Cina Pontianak yang berhutang pada pegadaian (*Oetoesan Borneo*, 29 Februari 1928: 3) dan tujuh belas buah toko yang pailit serta sebuah kapal dagang (*bandung*) bangkrut pada 1929 (*Warta Borneo*, 14 Desember 1929: 1). Selain itu, dikabarkan bahwa sudah jarang ditemui pemuda-pemuda yang biasa duduk-duduk di kedai-kedai kopi. Para pedagang kain, barang kelontong, dan toko makanan juga kurang laku. Bahkan, keributan karena ada pedagang yang kabur akibat tidak bisa membayar utang kerap terjadi di masa malaise (*Oetoesan Borneo*, 18 April 1928: 3).

Walaupun pendapatan rakyat dari hasil karet menurun, aktivitas di Pasar Cina Pontianak tidak menjadi mati. Hal ini dikarenakan pendapatan masyarakat Pontianak tidak hanya berasal dari hasil penjualan karet. Selain itu, berbagai kegiatan ekonomi yang tersedia membuat aktivitas perdagangan Pasar Cina Pontianak tidak berhenti¹⁶ (*Warta Borneo*, 1930: 4).

Aktivitas perdagangan di Pasar Cina Pontianak secara keseluruhan memburuk setelah pemboman berkala Jepang atas Pontianak. Pemboman dilakukan sebanyak tiga kali, yaitu pada 19 Desember 1941, 22 Desember 1941, dan 27 Desember 1941. Pemboman pertama dijatuhkan di kawasan Parir Besar (kawasan Pasar Pontianak), Kampung Bali (sebelah selatan Pasar Pontianak)—*Holland Chinesche School* turut terkena bom hingga menelan korban 20 murid, kawasan gereja Katolik, dan Kampung Melayu. Adapun pemboman kedua dan ketiga juga dilakukan di dalam kota (Yanis, 1983: 8).

Pemboman tersebut membuat Pontianak menjadi kacau dan tidak terkendali. Begitu pula halnya dengan kegiatan perekonomiannya yang mulai menurun. Warung-warung, toko-toko, dan gudang-gudang termasuk kawasan

¹⁶Tampaknya masyarakat masih memiliki daya beli. Hal itu nampak dari permintaan akan diadakannya pasar pagi dan pasar sayur khusus serta diadakan pasar malam tahunan (sejenis *jaarmarkt* atau *jaarbeurs*) mulai tanggal 27 Agustus-3 September 1928 (*Oetoesan Borneo*, 8 Agustus 1928: 2).

perdagangan Pasar Cina Pontianak dijarah oleh masyarakat ataupun serdadu Jepang. Pada saat itu, kota yang dikuasai oleh Angkatan Darat (*Rikugun*) Jepang tidak memberikan perhatian pada orang-orang Tionghoa.

Aktivitas Pasar Cina Pontianak semakin terganggu sejak terhambatnya perdagangan antar-pulau dan antar-negara. Hal ini akibat dibatasinya pelayaran antar-pulau dan antar-negara engan dilakukannya pengawasan ketat oleh Angkatan Laut (*Kaigun*) Jepang. Sehingga mulai tahun 1942 kegiatan ekspor-impor di Pontianak mengalami penurunan drastis. Semenjak pendudukan militer Jepang, kegiatan perekonomian khususnya perdagangannya mengalami penurunan bahkan nyaris terhenti (Pasifikus, 1992: 26).

Kadaan tersebut membuat kebutuhan pokok baik pangan maupun sandang penduduk dangat langka. Bahan kebutuhan pokok penduduk kota dan militer Jepang didatangkan dari Pelabuhan Ketapang yang menjadi tempat transit kapal dari Makassar, Banjarmasin, Surabaya, Semarang, Batavia, dan Pangkalan Bun. Namun, barang yang didatangkan tidak banyak karena pengangkutan hanya dilakukan dengan motor *bandung*. Selama itu, bahan-bahan pokok semua dikuasai dan didistribusikan oleh pemerintah atau dikelolaoleh perusahaan dagang Jepang di Pontianak (*Sando Kosan Dosi Kai*) (Purwana et al, 2004: 134-135). Pemasaran langsung dari para pedagang di Pasar Cina Pontianak dilarang oleh tentara Jepang. Selain atas pembagian dari tentara, rakyat mengusahakan sendiri bahan makanannya, kalaupun ada makanan yang masuk itu dibawa oleh perahu-perahu rakyat dalam jumlah kecil. Transaksi jual beli yang terjadi dilakukan dengan cara sembunyi-sembunyi, karena jika diketahui tentara Jepang maka barang akan dirampas dan pelakunya akan ditangkap dan dihukum (Pasifikus, 1992: 26).

