

SEJARAH KOTA MANADO

1945 - 1979

Oleh :

FEW. Parengkuan

L.Th. Manus

Rino S. Nihe

Djoko Suryo

Direktorat
Kebudayaan

2

46/94

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
PROYEK INVENTARISASI DAN DOKUMENTASI SEJARAH NASIONAL
JAKARTA
1986

Milik Depdikbud
Tidak diperdagangkan

SEJARAH KOTA MANADO

1945 - 1979

PERPUSTAKAAN
DIREKTORAT SEJARAH &
NILAI TRADISIONAL

Oleh :

FEW. Parengkuan
L.Th. Manus
Rino S. Nihe
Djoko Suryo

959 841 6
SEJ

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
BOYOK INVENTARISASI DAN DOKUMENTASI SEJARAH NASIONAL
JAKARTA
1986

Penyunting :
Mukhlis

PERPUSTAKAAN
DIT. SEJARAH & NILAI TRADISIONAL

Nomer Induk : 1446/1994
Tanggal terima : 20-4-94
Tanggal catat : 20-4-94
Beli/hadiah dari : Proyek IBSN
Nomer buku : 959.8523
Lampiran ke : 1

SAMBUTAN

DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN

Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional (IDSN) yang berada pada Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, telah berhasil menerbitkan seri buku biografi dan kesejarahan. Saya menyambut dengan gembira hasil penerbitan tersebut.

Buku-buku tersebut dapat diselesaikan berkat adanya kerjasama antara para penulis dengan tenaga-tenaga di dalam Proyek. Karena baru merupakan langkah pertama, maka dalam buku-buku hasil Proyek IDSN itu masih terdapat kelemahan dan kekurangan. Diharapkan hal itu dapat disempurnakan pada masa yang mendatang.

Usaha penulisan buku-buku kesejarahan wajib kita tingkatkan untuk memupuk, memperkaya dan memberi corak pada kebudayaan nasional dengan tetap memelihara dan membina tradisi dan peninggalan sejarah yang mempunyai nilai perjuangan bangsa, kebanggaan serta kemanfaatan nasional.

Saya mengharapkan dengan terbitnya buku-buku ini dapat ditambah sarana penelitian dan kepustakaan yang diperlukan

untuk pembangunan bangsa dan negara, khususnya pembangunan kebudayaan.

Akhirnya saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penerbitan ini.

Jakarta, Juli 1986

Direktur Jenderal Kebudayaan



Prof. Dr. Haryati Soebadio

NIP. 130119123.

KATA PENGANTAR

Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional adalah salah satu proyek yang berada pada Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, yang antara lain menggarap penulisan kesejarahan perihal "Sejarah Kota" di seluruh Indonesia.

Pengertian "Sejarah Kota" dalam hal ini ialah sejarah pertumbuhan dan perkembangan kota-kota besar di Indonesia ditinjau dari segi politik, ekonomi dan sosial-budaya pada periode tertentu (1950 – 1979).

Dengan tersusunnya "Sejarah Kota" tiap-tiap daerah di wilayah Indonesia, diharapkan masyarakat luas akan memperoleh bahan-bahan informasi mengenai pertumbuhan dan perkembangan suatu kota. Adanya informasi yang disajikan kepada masyarakat dalam bentuk tulisan sejarah akan membuka kemungkinan tercapainya suasana dinamis serta dapat memancing partisipasi masyarakat dalam usaha-usaha pembangunan.

Dalam kerangka yang lebih luas, penulisan "Sejarah Kota-kota Besar" akan memberikan kesadaran terbinanya jiwa ke-

bangsaan terutama bagi generasi muda demi kesinambungan sejarah dan pembinaan bangsa.

Jakarta, Juli 1986

Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi
Sejarah Nasional,

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
Bab I Pendahuluan	1
1.1. Lintasan Sejarah Sejarah Manado	1
1.2. Perkembangan Penduduk	10
1.3. Perkembangan Fisik Kota	22
1.4. Jaringan Transportasi	31
Bab II Dinamika Politik dan Pemerintahan Kota	38
2.1 Status Manado dari Masa ke Masa	38
2.2 Peranan Manado Sebagai Pusat Pemerintahan .	53
2.3 Aktivitas Politik yang Mewarnai Kota Ma- nado	63
Bab III Peranan Ekonomi Kota Manado	78
3.1 Hubungan Ekonomi Kota Manado dengan Daerah Sekitarnya	78
3.2 Kegiatan Perdagangan	87

3.3	Sektor Informal di Kota Manado.	96
Bab IV	Penutup.	106
4.1	Kesimpulan.	106
4.2	Saran.	107
	DAFTAR PUSTAKA	108
	DAFTAR INFORMAN	113
	LAMPIRAN	114



BAB I PENDAHULUAN

1.1. *Lintasan Sejarah Manado*

Manado adalah kota terbesar di ujung jazirah Sulawesi Utara; letaknya pada 1°30' Lintang Utara dan 124°50' Bujur Timur.¹ Secara geografis Manado berbatasan dengan Kabupaten Minahasa, yang sekaligus sebagai *hinterland*-nya; di sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Wori, di sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Pineleng, di sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Dimembe dan sebagian Kecamatan Pineleng, dan di sebelah barat berbatasan dengan Teluk Manado dan Laut Sulawesi. Kota Manado yang juga berstatus kotamadya ini luasnya 2.431 Ha², terdiri atas tiga kecamatan, yakni Kecamatan Manado Utara, Kecamatan Manado Selatan, dan Kecamatan Manado Tengah.

Sebelum kedatangan bangsa-bangsa Barat, lokasi yang sekarang disebut Kota Manado sudah ada walaupun belum bernama Manado. Hal ini dapat dibuktikan dari berbagai sumber yang dapat ditemui seperti dari Robertus Padtorugge,³ JGF. Riedel,⁴ Godee Molsbergen,⁵ N. Craafland,⁶ juga dari JA. Worotikan⁷ dan HM. Taulu.⁸ Garis besar dari berbagai keterangan sumber-sumber di atas terdapat di dalam tulisan dari

FEW. Parengkuán dkk.⁹ Dikatakan bahwa "Manado" sebagai nama suatu lokasi di Minahasa, antara lain berasal dari bahasa "Tombulu Tua" yakni "manoir" yang sepadan dengan "maharor", "maerur" atau "maherur" dalam bahasa yang sama, yang artinya "berkumpul untuk berunding". Konon lokasi ini dahulu adalah "Pahawinaroran ni Tasikela" (tempat berkumpulnya orang-orang Spanyol), yang maksudnya suatu tempat di mana orang Minahasa dan orang Spanyol bertemu dan berkumpul untuk melangsungkan suatu perundingan.

Ada pula yang mengatakan bahwa "Manado" berasal dari kata "mana rou" atau "wana rou", artinya "tempat yang jauh". Perkataan ini dihubungkan dengan jarak perjalanan dari pedalaman Minahasa yang membutuhkan waktu sehari atau semalam di masa lalu jika hendak melakukan perjalanan dagang ke pesisir Barat Minahasa, tepatnya di lokasi Manado sekarang. Sehubungan dengan arti itu maka Manado berasal juga dari rangkaian kata "manan dou", "mana ndou", "mana rou", atau "mana dou" dengan arti dan maksud yang sepadan seperti yang disampaikan tadi.

Selanjutnya nama lokasi Manado dahulu kala dihubungkan dengan nama lokasi "wenang" atau lengkapnya "wanua wenang" yang menurut legenda didirikan oleh tokoh dari Walak Ares bernama Dotu Lolong Lasut, yang patungnya didirikan untuk menghiasai pusat kota Manado sekarang ini. Kata "wenang" diambil dari nama sejenis kayu (*Macaranga hispida*) yang di masa itu menurut kisah terdapat banyak di sana. Kayu jenis ini diduga sudah "musnah" karena penebangannya liar. Kulit kayunya sangat berguna sebagai bahan penyamak jala para nelayan agar tidak lekas lapuk oleh air laut.

Selain itu nama lokasi ini pernah disebut sebagai "Mandolang". lengkapnya "Mandolang Amian" (Mandolang Utara), untuk membedakannya dengan "Mandolang Talikuran" (Mandolang Barat), suatu lokasi yang sekarang ini terletak di arah barat daya Kota Manado. Kata "Mandolang" berasal dari bahasa

"Tombulu Tua" yakni "maodalan", artinya "kunjung mengunjungi". Berhubung tempat tersebut sering dikunjungi oleh para pelaut bukan Minahasa yang datang untuk mengadakan hubungan dagang berupa tukar-menukar barang dengan orang Minahasa waktu itu.

Baik nama "Pahawinaroran ni Tasikela", "Manarou", "Manadou", "Wanua wenang", ataupun "Mandolang Amian" itu semuanya menunjuk ke lokasi yang sama yaitu yang terletak di sekitar muara sungai Tondao waktu itu. Tempat tersebut di masa lalu juga disebut sebagai "Tumpahan wenang" atau "Labuan wenang". Sebutan yang pertama (Tumpahan wenang) karena di lokasi itu orang-orang Minahasa dari pedalaman datang berdagang dengan orang-orang luar, sedangkan Labuan wenang dimaksudkan sebagai lokasi pesisiran di mana orang-orang luar Minahasa datang dan berlabuh di situ untuk berdagang dengan orang Minahasa.

Mengingat eratnya penamaan lokasi di atas dengan urusan perdagangan maka dapatlah dikatakan bahwa nama Manado mulai dikenal dunia luar sejalan dengan ramainya kegiatan perdagangan di masa-masa itu di Manado masuk pula pengaruh bahasa Melayu ke sana yang dibawa oleh para pedagang Nusantara. Karena di masa-masa itu bahasa Melayu khusus dipergunakan di sektor perdagangan, maka bahasa sering disebut sebagai bahasa "Melayu pasar" yang sekarang ini telah berkembang menjadi bahasa "Melayu Manado". Bahkan bahasa ini merupakan bahasa pilihan pertama dalam berkomunikasi di kalangan orang Minahasa sendiri yang terkenal memiliki berbagai bahasa dan dialek itu.

Akan tetapi menurut Molsbergen, data pertama tentang Manado sebagai suatu lokasi, tercantum di dalam peta laut yang dibuat oleh Nicolaas Desliens (1541) dan kemudian oleh Laco (1590).¹⁰ Namun pada kedua peta itu, Manado dicantumkan merupakan sebuah pulau di lepas pantai barat Minahasa yang pada waktu itu sebagai pusat kerajaan *Banontehu* atau

Bowontehu. Hasil-hasil Minahasa yang dikumpulkan di Manado, dengan perantaraan kerajaan Babontehu itu, dikenal oleh dunia luar. Begitu terkenal hasil-hasil yang diekspor melalui Manado itu menyebabkan kerajaan yang menjadi perantara tersebut lebih dikenal dengan sebutan demikian. Kekeliruan semacam itu juga menyangkut Minahasa yang di dalam masa-masa itu lebih dikenal sebagai "pulau damar" oleh orang-orang Spanyol.¹¹

Di dalam arsip-arsip kolonial Belanda, Manado sebagai nama tempat dan sebagai nama kerajaan seringkali disebutkan sehingga kita haruslah hati-hati mengartikannya. Misalnya di dalam perjanjian antara VOC dengan kerajaan Ternate tanggal 26 Mei 1607 yang menyebutkan adanya kerajaan Manado sebagai taklukan Ternate, sesungguhnya adalah kerajaaan Babontehu sedangkan di dalam dokumen lain disebutkan tentang adanya Manado di pesisir barat dari Minahasa. Hal itu terdapat di dalam laporan Gubernur Maluku Jacques le Febvre tanggal 27 Oktober 1623 kepada Gubernur Jenderal VOC Pieter de Carpentier. Laporan itu berisi antara lain bahwa loji VOC di Manado (di daratan Minahasa) telah direbut oleh Spanyol lalu sebagai gantinya Spanyol mendirikan benteng di situ.¹²

Ketika Spanyol melakukan tindakan-tindakan yang tercela, dengan melakukan pelanggaran persahabatan dengan orang Minahasa, maka orang Minahasa mengobarkan perlawanan pada 10 Agustus 1643 dan berhasil menghalau Spanyol. Kemudian mereka mengikat persahabatan dengan Belanda agar orang Spanyol tidak kembali lagi bercokol di Minahasa. Orang Minahasa mengizinkan Belanda membangun loji di Manado tahun 1654, dan mengukuhkan persahabatan itu melalui perjanjian tanggal 10 Januari 1679. Beberapa kali perjanjian itu diperbaharui; demikian juga ketika Inggris menduduki Minahasa antara 1810–1817.¹³

Ketika Minahasa diserahkan kembali oleh Inggris kepada Pemerintah Hindia Belanda (bukan lagi VOC yang sudah bubar

tahun 1799), maka sejak 1817 diadakanlah langkah-langkah pemetaan jajaran pemerintahan kolonial. Dan tujuh tahun kemudian (1824) dibentuklah Keresidenan Manado melalui *Staatsblad* No. 28a/16 Juni 1824.¹⁴ Keresidenan baru yang merupakan pecahan dari Keresidenan Ternate (Maluku Utara) ini, meliputi seluruh Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah sekarang ini, kecuali Kepulauan Sangir Talaud, yang baru pada tahun 1825 dimasukkan dalam Keresidenan Manado. Dengan terbentuknya keresidenan ini, secara langsung menyebabkan fungsi Kota Manado menjadi semakin penting, bukan saja sebagai kota benteng seperti sebelumnya, melainkan juga sebagai kota kolonial dan kota pusat perdagangan di wilayah itu.

Dengan dibentuknya Keresidenan Manado maka di Minahasa yang sebelumnya ditempatkan seorang asisten residen, kemudian diganti dengan seorang residen. Sebagai residen Manado yang pertama adalah J. Wenzel (1824–1826) yang membawahi Asisten Residen J.F. Roos. Secara administratif Minahasa dibagi menjadi tujuh *afdeeling*, yakni Likupang, Kema, Tondano, Tanawangko, Amurang, Belang, dan Manado. Setiap *afdeeling* dikepalai oleh seorang *opziener* yang sebelumnya disebut *commandant*.¹⁵ *Afdeeling Manado* waktu itu wilayahnya meliputi seluruh Kota Manado dan sekitarnya, sedangkan wilayah kota waktu itu masih belum sebesar sekarang, karena hanya meliputi lokasi sekitar Benteng Amsterdam, pemukiman orang-orang Eropa di sebelah selatan benteng, dan pemukiman orang-orang Cina di sebelah timur benteng termasuk pemukiman orang-orang Arab dan Timur Asing lainnya di sebelah timur laut benteng. Sedangkan yang termasuk wilayah sekitar kota adalah sebagian "Walak Manado", sebagian "Walak Kalawat Wawa", sebagian "Walak Ares", dan sebagian "Walak Kakaskasen", yang semuanya langsung berbatasan dengan Kota Manado di masa itu.

Walak Manado yang disebut di atas merupakan bagian dari struktur pemerintahan tradisional Minahasa yang memiliki

wilayah, rakyat, dan pemerintahan sendiri. Minahasa waktu itu terdiri atas beberapa "walak" yang walaupun berdiri sendiri-sendiri, namun dalam banyak hal dapat bersatu sebagai suatu federatif, misalnya ketika menandatangani perjanjian dengan pihak luar. Kalau "walak-walak" lain para pemimpin sampai rakyatnya adalah asli orang Minahasa, tidak demikian halnya dengan "walak Manado" itu. Walak Manado dibentuk oleh Gubernur Ternate Robertus Padtbrugge tahun 1677 untuk menghimpun para bekas rakyat Kerajaan Babontehu yang runtuh sekitar tahun 1670. Dari bekas pusat kerajaan di Pulau Manado Tua, mereka dipindahkan ke daratan Minahasa tepatnya di sebelah utara Benteng Amsterdam. Kemudian Padtbrugge meniru sistem pemerintahan "Walak Minahasa" dengan membentuk "Walak Manado" buat mereka. Dengan demikian maka warga "Walak Manado" itu sama sekali bukan orang Minahasa dan sama sekali bukan penduduk asli Kota Manado. Wilayah pemukiman mereka pun berada di luar Kota Manado, bahkan sampai awal abad ke-20 warganya tidak tercatat sebagai warga kota.

Ketika Keresidenan Manado dibentuk, Kota Manado sebagai ibukotanya, seperti halnya kota-kota kolonial lainnya di Indonesia, kota Manado bermuka dua (*dual cities*); sebagian kota berwajah Eropa (*Europeanen*) sebagian lagi berwajah tradisional.¹⁶ Akan tetapi untuk Kota Manado sebenarnya dapat dikatakan berwajah tiga, karena pada sisi lain ditemukan lokasi pemukiman Timur Asing. Akan tetapi pada sistem penataan kota pemerintahan kolonial, orang-orang Timur Asing diberi pemukiman di wilayah pemukiman Eropa. Wilayah sekitar kota yang dihuni oleh pribumi Minahasa serta warga "Walak Manado" benar-benar berciri tradisional, mungkin tidak turut diperhitungkan sebagai bagian dari Kota Manado.