Tidak hanya perdagangan antar-pulau dan antar-negara, hubungan yang terkadang terjadi dengan pedalamanpun dilakukan untuk epentingan militer. Secara umum, hubungan yang berlangsung dikerahkan untuk kepentingan militer yakni Perang Asia Timur Raya.

Arus barang yang masuk nyaris terhenti membuat perdagangan di Pontianak sepi. Para pedagang di Pasar Cina Pontianak sebagian menghentikan usahanya dan sebagian lagi menjual barang-barangnya secara sembunyi-sembunyi. Hal tersebut disebabkan banyaknya perampasan oleh tentara Jepang dan larangan jual beli barang-barang kebutuhan hidup sehari-hari. Perampasan tersebut disertai dengan penganiayaan dengan menggunakan kapak, sehingga

dikenal dengan istilah “cap kapak”. Setiap malam perampokan pada gudang-gudang para pedagang, khususnya pedagang Tionghoa dilakukan oleh serdadu Jepang (*beitaisan*) atau orang suruhannya. Keterbatasan barang dan aktivitas berdagang menyebabkan barang-barang yang tersedia di pasar hanya berupa barang-barang yang bukan untuk kebutuhan sehari-hari, misalnya bakiak, sikat, sabun, dan barang-barang kelontong (Pasifikus, 1992: 30; Purwana et al, 2004: 137, 146).

Perampokan membuat ruko-ruko di Pasar Cina Pontianak banyak yang tutup. Sentimen masa lalu orang Jepang atas orang Tionghoa tampak pada perlakuan diskriminasi yang mereka lakukan. Kemunduran kegiatan perekonomian masyarakat di Pasar Cina Pontianak semakin menjadi akibat jam malam yang diberlakukan oleh militer Jepang. Maka, keseluruhan aktivitas perdagangan di Pasar Cina Pontianak nyaris mati.

BAB V

KESIMPULAN

BAB V

KESIMPULAN

Pasar Pontianak terbentuk untuk memenuhi kebutuhan, baik kebutuhan masyarakat maupun kebutuhan pemerintah dalam menjalankan motif ekonominya. Masyarakat *Afdeelinghoofdplaats* Pontianak tidak hanya membutuhkan tempat untuk memenuhi kebutuhan hidup, melainkan pula tempat untuk menyalurkan hasil produksi. Pemerintah dengan motif ekonomi yang menitikberatkan pada kegiatan ekspor-impor juga tidak hanya membutuhkan penyedia barang ekspor, melainkan pula tempat pemasaran barang impor.

Fungsi penting Pasar Pontianak membentuk kekuatan ekonomi yang besar dan menghasilkan suatu perkembangan. Perkembangan Pasar Pontianak setidaknya menyangkut beberapa hal. *Pertama*, pengorganisasian. *Kedua*, bangunan/ kondisi fisik. *Ketiga*, penjual dan pembeli. *Keempat*, proses pengadaan barang. *Kelima*, komoditas. *Keenam*, aktivitas perdagangan yang meliputi waktu berdagang, komunikasi perdagangan, dan transaksi perdagangan.

Perkembangan Pasar Pontianak sebagai pusat perekonomian *Afdeelinghoofdplaats* Pontianak. Perkembangannya disebabkan oleh berbagai faktor antara lain:

- 1) Pasar Pontianak berada pada posisi strategis yang mempermudah proses distribusi dan kedatangan para pembeli.
- 2) Potensi yang dimiliki para pedagang baik karakter, teknis bisnis, dan relasi yang luas.
- 3) Tersedianya berbagai macam komoditas, baik barang maupun jasa.
- 4) Kebijakan pemerintah dan fasilitas sosial-ekonomi, khususnya perdagangan terhadap para pedagang Cina.
- 5) Pasar Pontianak merupakan satu-satunya kawasan perdagangan yang terdapat di *Afdeelinghoofdplaats* Pontianak. Oleh karena itu aktivitas perdagangan terkonsentrasi di Pasar Pontianak.