Lokasi pemukiman yang bersifat Eropa di Kota Manado berbentuk empat persegi, yang memanjang ke selatan mulai dari Benteng Amsterdam. Lebarnya dari tepi pantai agak di sebelah utara benteng adalah sekitar 200 meter dan panjangnya mengikuti garis pantai sekitar 500 meter, luas keseluruhan pe-

mukiman yang berwajah Eropa itu sekitar 10 Ha. Batas barat dari lokasi ini memanjang mengikuti garis pantai Teluk Manado, sedangkan Batas-batas sebelah selatan, timur dan utara adalah jalan raya. Sebenarnya batas sebelah selatan adalah sebuah saluran air yang besar yang sengaja di bangun akan tetapi saluran tersebut sudah sepenuhnya dijadikan bagian lokasi Eropa.

Selain lokasi yang berbentuk empat persegi memanjang yang ke selatan sebagai tempat pemukiman yang bersifat Eropa, pemerintah kolonial juga membangun dua fasilitas lain di luar lokasi tersebut, yakni sebuah gereja dan sebuah lokasi pekuburan khusus Eropa yang terpisah oleh jalan ke arah selatan dari lokasi gereja tersebut.

Lokasi pemukiman Timur Asing terletak di sebelah timur benteng yang berbataſan dengan Sungai Tondano di sebelah utara. Dengan menyusur tepi selatan sungai itu ke arah timur, dapat ditemukan rumah-rumah orang Arab, sedangkan pemukiman orang-orang Cina berseberangan dengan lokasi Eropa yang berada di sebelah timur benteng. Selain itu ada pula lokasi pemukiman orang-orang Borgo yang letaknya di sebelah selatan dari lokasi pemukiman Eropa. Orang Borgo sebenarnya juga orang-orang yang berasal dari daerah-daerah lain di Indonesia yang memperoleh sejumlah hak istimewa dari pemerintah kolonial waktu itu.

Dari tahun ke tahun peranan dari Kota Manado kian bertambah bukan hanya sebagai ibukota keresidenan atau pusat pemerintahan, tetapi juga sebagai pusat kegiatan perdagangan/ perekonomian, hal ini karena ditunjang oleh adanya pelabuhan laut yang terbesar di Sulawesi Utara dan Tengah di masa itu. Peranan itu menjadi semakin besar sejalan dengan keberhasilan pemerintah kolonial menerapkan Tanam Paksa Kopi, pembukaan areal-areal perkebunan kelapa, serta berbagai perkembangan di bidang pendidikan dan keagamaan. Juga oleh pengaruh digunakannya uang sebagai alat pembayaran di keresidenan Manado mulai tahun 1825, sebagai ganti sistem pembayaran dengan

barang dan atau hasil bumi sebelumnya. Hal ini berlangsung sampai akhir abad ke-19.

Pada awal abad ke-20, pemerintah kolonial mengeluarkan Undang-undang Desentralisasi (*Decentralisatie-wet* 1903) sesuai *Staatsblad* No. 329/1903. Undang-undang itu disusul oleh *Locale-raden Ordonantie* yang dimuat di dalam *Staatsblad* No. 131 dan 181 tahun 1905, yang bersama aturan-aturan pelaksanaannya, telah mengakibatkannya terjadinya berbagai perubahan di dalam pelaksanaan sistem pemerintahan di daerah-daerah. Hal itupun berlaku di Keresidenan Manado, khususnya di lingkungan pemerintahan kota Manado waktu itu.

Setelah melihat penerapan aturan perundang-undangan di atas, Residen Manado W.F.J. Koorn memikirkan kemungkinan pemberian status *Gemeente* bagi Manado, seperti halnya yang diperoleh Batavia, Mr. Cornelis, dan Buitenzorg di Pulau Jawa. Untuk merintis realisasi gagasannya itu, setahun kemudian dikeluarkannya beslit 23 Desember 1916 tentang pembentukan *Gemeentefonds* atau "Dana Haminte" yang merupakan satu badan atau panitia resmi yang bekerja dan bertanggung jawab di bawah Residen. Tugasnya adalah menampung, mengelola, dan membiayai pembangunan atau pengadaan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kota Manado.¹⁷ Panitia pembangunan yang dinamakan "Dana Haminte" itu telah bekerja sebaik mungkin untuk melaksanakan pembangunan kota Manado seperti penerangan jalan, pembangunan, bioskop, pipa air minum, dan sebagainya.¹⁸ Hasil yang dicapai Dana Haminte itu merupakan jasa besar yang sangat penting artinya bagi upaya merintis jalan bagi pemberian status *Gemeente* bagi Manado.

Selain hasil-hasil yang ditunjukkan oleh "Dana Haminte" itu, berbagai pihak juga mengajukan tuntutan agar kepada kota Manado dapat segera diberikan status *Gemeente*. Misalnya yang dikemukakan oleh *Jong Minahasa* atau yang diperjuangkan oleh wakil-wakil Minahasa di dalam Dewan Rakyat (*Volksraad*) waktu itu.¹⁹ Akhirnya dengan *Staatsblad* No. 205/1919 tanggal

1 Juli 1919, dibentuklah *Gemeente Manado*, yang dilengkapi dengan Dewan Kota (*Gemeenteraad*). Sehubungan dengan itu, melalui *Staatsblad* No. 64/1919, telah dibentuk pula Dewan Minahasa (*Minahassaraad*) yang juga berkedudukan di Kota Manado.²⁰ Status Manado sebagai sebuah "haminte" terus disempurnakan sampai masuknya Jepang tahun 1942. "Haminte Manado" disebut *Manado-Si* sedangkan jabatan *burgermeester* (walikota) disebut *Manado-Sico*, yang dijabat oleh ABH. Waworuntu di masa pendudukan Jepang. *Gemeenteraad Manado* disebut *Manado Sikai*, sedangkan *Minahasaaraad* disebut *Minahasa Hyogikai*.²¹

Menjelang kekalahan Jepang dari Sekutu, Jepang memindahkan pusat pemerintahannya dari Kota Manado ke Kota Tondano di pedalaman Minahasa. Ketika pihak Sekutu mendarat di daerah ini, pemerintah NICA menjadikan Kota Tomohon sebagai pusat pemerintahan sementara untuk Keresidenan Manado. Barulah setelah Kota Manado pulih dari kehancuran akibat pemboman-pemboman yang dialaminya selama perang Dunia II, sejak tahun 1946 kota itu kembali berfungsi sebagai ibukota keresidenan. Sesudah itu perlahan-lahan kedudukannya sebagai *gemeente* ditata kembali seperti sebelum perang, bahkan pada tahun 1947 Manado diberi status oleh pemerintah NIT sebagai *neo-stadsgemeente* (kotapraja gaya baru). Dalam status baru ini, walikota yang pertama adalah ERS. Warouw, (1 November 1947 sampai 30 September 1950).²²

Sampai tahun 1950-an, Manado menjadi bagian dari daerah Minahasa dengan status sebagai ibukota. Pada tahun 1953 dibentuklah Kota Besar Manado, yang sederajat kedudukannya dengan Kabupaten Minahasa, dan saat itu pula ibukota Kabupaten Minahasa dipindahkan dari Manado ke Kota Tondano; akan tetapi pemindahan itu baru selesai pada tahun 1962. Sehubungan dengan Undang-undang No. 18 tahun 1965, Manado berstatus sebagai "Kotamadya Daerah Tingkat II" sampai

sekarang. Undang-undang dan produk peraturan ketatanegaraan sesudahnya, mengukuhkan status Kota Manado seperti di atas.

1.2 *Perkembangan Penduduk*

Salah satu kesulitan utama untuk mengetahui jumlah penduduk kota Manado di masa kolonial terutama pada abad ke-19 adalah digabungkannya penduduk kota itu dengan penduduk Minahasa secara keseluruhan. Dengan demikian maka data kependudukan sejak tahun 1821 untuk Minahasa yang dapat diperoleh sudah turut pula memperhitungkan penduduk kota Manado. Satu-satunya data kependudukan tentang kota Manado yang berasal dari abad ke-19 adalah data tahun 1894 yang menyebutkan jumlah sebanyak 7.407 jiwa, tidak termasuk penduduk kota yang berasal dari kalangan pribumi Minahasa.²³

Lengkapnya, data kependudukan tersebut adalah sebagai berikut.

Tabel 1

KEADAAN PENDUDUK MANADO BUKAN PRIBUMI TAHUN 1894

No.	Asal-usul	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	524	Orang Minahasa tidak dimasukkan
2.	Orang Cina	2.252	
3.	Orang Borgo Kristen	1.786	
4.	Orang Borgo Islam	796	
5.	Orang Gorontalo, Bugis, dan Ternate	1.493	
6.	Pendatang Islam lainnya	556	
Jumlah		7.407	

Jika penduduk pribumi Minahasa juga dimasukkan maka data yang tersedia pada awal abad ke-20 itu menunjukkan jumlah penduduk sebanyak 182.804 jiwa. Jumlah itu terdiri atas orang Eropa, orang Cina, orang Arab dan Timur Asing lainnya, serta orang Indonesia (orang Minahasa sebagai pribumi ditambah penduduk pendatang). Keterangan selengkapnya adalah sebagaimana tertera di dalam tabel berikut.²⁴

Tabel 2

KEADAAN PENDUDUK MANADO DAN MINAHASA
TAHUN 1900

No.	Asal-usul	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	897	
2.	Orang Cina	3.245	
3.	Orang Arab dan Timur Asing lainnya	327	
4.	Orang Indonesia	178.335	
J u m l a h		182.804	

Lima tahun kemudian (1905), jumlah yang tertera di dalam tabel di atas menunjukkan adanya kenaikan, yakni menjadi 193.452 jiwa. Perincian asal-usul penduduk sama seperti pada tahun 1900 (lihat tabel berikut).²⁵

Tabel 3

KEADAAN PENDUDUK MANADO DAN MINAHASA
TAHUN 1905

No.	Asal-usul	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	983	
2.	Orang Cina	3.650	
3.	Orang Arab dan Timur Asing lainnya	381	
4.	Orang Indonesia	188.438	
J u m l a h		193.452	

Sesudah data kependudukan tahun 1905, tidak lagi dijumpai data serupa yang lebih meyakinkan sampai diadakannya sensus penduduk oleh pemerintah kolonial tahun 1930 di seluruh Indonesia untuk pertama kalinya. Di bawah ini akan disajikan beberapa tabel secara berturut-turut sesuai laporan Kementerian Ekonomi tahun 1936.²⁶ Sebagai perbandingan akan dikemukakan jumlah penduduk Keresidenan Manado, dengan mencantumkan jumlah penduduk Minahasa dibandingkan dengan penduduk Kota Manado sesuai hasil-hasil sensus dimaksud.

Tabel 4

**KEADAAN PENDUDUK KERESIDENAN MANADO
TAHUN 1930**

No.	Asal-usul	Pria	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa dan Indo	1.623	1.523	3.146	
2.	Orang Cina	11.403	8.619	20.022	
3.	Timur Asing lainnya	2.692	2.409	5.101	
4.	Orang Indonesia	559.085	551.301	1.110.386	
Jumlah		574.803	563.852	1.138.655	

Perlu dijelaskan bahwa jumlah penduduk sebanyak itu meliputi seluruh Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah sebagai wilayah dari Keresidenan Manado waktu itu. Sedangkan khusus untuk Minahasa dapat dilihat di dalam tabel berikut.

Tabel 5

**KEADAAN PENDUDUK MANADO DAN MINAHASA
TAHUN 1930**

No.	Asal-usul	Pria	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	1.181	1.143	2.324	
2.	Orang Cina	5.365	4.491	9.856	
3.	Timur Asing Lain	527	486	1.013	
4.	Orang Indonesia	148.561	146.010	294.571	
Jumlah		155.634	152.130	307.764	

Afdeeling Minahasa yang dipimpin oleh seorang asisten residen, sejak tahun 1919 dibagi menjadi tiga *onderafdeeling* yakni Manado, Tondano, dan Amurang. Setiap *onderafdeeling* membawahi beberapa distrik. *Onderafdeeling Manado* ketika itu membawahi distrik-distrik: Manado, Bantik, Tomohon-Saronsong, dan Tombariri, dengan perincian penduduknya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6

KEADAAN PENDUDUK ONDERAFDEELING MANADO
TAHUN 1930

No.	Asal-usul	Pria	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	866	841	1.707	
2.	Orang Cina	3.406	2.756	6.162	
3.	Timur Asing lain	343	305	648	
4.	Orang Indo- nesia	37.191	36.287	73.478	
Jumlah		41.806	40.189	81.995	

Sesungguhnya data kependudukan *Onderafdeeling Manado* tersebut tidak mencakup penduduk Kota Manado, namun, di sini disampaikan dengan maksud agar dapat dibandingkan dengan penduduk Kota Manado.

Tabel 7

KEADAAN PENDUDUK KOTA MANADO
TAHUN 1920

No.	Asal-usul	Pria	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	521	526	1.047	
2.	Orang Cina	1.905	1.503	3.408	
3.	Timur Asing lain	224	154	378	
4.	Orang Indonesia	5.981	6.248	12.229	
Jumlah		8.631	8.431	17.062	

Data hasil Sensus Penduduk tahun 1930 waktu ini telah mencantumkan data kependudukan sepuluh tahun sebelumnya yaitu keadaan tahun 1920 seperti diutarakan di atas.

Tabel 8

KEADAAN PENDUDUK KOTA MANADO
TAHUN 1930

No.	Asal-usul	Pria	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	713	679	1.392	
2.	Orang Cina	3.049	2.470	5.519	
3.	Timur Asing lain	317	269	586	
4.	Orang Indonesia	10.307	9.740	20.047	
Jumlah		14.386	13.158	27.544	

Sesudah tahun 1930, tidak diperoleh lagi data terinci mengenai jumlah penduduk Kota Manado secara keseluruhannya. Yang dapat ditemui hanyalah data kependudukan sebagai

bagian dari *memorie* Residen van Rhijn sebelum meletakkan jabatannya selaku residen Manado tahun 1941.²⁷ Data itu pun tidak mengutarakan mengenai jumlah penduduk Kota Manado secara keseluruhan karena jumlah penduduk yang berasal usul orang Indonesia tidak ada. Di situ dicantumkan bahwa penduduk Kota Manado sebanyak 10.064 jiwa, belum terhitung yang asal usulnya sebagai orang Indonesia (pribumi Minahasa maupun kaum pendatang). Selama masa pendudukan Jepang (1942–1945) dan dilanjutkan dengan masa revolusi fisik (1945–1950), tidak pernah dilakukan perhitungan jumlah penduduk untuk kota Manado dan Minahasa. Hal itu dapat dimaklumi mengingat dalam suasana peperangan, banyak pekerjaan administrasi pemerintahan yang tidak dapat dilaksanakan.

Penduduk Kota Manado pada sekitar tahun 1950 berjumlah kira-kira 69.943 jiwa, akan tetapi menurut perhitungan Balai Konsultasi Ekonomi Daerah Minahasa tahun 1955, jumlahnya telah meningkat menjadi 80.510 jiwa, sementara penduduk daerah Minahasa berjumlah 445.096 jiwa. Oleh karena Badan Konsultasi Ekonomi yang semi-pemerintah itu berwilayah kerja Kota Manado ditambah daerah Minahasa, maka jumlah penduduk kedua daerah itu digabungkan sehingga menjadi 525.606 jiwa.²⁸ Adapun perincian jumlah penduduk Kota Manado dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 9

KEADAAN PENDUDUK KOTA MANADO
TAHUN 1955

No.	Asal-usul	Pria	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	61	76	137	
2.	Orang Cina	3.478	3.621	7.099	
3.	Timur Asing lain	429	376	805	
4.	Orang Indonesia	36.138	36.331	72.369	
Jumlah		40.106	40.404	80.510	

Pada tahun berikutnya (1956) dari dua buah sumber diketahui bahwa jumlah penduduk Manado dan Minahasa 543.936 jiwa,²⁹ sudah termasuk penduduk Kota Manado berjumlah 91.631 jiwa. Perinciannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 10

**KEADAAN PENDUDUK KOTA MANADO
TAHUN 1956**

No.	Asal-usul	Pdia	Wanita	Jumlah	Keterangan
1.	Orang Eropa	69	78	147	
2.	Orang Cina	3.484	3.633	7.117	
3.	Timur Asing lain	431	387	818	
4.	Orang Indonesia	41.721	41.828	83.549	
Jumlah		45.705	45.926	91.631	

Antara tahun 1957 sampai 1960, tidak dijumpai data tentang kependudukan untuk Kota Manado. Hal ini disebabkan karena situasi pergolakan Permesta yang melanda seluruh wilayah Sulawesi Utara, sehingga kawasan ini khususnya Manado dan Minahasa tidak hanya sebagai basis pasukan Permesta, tetapi juga menjadi daerah pertempuran. Hal ini menyebabkan terganggunya administrasi pemerintahan di Sulawesi Utara. Barulah pada tahun 1961 diadakan sensus penduduk secara nasional, sensus ini merupakan sensus yang pertamakalinya dilaksanakan di alam kemerdekaan Republik Indonesia.