Faktor-faktor yang menyebabkan perkembangan Pasar Pontianak memiliki hubungan satu sama lain. Keterlepasan satu hal akan membawa pengaruh terhadap perkembangan Pasar Pontianak.

Adapun yang menyebabkan perubahan sistem pengelolaan Pasar Cina Pontianak adalah:

- 1) modernisasi tata kelola administrasi dan pemerintahan kolonial.
- 2) meningkatnya jumlah pegawai pemerintah Belanda.
- 3) pemerintah Belanda merasa terancam akan kekuatan politik orang Tionghoa yang berdasar atas kekuatan ekonomi.

DAFTAR SUMBER

Arsip

Bureau der Directoraat van Militair Commissie. 1826. *Schets van een Gedeelte der West Kuste Borneo en het Rivier Kapuas van Pontianak tot Mampawa in 1822*. ANRI.

Department van Gouvernement Bedrijven in Nederlandsch Indie. 1913. *Verslag van den Gouvernements Automobiendienst in Palembang en Benkoelen en het Pontianak Riviertransport over de Jaren 1911, 1912, en van het Preanger Transport over het Jaar 1912*. Batavia: Landsdrukkerij.

_____. 1914. *Verslag van den Gouvernement Automobiendienst in Palembang en Benkoelen, het Pontianak Riviertransport en het Preanger Transport over het Jaar 1913*. Batavia: Landsdrukkerij.

Hoofdkantoor van Scheepvaart. 1909-1939. *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie 1909-1939*. Weltevreden: F.B. Smits.

Kolonial Verslag van Binnenland Bestuur 1918, Hoofdstuk C, ANRI.

Memorie van Overgave van K.A. James, 30 Januari 1921, ANRI.

Memorie van Overgave van K.H. von Prehn, Maart 1933, ANRI.

Memorie van Overgave van O. Horst, 5 Oktober 1934, ANRI.

Memorie van Overgave van J. Oberman, August 1938, ANRI.

Ministrie van Kolonien. 1895. Kaart van den Vierkanten Paal Gouvernements Grondgebied te Pontianak 1895. ARA.

BOW en Landschap Opname Dienst. 1 Maart 1934. *Platte Grond van de Hoofdp-laats Pontianak*.

Regerings Almanak 1918, ANRI.

Staatsblad 1941.

Topographisch Bureau. 1889. Residentie Wester-Afdeeling van Borneo 1886-1888. ANRI.

Buku

Alma, Buchari. 2000. *Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa*. Bandung: Alfabeta.

Amran, Frieda. 2012. *Batavia: KisahKapten Woodes Rogers & Dr. Strehler*. Jakarta: Kompas.

Avé, Jan et al. 1983. *West Kalimantan A Bibliography*. Leiden: KITLV.

- Carey, Peter. 2008. *Orang Cina, Bandar Tol, Candu dan Perang Jawa*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Darmiati, et al. 1998. *Otonomi Daerah di Hindia Belanda 1903-1940*. Jakarta: ANRI.
- Paulus, 1917-1919. *Encyclopædia van Nederlandsch Indie*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhof.
- Gerlach, L.W.C. 1882. *Reis naar het Geëbied van de Kapuas Borneo's Wester Afdeeling*. Leiden: [s.n.].
- Gottschalk, Louis. 1975. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: YPUI.
- Hasanuddin, et al. 2000. *Pontianak 1771-1900: Suatu Tinjauan Sejarah Sosial Ekonomi*. Pontianak: Romeo Grafika.
- Heidhues, Sommers Mary. 2008. *Penambang Emas, Petani, dan Pedagang di "Distrik Tionghoa" Kalimantan Barat*. Jakarta: Yayasan Nabil.
- Indonesia. 1973. *Iktisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*. Jakarta: ANRI.
- _____. 1977/1978. *Sejarah Kalimantan Barat*. Pontianak: Naskah Sumber Belum Diterbitkan.
- _____. 1984. *Sejarah Sosial Daerah Kotamadya Pontianak*. Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- _____. 1993. *Pontianak dalam Angka*. Pontianak: Biro Pusat Statistik.
- _____. 1999. *Kota Pontianak Sebagai Bandar Dagang di Jalur Sutera*. Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Kartodirdjo, Sartono. 1999. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional dari Kolonialisme sampai Nasionalisme*. Jakarta: Gramedia.
- Kosim, E. 1988. *Metode Sejarah: Arab dan Proses*. Bandung: Unpad.
- Kuntowijoyo. 1999. *Budaya dan Masyarakat*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya.
- Listiana, Dana. 2009. *Ibukota Pontianak: Labir dan Berkembangnya Sebuah Kota Kolonial 1779-1942*. Pontianak: BPSNT Pontianak.
- La Ode, M.D. 1997. *Tiga Muka Etnis Cina-Indonesia: Fenomena di Kalimantan Barat*. Yogyakarta: Bayu Indra Grafika.
- Liem Thian Joe. 2004. *Rivayat Semarang*. Jakarta: Hasta Wahana.
- Lohanda, Mona. 2000. *The Kapitan Cina of Batavia*. Jakarta: Djambatan.
- Lontaan, J.U. 1975. *Sejarah Hukum Adat dan Adat Istiadat Kalimantan Barat*. Pontianak: Pemda Tk. I Kalbar.
- Nastiti, Titi Surti. 2003. *Pasar di Jawa: Masa Mataram Kuna Abad VIII-XI Masehi*.