Mendahului hasil sensus dimaksud, untuk kepentingan penyusunan Anggaran Pengeluaran dan Pendapatan Kotapraja Manado Tahun 1961, pemerintah kota sekitar tahun 1960 mengadakan pencatatan jumlah penduduk di 24 desa. Hasilnya menunjukkan jumlah penduduk sebanyak 104.912 jiwa.³⁰ Selanjutnya data hasil sensus tahun 1961 menunjukkan jumlah 129.912 jiwa. Dua sensus penduduk masing-masing tahun 1971

dan 1980 mencatat adanya kenaikan masing-masing menjadi 169.943 dan 217.159 jiwa. Jumlah penduduk untuk seluruh Sulawesi Utara adalah 2.115.384 jiwa, sesuai data dari Kantor Statistik Propinsi Sulawesi Utara.³¹ Agar dapat membandingkan jumlah penduduk Kota Manado dengan daerah-daerah lainnya di Sulawesi Utara, berikut ini diketengahkan keadaan penduduk tahun 1961, 1971, dan 1980 Propinsi Sulawesi Utara sesuai tiga hasil sensus yang pernah diadakan berturut-turut.

Tabel 10

HASIL SENSUS PENDUDUK DAN PERKEMBANGANNYA
TAHUN 1961, 1971, 1980 DI SULAWESI UTARA

No.	Kabupaten/ Kotamadya	Jumlah Penduduk			Kenaikan rata-rata (%)	
		1961	1971	1980	61-71	71-80
1.	Kab. Sangir Talaud	194.253	229.395	238.433	1,68	0,43
2.	Kab. Minahasa	451.924	556.236	677.342	3,15	2,21
3.	Kab. Bolaang Mongondow	150.217	211.359	299.696	3,47	3,96
4.	Kab. Gorontalo	312.370	408.339	502.695	2,72	2,34
5.	Kodya Manado	129.912	169.943	217.159	2,72	2,76
6.	Kab. Gorontalo	71.378	82.182	97.628	1,42	1,93
7.	Kodya Bitung	*)	60.217	82.431	—	3,55
SULAWESI UTARA		1.310.054	1.717.671	2.115.384	2,75	2,34

*) Masih termasuk Kabupaten Minahasa.

Mengamati jumlah penduduk Kota Manado antara 1920—1980 yakni selama 60 tahun, ternyata menunjukkan angka-angka kenaikan yang pesat. Pada tahun 1920 yang dapat dijadikan sebagai patokan, baru berjumlah 17.062 jiwa, kemudian pada tahun 1930 sudah bertambah menjadi 27.544 jiwa atau meningkat dengan 61,43% lebih, dengan rata-rata pertahunnya adalah sekitar 6,14%. Menghadapi realitas pertambahan jumlah penduduk yang setiap tahun bertambah, dilakukanlah upaya perluasan wilayah kota yang sebelum tahun 1926 luasnya hanya sekitar 2 Km², kemudian berdasarkan beslit Gubernur Jenderal

Hindia Belanda No. 5 tanggal 19 Oktober 1926, wilayah "Haminte Manado" diperluas menjadi 10,60 Km².³² Dengan demikian maka sejak dibentuknya "haminte", luas Kota Manado bertambah lebih lima kali lipat. Dengan sendirinya pula penduduk yang mayoritas pribumi Minahasa yang dahulunya berada di luar batas lama, sekarang menjadi warga kota. Inilah yang antara lain menyebabkan terjadinya pertambahan penduduk yang pesat dalam periode antara tahun 1920–1930 untuk Kota Manado.

Periode antara 1930–1950 ditandai dengan berbagai peristiwa ekonomi, peperangan dan revolusi. Dari jumlah penduduk sebanyak 27.544 jiwa (1930), meningkat menjadi 69.943 jiwa (1950) yang berarti pertambahan sebanyak 42.399 jiwa. Ini berarti kenaikan sebanyak hampir 154% selama 20 tahun, atau rata-rata 7,70% setahun. Dapat diperkirakan bahwa peningkatan jumlah penduduk Kota Manado terjadi pada periode sebelum masa pendudukan Jepang disebabkan resesi ekonomi dunia yang sangat memberatkan beban para petani Minahasa, terutama para petani kelapa. Dari laporan Residen van Rhijn diketahui adanya penurunan yang tajam sejak 1930 sampai dengan 1940 dalam harga jual kopra, sedangkan indeks barang konsumen menanjak terus.³³ Contohnya harga kopra per kuintal f.6,48 pada bulan Januari 1932, sedangkan harga itu terus turun menjadi f.1,65 pada bulan Desember 1940. Di balik itu nilai barang impor dan antarpulau yang masuk di Pelabuhan Manado dan Pelabuhan Amurang (Minahasa) terus turun pula. Selama tahun 1938 yang masuk di Manado bernilai f.20.252.762,— pada tahun 1939 turun menjadi f.16.504.556,— sedangkan tahun 1940 merosot menjadi f.6.952.729,—. Demikian pula nilai barang yang masuk melalui Amurang ke pedalaman Minahasa yang bernilai f.2.174.721,— (1938), turun menjadi f.1.400.246,— (1939) lalu terus turun menjadi f.810.720,— tahun 1940. Keadaan inilah yang bertanggung jawab terhadap meningkatnya urbanisasi dari Minahasa ke Kota Manado dalam periode itu.

Antara tahun 1942–1945, Kota Manado diduduki oleh pasukan Jepang, bahkan merupakan kota pertama di Indonesia bersama Tarakan yang diduduki yakni mulai 11 Januari 1942. Pemerintah kolonial Belanda barulah menyerah kepada Jepang hampir dua bulan berikutnya yakni tanggal 8 Maret 1942. Mulanya banyak penduduk kota yang lari menyingkir ke pedalaman Minahasa namun sesudah tahun 1942, mereka kembali lagi ke Manado. Dalam masa revolusi fisik 1945–1950, arus urbanisasi meningkat tajam, hal ini disebabkan banyaknya areal pertanian yang tidak dikerjakan. Akan tetapi sekitar tahun 1950-an, berbondong-bondong orang Minahasa membanjiri Kota Manado untuk mencari pekerjaan, apalagi karena hutan-hutan Minahasa dikuasai oleh pasukan-pasukan gerilya yang karena kurang puas terhadap pemerintah, mengadakan pengacauan yang tentunya mengganggu ketenteraman rakyat Minahasa.

Dalam periode antara 1950 sampai dengan 1955, penduduk Kota Manado terus meningkat dari 69.943 jiwa menjadi 80.510 jiwa. Jumlah ini menunjukkan pertambahan sebanyak 10.567 jiwa atau hampir 15,2% selama lima tahun. Ini berarti terjadi kenaikan 3% lebih setiap tahunnya. Dibandingkan dengan rata-rata periode sebelumnya (1930–1950) yaitu 7,70% setahunnya, maka angka 3% dalam periode antara 1950 sampai dengan 1955 menunjukkan penurunan yang amat berarti. Hal ini kemungkinan besar disebabkan situasi politik mulai normal kembali, di mana para petani Minahasa telah dapat menjalankan usaha pengelolaan ladang-ladang dan sawah-sawahnya seperti biasa. Bagaimana pun juga angka pertambahan penduduk disebabkan tingkat kelahiran belum dapat turut diperhitungkan berhubung kurangnya data yang memadai untuk dikaji lebih lanjut.

Selanjutnya dalam periode 1955 sampai dengan 1960, penduduk kota ini meningkat dari 80.510 jiwa menjadi 104.912 jiwa. Ini berarti terjadinya kenaikan sebesar 24.402 jiwa selama lima tahun atau lebih dari 30%, dengan rata-rata 6% setahun;

padahal antara 1958 sampai dengan 1960 dan sesudahnya, Kota Manado seperti halnya daerah Minahasa, mengalami masa pergolakan Permesta yang mengakibatkan berbagai hambatan di segala bidang. Pesatnya pertumbuhan penduduk kota dalam periode lima tahun itu mungkin sekali disebabkan oleh (1) arus urbanisasi dari pedalaman Minahasa untuk menghindari diri dari bahaya pertempuran. (2) urbanisasi dari kotamadya dan Kabupaten Gorontalo untuk memanfaatkan kesempatan-kesempatan dalam bidang perdagangan dan perekonomian, selain (3) adanya pertumbuhan penduduk akibat belum terkendalinya tingkat kelahiran.

Dalam periode berikutnya, seperti halnya dengan daerah-daerah lainnya di Indonesia, diadakanlah sensus penduduk tahun 1961 di Kota Manado, pada waktu itu tercatat jumlah sebanyak 129.912 jiwa, yang jika dibandingkan dengan keadaan tahun 1960, telah meningkat dengan 25.000 jiwa. Kenaikan sebesar hampir 25% antara 1960 sampai dengan 1961 ini jumlahnya mencurigakan, karena dapat menimbulkan anggapan bahwa mungkin sekali angka pada tahun 1960 kurang teliti disajikan atau kurang cermat penghitungannya.