- Jakarta: Pustaka Jaya.
- Notowardoyo, R.M. Subianto. 1951. *Kalimantan Barat Sepintas Lalu Dilihat dari Sudut Sosial Ekonomi*. Jakarta: Martaco.
- Pasifikus Ahok. 1992. *Sejarah Revolusi Kemerdekaan Daerah Kalbar (1942-1950)*. Pontianak: Romeo Grafika.
- Poelinggomang, Edward L. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: KPG.
- Poesponegoro, M.D. dan N. Notosusanto. 1993. *Sejarah Nasional III*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Purwana, Bambang H.S. et al. 2004 *Sejarah Pemerintahan Kota Pontianak dari Masa ke Masa*. Pontianak: Romeo Grafika.
- Achmad, Ja' et al. 2000. *Syarif Abdurrahman Alkadri: Perspektif Sejarah Berdirinya Kota Pontianak*. Pontianak: Romeo Grafika.
- Ricklefs, M.C. 1998. *Sejarah Indonesia Modern*. Cet. II. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Tan, Mely G. (ed.). 1979. *Golongan Etnis Tionghoa di Indonesia: Suatu Masalah Pembinaan Kesatuan Bangsa*. Jakarta: Gramedia.
- Tanggok, Ikhsan. 2000. *Jalan Keselamatan Melalui Agama Khonghucu*. Jakarta: Gramedia.
- Tohardi, Ahmad. 2003. *Potret Pengusaha Etnis Cina di Kalimantan Barat*. Pontianak: Universitas Tanjungpura Press.
- Uljee, G.L. 1925. *Handboek voor de Residentie Westerafdeeling van Borneo*. Weltevreden: N.V. Boekhandel Visser&Co.
- Veth, P.J. 1854. *Borneo's Wester Afdeeling: Geographisch, Statistisch, Historisch*. Zaltbommel.
- _____. 2012. *Borneo Bagian Barat: Geografis, Statistis, Historis*. Pontianak: Institut Dayakologi.
- Vlemming, J.L. 1926. *Het Chineesche Zakenleven in Nederlandsch Indie*. Weltevreden: Landsdrukkerij.
- Wati, Arena. 1989. *Syair Pangeran Syarif*. Bangi: Penerbit Universitas Kebangsaan Malaysia
- Winardi. 1985. *Sejarah Perkembangan Ilmu Ekonomi*. Bandung: Tarsito.
- Yanis, M. 1983. *Kapal Terbang Sembilan: Kisah Pendudukan Jepang di Kalimantan Barat*. Pontianak: Yayasan Perguruan Panca Bhakti.

Artikel

- Anonim. 1926. "Nomor Sultan Pontianak," dalam *Padji Poestaka* No. V.
- Blink, H. dan J.G. Blink. 1921. "Economische Geographie van Borneo's Wester Afdeeling," dalam *Tijdschrift Economische Geographie*.
- Brouwer, P.M. van Meeteren. 1927. "De Geschoedenis der Chineesche Districten der Wester Afdeeling van Borneo van 1740-1926," dalam *De Indische Gids* II.
- Djohan, Azhar. 1991. "Beberapa Faktor Kesejarahan sebagai Penyebab Mobilitas Ekonomi Masyarakat Cina dan Pengaruhnya Bagi Orang Melayu: Suatu Studi Kasus di Sumatera Timur pada Pertengahan Abad Ke-19 Sampai Perempatan Awal Abad Ke-20," dalam *Seminar Sejarah Nasional IV*.
- Elenbaas, W.G. 1909. "*West-Borneo: Eenige Mededeelingen Aangaande Bevolking en Bestuur*," dalam *De Indische Gids* II.
- Irsyam, Tri. W.M. 1991. "Glongan Etnis Cina Sebagai Pedagang Perantara di Indonesia (1870-1930)," dalam *Seminar Sejarah Nasional IV*.
- Juwono, Harto. 2012. Hak Konsesi di Tanah Kerajaan: Eksploitasi Tambang di Kulon Progo. *Patrawidya* 13 (1).
- Lapian, A.B. 1997. "Laut, Pasar, dan Komunikasi Budaya," dalam *Kongres Nasional Sejarah 1996*.
- Nypels, George. 1938. "Wegen in de Westerafdeeling van Borneo," dalam *De Indische Gids* I.
- Poelinggomang, Edward L. 1997. "Perdagangan Maritim: Sumber Daya Ekonomi dan Manusia Kawasan Timur Indonesia," dalam *Kongres Nasional Sejarah 1996*.
- Soetjipto, F.A. 1970. "Beberapa Catatan Singkat tentang Pasar-Pasar di Jawa Tengah (Abad XVII-XVIII)," dalam *Buletin Fakultas Sastra dan Kebudayaan*, No.3.
- Sulitiyono, Singgih Tri. 1997. "Di Bawah Bayang-Bayang Ekonomi Agraris: Dinamika Sektor Pelayaran Pribumi di Jawa Abad XX," dalam *Kongres Nasional Sejarah 1996*.
- Tjandrasasmita, Uka. 1997. "Pasang Surut Pasar Antar-Bangsa di Banten Abad XVI-XIX," dalam *Kongres Nasional Sejarah 1996*.
- Thee Kian Wie. 1976. "Studi Sejarah Perekonomian," dalam *Prisma*, No.7.
- Uljee, G.L. 1931. "Pontianak: Zijn Economische Beteekenis," dalam *Tijdschrift*

Economische Geographie.

- Wahid, Abdul. 3 Oktober 2012. "Revenue Farming and Imperial Transition: An Economic Dimension of Early Colonial State Formation in Java, C. 1800s-1820s," dalam *Humaniora* Vol. 24.
- Wahid, Abdul. 2010. In The Shadow of Opium: The Pachtstelsel and The Political Economy of Colonial Extractions in Java, 1850s-1890s. Makalah dalam *Workshop Colonial Extranction in the Netherlands Indies and Belgian Congo*. Utrecht: Utrecht University.
- Wisnuadji. 1991. "Dinamika Perekonomian Bangsa Indonesia," dalam *Seminar Sejarah Nasional IV*.
- Zondervan, H. 1928. "De Economische Ontwikkeling van Nederlandsch Borneo," dalam *De Indische Gids I*.

Artikel yang Diedit dalam Suatu Buku

- Adam, Asvi Warman Adam. 2001. "Hubungan Hindia Belanda dengan Indocina 1870-1914," dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.). *Arung Samudra*. Depok: PPKBLPUI.
- Both, Anne. 1988. "Perdagangan, Pertumbuhan, dan Perkembangan dalam Perekonomian Kolonial," dalam Anne Both et al (ed.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES.
- Dick, Howard W. 1988. "Perdagangan Antar-Pulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional," dalam Anne Both et al (ed.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES.
- Haris, Tawalinuddin. 2001. "Sistem Pertahanan Kota Jakarta (Batavia) Abad XVII-XIX: Telaah Kartografi," dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.). *Arung Samudra*. Depok: PPKBLPUI.
- Lindayanti. 2001. "Komunitas Orang Cina di Palembang pada Awal Kemerdekaan Indonesia 1945-1950," dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.). *Arung Samudra*. Depok: PPKBLPUI.
- Mackie, Jamie. 2000. "Keberhasilan Bisnis di Kalangan Orang Cina Asia Tenggara: Peranan Budaya, Nilai-Nilai, dan Struktur Sosial," dalam Robert W. Hefner (ed.). *Budaya Pasar*. Jakarta: LP3ES.
- Suryadinata, Leo. 2010. "Apakah Istilah Cina Harus Dipertahankan," dalam *Etnis Tionghoa dan Nasionalisme Indonesia*. Jakarta: Kompas.