Jikalau jumlah penduduk tahun 1960 sebanyak 104.912 jiwa dapat dipercaya, maka kita dapat membandingkan jumlah penduduk Kota Manado tahun 1955 sebanyak 80.510 jiwa dengan hasil sensus 1961 sebanyak 129.912 jiwa. Dalam periode antara 1955 sampai dengan 1961 terjadi kenaikan jumlah sebanyak 49.402 jiwa atau lebih dari 61,36%, dengan rata-rata 10,23% setahunnya. Terjadinya kenaikan sebesar itu setiap tahunnya dapat diterangkan berdasarkan alasan keamanan yang telah dikemukakan terdahulu. Karena dalam periode antara 1958 sampai dengan 1961 tempat yang paling aman untuk menghindari diri dari bahaya pertempuran adalah Kota Manado, maka urbanisasi dari pedalaman Minahasa yang masuk ke Manado serta para pencari kerja dari daerah-daerah lainnya di Sulawesi Utara merupakan indikator utama melimpahnya penduduk desa ke Kota Manado.

Perkembangan jumlah penduduk antara 1961 sampai dengan 1971 menunjukkan tingkat pertambahan yang jauh menurun. Dari jumlah 129.912 jiwa menjadi 169.943 jiwa, dengan rata-rata kenaikan sebesar 2,72% setahun. Akan tetapi dalam periode berikutnya yakni antara 1971 sampai dengan 1980, prosentase kenaikan meningkat sedikit. Dari jumlah 169.943 jiwa menjadi 217.159 jiwa, yang berarti terjadinya kenaikan sebesar 2,76% setahun. Dengan memperhatikan perkembangan jumlah penduduk Kota Manado antara 1920 sampai dengan 1980 (selama 60 tahun), ternyata jumlahnya meningkat secara pasti dengan hampir 13 kali lipat. Dihubungkan dengan berbagai pendapat atau teori terjadinya urbanisasi, maka menarik sekali ungkapan dari Hamid Abdullah mengenai terjadinya urbanisasi dengan memperhatikan enam hal yakni karena (1) stimulasi ekonomi (2) faktor keamanan (3) mencari lapangan kerja baru (4) tekanan politik dari penguasa (5) peningkatan pendidikan, dan (6) adanya kecenderungan untuk menambah status sosial.³⁴ Keenam faktor di atas erat hubungannya dengan urbanisasi dan peningkatan jumlah penduduk Kota Manado, terutama faktor pertama sampai faktor ketiga.

1.3 *Perkembangan Fisik Kota*

Sejak terbentuknya Keresidenan Manado pada tahun 1824 yang menjadikan Manado sebagai ibukota Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah waktu itu, Kota Manado mulai ditata oleh pemerintah kolonial agar mampu mendukung fungsinya sebagai pusat administrasi pemerintahan keresidenan. Modal dasar untuk pembangunannya lebih lanjut sudah ada berupa adanya sebuah benteng yakni Benteng Amsterdam, serta terutama letak kota yang cukup strategis di dekat muara Sungai Tondano dan di dalam Teluk Manado. Walaupun topografi di sebelah utara, sebelah tenggara, dan sebelah selatan agak berbukit-bukit, namun pada waktu itu masih cukup tersedia areal menyusur pantai ke selatan dan menyusur Sungai Tondano ke arah timur.

Selain fasilitas benteng sebagai salahsatu ciri kota kolonial, yang mendukung Manado sebagai kota administratif pemerintahan kolonial, ialah adanya kantor-kantor dan kompleks perumahan pejabat pemerintah kolonial itu sendiri. Di Kota Manado, kantor residen terletak di sebelah selatan dari benteng dan rumah dinas residen. Kantor-kantor dan rumah-rumah dinas para pejabat di bawah residen turut pula ditata. Hal itu berlaku sepanjang abad ke-19 sampai awal abad ke-20.

Pada awal abad ke-20, terutama menjelang dibentuknya "Haminte Manado" tahun 1919, Residen W.F.J. Koorn membentuk suatu badan yang dinamakannya *Gemeentefonds* atau "Dana Haminte" untuk melaksanakan pembangunan berbagai fasilitas kota dengan anggaran yang tersedia untuk itu secara terbatas. Kemudian setelah "Haminte Manado" dibentuk tahun 1919, tugas itu dibebankan kepada *Gemeenteraad* atau "Dewan Kota" yang ketuanya langsung di tangan *burgermeester* atau walikota.

Menjelang dibentuknya "Haminte Manado", maka "Dana Haminte" hanya bertugas dalam bidang pemeliharaan dan pembangunan fasilitas-fasilitas pada enam desa atau kampung yakni Kampung Belanda, Kampung Cina, Kampung Arab, Kampung Pondol, Kampung Wenang, dan Kampung Tikala. Dengan adanya "Haminte Manado", jumlah kampung ditambah dengan cara memasukkan beberapa kampung dari beberapa distrik sekitar Manado. Kampung-kampung yang ditambahkan sesudah tahun 1919 adalah Kampung Mahakeret, Kampung Titiwungen, Kampung Singkil, Kampung Wawonasa, Kampung Sindulang, dan Kampung Tuminting.³⁵ Dengan demikian maka "Haminte Manado" membawahi 12 kampung. Para kepala kampung diberi gelar jabatan yang berbeda, ada yang disebut *wijkmeester* dan ada pula yang disebut "hukum tua", gelar bagi kepala desa di dalam sistem pemerintahan tradisional Minahasa waktu itu. Yang kepalanya bergelar *wijkmeester* adalah Kampung Belanda, Kampung Cina, Kampung Arab, dan Kampung Pondol. Delapan

kampung selebihnya dipimpin oleh seorang "hukum tua", seperti halnya desa-desa lainnya di Minahasa waktu itu.

Dengan bertambahnya jumlah desa dalam "haminte", maka badan yang bernama "Dana Haminte" bubar dan sebagai gantinya dibentuklah semacam dinas pekerjaan umum yang bernama *Verkeer en Waterstaat*.³⁶ Dinas yang berada di bawah *Gemeenteraad* ini, bertanggung jawab dalam pengelolaan pembangunan kota seperti (1) pembangunan dan pemeliharaan jalan, (2) kelistrikan dan penerangan, (3) pembangunan dan pemeliharaan saluran air, (4) pembangunan dan pemeliharaan pipa air minum termasuk pemasarannya kepada konsumen, (5) pembangunan dan pemeliharaan gedung-gedung kantor pemerintah, perumahan dinas dan perumahan yang dipasarkan untuk umum, (6) pembangunan dan pemeliharaan bangunan pasar-pasar, (7) pembangunan dan pemeliharaan gedung-gedung pertemuan umum serta tempat-tempat rekreasi, (8) pembangunan dan pemeliharaan lapangan-lapangan olah raga dan pacuan kuda, (9) proyek perbaikan kampung-kampung, dan sebagainya.

Dinas *Verkeer en Waterstaat* ini berhasil mengumpulkan dana dan membangun kompleks perkantoran bagi kepentingan "Haminte Manado" di lokasi Kampung Tikala, tepatnya di sebelah timur lapangan olah raga Sparta. Juga dibangunnya puluhan rumah permanen di sebelah utara dan barat dari lapangan Sparta Tikala itu, menjadikan lokasi tersebut sebagai tempat pemukiman yang tergolong elite di Kota Manado.³⁷ Dinas ini juga berwewenang memberikan rekomendasi bagi pihak swasta yang bermaksud mengadakan pembangunan, misalnya kepada perusahaan keluarga Lie Boen Yat & Co. Perusahaan swasta ini sampai menjelang masuknya Jepang, berhasil membangun satu kompleks perumahan elit di pesisir pantai Sario yang waktu itu masih masuk wilayah Kampung Titiwungen.

Dengan terbentuknya "haminte", timbul pemikiran di kalangan anggota "Dewan Kota" untuk memindahkan ibukota

keresidenan dari Manado ke Tondano. Hal itu pun dibicarakan di dalam sidang-sidang dari *Minahassaraad* yang waktu itu berkedudukan di Kota Manado di dalam sidang tanggal 25 Oktober 1920.³⁸ Hasil Sidang itu oleh Residen Manado dijadikan sebagai usul kepada gubernur jenderal di dalam suratnya No. 9244 tanggal 1 November 1920.³⁹ Akan tetapi direktur pemerintahan dalam negeri dalam nota No. 594/Btg tanggal 17 Januari 1921 tidak menyetujui alasan apa pun yang menjadi dasar usul residen di atas.⁴⁰ Karena adanya perbedaan pendapat di atas, usul ditolak gubernur jenderal sesuai notanya No. 3179 tahun 1921.⁴¹ Dengan demikian maka gagallah usaha memindahkan ibukota keresidenan dari Manado ke Kota Tondano di pedalaman Minahasa. Untuk memperkuat penolakan itu maka usul residen agar Benteng Amsterdam dirombak untuk dibangun tangsi militer atau pusat perdagangan yang diajukan sejalan dengan usul pemindahan di atas, gubernur jenderal tetap mempertahankan benteng itu lalu membangun tangsi militer di Bukit Teling, agak di luar kota waktu itu. Adanya lokasi tangsi baru ini kelak menunjang usaha perluasan Kota Manado tahun 1926 menjadi 10,60 Km².

Dalam masa pendudukan Jepang antara 1942 sampai dengan 1945, dapat dikatakan bahwa pembangunan fisik kota terhenti sama sekali. Jepang hanya mengganti pejabat dan nama jabatan yang dulunya dipegang orang Belanda atau yang memakai bahasa Belanda seperti sebelumnya sudah diutarakan di depan. Pembangunan fisik satu-satunya yang menonjol yang dilakukan di masa pendudukan Jepang adalah pembangunan Lapangan Terbang Mapanget yang terletak di luar Kota Manado. Sebelum perang, Belanda sempat membangun dua lapangan terbang kira-kira 50 km jauh di sebelah selatan Kota Manado. Yang pertama adalah lapangan terbang air untuk jenis pesawat Catalina di lokasi Tasuka di tepi tenggara Danau Tondano, dan sebuah lagi lapangan terbang berlandasan keras di Kalawiran, antara dua kota distrik Langowan dan Kakas. Kedua lapangan dan fasilitas yang dimiliki Belanda di sana dihancurkan Jepang

dan sebagai gantinya dibangunlah Lapangan Terbang Mapanget itu. Letak lapangan baru ini sekitar 13 km ke arah timur laut Kota Manado, yang sekarang bernama Lapangan Terbang Sam Ratulangi.

Pelabuhan laut dari Kota Manado sudah sejak abad ke-19 disinggahi kapal-kapal milik KPM. Untuk itu telah dibangun dermaga bagi kapal-kapal kecil, fasilitas pergudangan serta fasilitas-fasilitas lainnya. Seajar dengan Pelabuhan Manado, di sebelah timur dibangun fasilitas bagi perahu-perahu dan kapal-kapal nelayan, lokasinya berada di dalam kompleks Pasar Ikan Manado. Fasilitas-fasilitas Pelabuhan Manado, pelabuhan nelayan dan pasar ikan di atas, terus dipertahankan sampai tahun 1970-an. Khusus Pelabuhan Manado, kegiatan bongkar-muat barang dan penumpang internasional dan nasional serta nusantara, telah dialihkan ke pelabuhan samudera Bitung (46 kilometer sebelah timur Manado) mulai tahun 1960-an. Pelabuhan Manado dengan demikian mulai waktu itu hanya melayani kegiatan bongkar muat barang untuk jenis-jenis pelayaran perintis dan antarpulau.

Menjelang berakhirnya pendudukan Jepang, kota Manado mendapat pemboman dari angkatan udara pihak Sekutu, Serangan ini merusak fasilitas Pelabuhan Manado, menghancurkan sebagian gedung bertingkat dan kompleks pertokoan Cina di pusat kota, gedung Kopa, dan berbagai sarana mengalami kerusakan. Hal itu menyebabkan Jepang memindahkan pusat kegiatan administrasi pemerintahan dari Manado ke sekitar Kota Tondano di pedalaman Minahasa. Ketika Jepang menyerah dan pasukan Sekutu, bersama NICA tidak segera menjadikan Manado sebagai ibukota seperti dahulu, melainkan menjadikan Kota Tomohon sebagai ibukota sementara. Barulah sesudah Peristiwa Merah Putih mulai 14 Februari 1946 – 11 Maret 1946, Manado dijadikan sebagai ibukota lagi. Akan tetapi sampai tahun 1950, dapat dikatakan tidak ada pembangunan fisik yang dikerjakan di dalam Kota Manado.

Sejak tahun 1950, pemerintah kota menata kembali Kota Manado di atas sebuah taman kecil di tengah kota, mendirikan sebuah taman yang diberi nama "Taman Lex Kawilarang". Taman ini didirikan untuk menghormati jasa seorang pemuda Minahasa yang berjuang membela Republik di masa revolusi fisik. Setelah lama tak terurus akibat pergolakan Permesta, maka dalam masa Pelita I, taman kecil itu ditata kembali. Di tengahnya didirikan patung Dotu Lolong Lasut, tokoh legendaris yang dianggap sebagai pendiri kota ini pada abad ke-15. Sekarang taman itu dinamakan "Taman Dotu Lolong Lasut", sesuai nama tokoh legendaris masyarakat Minahasa.

Jauh sebelum pendudukan Jepang, di sebelah selatan kota dibangun sebuah lapangan pacuan kuda yang disebut "Sario-Ban". Dalam musim-musim perlombaan, selain tempat itu ramai dengan berbagai pacuan kuda dan taruhan, juga oleh berbagai kelompok kesenian tradisional Minahasa seperti musik bambu dan "maengket". Di masa pendudukan Jepang, fungsi lapangan Sario itu sebagai tempat apel dan latihan militer, sehingga kecuali kegiatan pacuan kuda, aktivitas kesenian dan kebudayaan di Kota Manado dialihkan ke lapangan Sparta Tikala, di depan Kantor Walikota Manado. Dalam masa Pelita, fungsi lapangan Sario hampir sama sekali berubah. Di situ tidak lagi dijadikan lapangan pacuan kuda, melainkan dijadikan pusat kegiatan olah raga dan kesenian. Sebagai gantinya dibangunlah lapangan pacuan kuda, arena balapan sepeda motor, dan arena lomba lainnya di Ranomuut mulai tahun 1970-an. Di sekitar lapangan itu sebelumnya sudah dibangun kompleks asrama militer serta perumahan Kantor Gubernur Sulawesi Utara. Kelak lokasi yang menambah perluasan Kota Manado itu dijadikan kompleks beberapa kantor pemerintah vertikal.

Pembangunan pasar-pasar tetap diperhatikan sejak masa kolonial. Pasar tertua di Kota Manado adalah Pasar Minahasa dan Pasar Ikan yang dibangun pada abad ke-19. Menyusul adalah Pasar Sembilan di bagian selatan kota. Pada tahun 1950-an

di belakang Pasar Minahasa dibangun Pasar Cita dan menjelang tahun 1960 berdirilah Pasar Delapan yang letaknya lebih ke selatan lagi. Dalam masa Pelita II, Pasar Delapan itu dihapuskan dan sebagai gantinya dibangunlah Pasar Karombasan I dan II.

Pasar Ikan dan Pasar Minahasa serta Pasar Cita terletak di pusat kota dalam wilayah Kecamatan Manado Tengah. Ketika Pasar Minahasa dan Pasar Cita dihapuskan maka pada tahun 1950-an, pemerintah kota mendirikan Pasar 45 di atas reruntuhan Benteng Amsterdam di pusat kota. Pasar 45 ini menyediakan berbagai keperluan dapur mulai dari sayur-sayuran sampai ikan laut dan ikan air tawar. Akan tetapi pasar inipun dihapuskan sejak tahun 1978 karena amat mengganggu kebersihan kota, lalu kegiatannya dipindahkan dan ditampung di Pasar Kuala Jengki dan Pasar Ikan yang baru di sekitar muara dari Sungai Tondano, masih dalam wilayah Kecamatan Manado Tengah. Bersamaan dengan itu dibangunlah Pasar Ranomunt untuk menampung hasil-hasil pertanian dari arah Tonsea dan sekitarnya. Di Kecamatan Manado Utara, pasar terbesar adalah Pasar Tuminting. Di Kecamatan Manado Selatan, seperti digambarkan tadi, yang terkenal adalah Pasar Sembilan, Pasar Delapan (yang dihapuskan) serta Pasar Karombasan I dan II yang berdampingan letaknya. Sesudah peristiwa G30S PKI, di Kampung Bahu Kecamatan Manado Selatan secara spontan muncul Pasar Kilat yang kemudian dijadikan Pasar 66. Di pasar ini, mulanya selama bertahun-tahun transaksi hanya berlangsung pada dinihari namun sekarang tidak demikian halnya.

Salah satu fasilitas kota yang penting adalah sarana kesehatan bagi kepentingan pencegahan penyakit dan penanggulangan kesehatan masyarakat kota. Pada tahun 1930-an pemerintah merencanakan pembangunan rumah sakit dengan mengambil lokasi di atas sebuah bukit kecil di tengah kota. Rumah sakit itu selesai tahun 1936 dan diresmikan dengan nama *Koningin Wilhelmina Ziekenhuis*. Sebelumnya, yakni pada ta-

hun 1925, sudah dibangun *Leprozerie* (Rumah Sakit Kusta) di Tumumpa di pinggiran utara kota yang kemudian tahun 1934 dipindahkan ke Malalayang, lokasi di luar batas selatan kota.^{4 2} Tumumpa dan Malalayang terletak di pesisir pantai Teluk Manado. Sesudah tahun 1950, *Koningen Wilhelmina Ziekenhuis* itu diganti namanya menjadi Rumah Sakit Umum Gunung Wenang, dengan mengambil nama bukit kecil di tengah kota itu. Selain kedua rumah sakit itu, pada tahun 1950 dibangun rumah sakit jiwa yang waktu itu terletak di Sario, termasuk wilayah Kampung Titiwungen.