Tan, Mely G. 2008. "Ethnic Chinese in Indonesia," dalam *Etnis Tionghoa di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Surat Kabar

Algemeene Handelsblad voor Nederlandsch Indie Th. 1930

Berani, Th. 1925, No.3.

Borneo Barat, Th. 1941, No. 103-108.

Halilintar, Th. 1923; Th. 1924; Th. 1927; Th. 1928.

Matahari Borneo, Th. 1928-1930.

Oetoesan Borneo, Th. 1927-1930.

Overzicht van de Maleisch-Chineesche en Chineesche Pers, Th. 1925 dan 1930.

Warta Borneo, Th. 1924; Th. 1925.

Laman

(<http://majalah.tempointeraktif.com/id/arsip/2001/02/05/BK/mbm.20010205.BK77452.id.html>).

(http://id.wikipedia.org/wiki/Bahasa_Hokkien)



RIWAYAT HIDUP

Dana Listiana lulus dari Jurusan Ilmu Sejarah Universitas Padjadjaran tahun 2006. Hingga kini masih menjadi calon peneliti di Balai Pelestarian Nilai Budaya Pontianak. Sejak bergabung pada UPT Kemdikbud yang pada tahun 2008 bernama Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional, ia mengkhususkan perhatian pada studi sejarah kota. Kajian kota sebelumnya berjudul *Ibukota Pontianak 1779-1942: Lahir dan Berkembangnya Sebuah Kota Kolonial* (2009); *Dua Wajah Kota Martapura: Studi tentang Perubahan Sosial Ekonomi Kota* (2010); *Banjarmasin Akhir Abad XIX hingga Medio Abad XX: Perekonomian di Kota Dagang Kolonial* (2011); *Tanah Sintang Masa Kolonial* (2012); *Kampung Cina Banjar dari Masa Kolonial hingga Awal Kemerdekaan* (2012); *Passir Abad XVIII-XX: Kota Bandar Menjadi Lanskap Gubernemen* (2013).

Buku ini membahas pasar cina di Pontianak. Pasar merupakan pusat aktivitas penduduk kota. Hal ini karena kota merupakan representasi dari perkembangan masyarakat di suatu wilayah. Pasar kota merupakan barometer dari pasang surut perkembangan sosial, politik dan ekonomi di kota di mana pasar itu berada. Dengan membahas tema sejarah Pasar Cina Pontianak, penulis buku ini sesungguhnya sedang bercerita tentang karakter perkembangan masyarakat Pontianak dalam periode yang dikajinya.

Berbeda dengan kebanyakan pasar lainnya di Indonesia yang kebanyakan bermula dari pasar tradisional, Pasar Cina Pontianak justru berkembang karena aktivitas perdagangan komunitas Cina yang menetap di kota itu. Melalui pembahasan tentang pasar Cina, kita dapat mengetahui bahwa Pontianak sejak awal perkembangannya telah menjadi kota multi-etnis. Kota ini didirikan oleh sultan yang merupakan orang Melayu, dikelola administrasinya oleh pemerintah kolonial Belanda (awal abad 19 sampai 1942), dan kegiatan ekonominya didominasi oleh komunitas Tionghoa. Meskipun pasar Cina dalah pusat kegiatan ekonomi komunitas Tionghoa, tetapi di dalam buku ini terlihat bahwa kelompok masyarakat pribumi (suku-suku Dayak, Melayu, Madura, Bugis, Makassar, Jawa, dan sebayanya) turut memainkan peranan penting dalam perkembangan pasar. Meskipun nama pasar yang menjadi fokus bahasan adalah Pasar Cina Pontianak, tetapi pada dasarnya pasar itu tidak hanya melayani kebutuhan orang-orang Cina. Pasar Cina Pontianak adalah pasar kota yang memenuhi kebutuhan seluruh penduduk Kota Pontianak dan wilayah-wilayah pedalaman yang ada di sekitarnya.



Perpus
Jende