Setelah Manado diberi status Kota Besar mulai tahun 1953, maka pemerintah kota melakukan pemekaran kampung-kampung yang menurut kenyataannya terlalu luas wilayahnya atau terlalu padat penduduknya. Sebelum dimekarkan, Manado masih terdiri atas 12 kampung yaitu Kampung Belanda, Cina, Arab, Pondol, Wenang, Tikala, Mahakeret, Titiwungen, Singkil, Wawonasa, Sindulang, dan Tuminting.^{4 3} Selain diadakan pemekaran, sekaligus dilakukan pergantian beberapa nama kampung dan reorganisasi wilayah dan aparatur pejabat-pejabatnya. Dengan demikian maka dari 12 kampung, Manado berkembang menjadi 24 kampung yakni delapan kampung untuk setiap kecamatan. Kampung-kampung di Kecamatan Manado Utara adalah Kampung Sindulang, Singkil, Wawonasa, Tuminting, Islam, Tumumpa, Ternate, dan Ketang. Delapan kampung di Kecamatan Manado Tengah adalah Kampung Paal Dua, Banjer, Tikala, Tikala Baru, Dendengan, Istiqlal, Pinaesaan, dan Lawangirung. Delapan kampung di Kecamatan Manado Selatan adalah Kampung Bahu, Ranotana, Wanea, Sario, Titiwungen, Wenang, Teling, dan Mahakeret.

Sejalan dengan penggantian istilah kampung dan desa menjadi kelurahan, maka diadakan pula pemekaran pada hampir semua kelurahan di Kota Manado antara tahun 1977 sampai dengan 1978. Sebelumnya sudah ada 24 kelurahan, masing-masing delapan buah pada setiap kecamatan yang ada. Jumlah kecamatan yang tiga buah tetap dipertahankan sedangkan

jumlah kelurahan ditambah dari 24 menjadi 46 buah yang resmi berlaku tahun 1978.⁴⁴ Kecamatan Manado Utara membawahi 13 kelurahan yakni Kelurahan Maasing, Tumumpa, Tumin-ting, Karangria, Islam, Sindulang I, Sindulang II, Singkil, Kombos, Karame, Wawonasa, Ternate Baru, dan Kelurahan Ketang Baru. Kecamatan Manado Tengah terdiri atas 13 kelurahan yakni Kelurahan Paal Dua, Ranomuut, Dendengan Luar, Dendengan Dalam, Tikala Baru, Banjer, Tikala Ares, Kumaraka, Lewangirung, Komo Luar, Pinaesaan, Istiqlal, dan Calaca. Kecamatan Manado Selatan membawahi 20 kelurahan yaitu Kelurahan Bahu, Kleak, Ranotana, Ranotana Weru, Karombasan, Sario, Sario Kotabaru, Sario Tumpaan, Sario Utara, Wanea, Tanjung Batu, Pakowa, Teling Atas, Teling Bawah, Titiwungen, Bumi Beringin, Mahakeret Barat, Mahakeret Timur, Wenang Utara, dan Kelurahan Wenang Selatan.

Ada hubungan yang erat antara penambahan atau pemekaran jumlah kampung/kelurahan dengan perluasan wilayah kota atau pembangunan fisik di dalam wilayah kota. Demikian juga dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk, pencari lapangan kerja baru dan perluasan kesempatan kerja di kota. Masuknya kaum urbanis ke Kota Manado, bergantinya penguasa kota, pemekaran pemukiman, telah mengubah wajah kota administrasi kolonial Manado sebagai kota yang bermuka dua (*dua cities*).⁴⁵ Kaum urbanis membangun lokasi-lokasi terpencar berupa pemukiman *slum* yang merusak wajah kota.

Pembangunan fisik Kota Manado mengalami perubahan, pembangunan masa kolonial dengan pembangunan di masa kemerdekaan. Di masa kolonial pembangunannya lebih menjurus ke pola atau model sektor, misalnya dengan adanya kompleks-kompleks benteng, perkantoran, perumahan, berdasarkan kelompok etnis, lokasi perdagangan dan lain-lain. Di masa kemerdekaan, dengan masuknya kaum urbanis maka pola atau model sektor itu menjadi rusak lalu beralih mengikuti model terpencar. Faktor lainnya sebagai penyebab yakni kurangnya bagian kota yang datar sehingga harus memanfaatkan bukit-bukit.

1.4 Jaringan Transportasi

Sebenarnya jaringan transportasi merupakan bagian dari pembangunan fisik seperti yang diketengahkan di atas, namun karena peranannya yang spesifik menjadikan sebuah kota hidup dan dinamis, maka dibicarakan tersendiri di dalam bagian ini. Untuk itu kita kembali menengok abad ke-19 ketika pemerintah kolonial merencanakan membangun jaringan jalan dari Minahasa dan di pedalaman Minahasa ke Kota Manado, untuk menunjang pengangkutan yang lebih efisien dari hasil-hasil Tanam Paksa kopi waktu itu. Seorang petugas ahli pengukur tanah dari *Departement van Burgerlijke Openbare Werken* bernama F.W. Paepke Bulow, yang melaksanakan pekerjaan itu di masa Residen Jansen (1853–1859),^{4 6} yang bekerja selama 24 tahun terus menerus di Manado dan Minahasa.

Hasil pekerjaan Paepke Bulow itu mendasari adanya ruas-ruas jalan negara yang ada sekarang. Jalan-jalan utama di Kota Manado dibangunnya dan diperlebar, untuk memudahkan lalu lintas dan demi keindahan kota. Teknik pengerasan jalan hanya menggunakan batu-batu besar, kerikil dan pasir, namun pada masa itu sangat membantu kelancaran lalu lintas di dalam kota. Karena kurang dipelihara dengan baik, maka pada awal abad ke-20, jalan-jalan yang dibangun pemerintah kolonial sebelum abad ke-20 di dalam kota menjadi banyak yang rusak berat. Barulah di masa pemerintahan Residen J. Hengel (1906–1910) direhabilitasi dan lebih diperlebar lagi. Selain itu Hengel membangun saluran-saluran air untuk memelihara keselamatan jalan-jalan yang ada, serta menggali terusan-terusan ke arah Sungai Tondano dan Teluk Manado, agar jalan-jalan itu dan lingkungan pemukiman tidak digenangi air di kala musim hujan datang.^{4 8} Memang selain adanya dataran yang sempit dan bukit-bukit yang memanjang, pada beberapa bagian kota dahulunya merupakan areal berawa-rawa dan berhutan bakau.

Hasil karya Paepke Bulow dan Residen Hengel itu dilanjutkan oleh Dana Haminte (*Gemeentefonds*). Setelah itu pemba-

ngunan jaringan jalan raya di dalam kota menjadi tanggung jawab dari dinas *Verkeer en Waterstaat* sampai masuknya tentara Jepang, sedang lampu-lampu penerangan di jalan-jalan utama dalam kota ditangani oleh NV OGEM, suatu perusahaan listrik swasta di kota ini. Perusahaan bermodal Belanda itu kemudian dinasionalisasi sekitar tahun 1960-an dan menjadi bagian dari PLN (Perusahaan Listrik Negara) sampai sekarang. Dinas ini juga yang merencanakan pembangunan jaringan rel kereta api dan trem mulai tahun 1922 di bawah pimpinan Ir. V.J. van Marle, tetapi tidak jadi dilaksanakan.^{4 7}

Jalan-jalan raya utama di dalam kota di masa kolonial adalah *Wilhelmina-laan* (sekarang jalan Sam Ratulangi) di mana terletak *Wilhelmina-Hotel*, kantor residen, gedung Minahasa-raad, Pasar Sembilan, dan lain-lain. *Juliana-laan* (sekarang Jalan Sarapung setelah sebelumnya menggunakan nama Jalan Hatta) yang merupakan batas timur Kampung Belanda, di mana terletak gedung *Centrum-kerk* (Gereja Sentrum dari GMIM sekarang) dan kompleks pekuburan Eropa/Belanda. Selain itu ada *Hammersterlaan* (sekarang Jalan Wakeke) dan sejumlah nama jalan lainnya.^{4 8}

Kendaraan bermotor mulai dipergunakan di Manado sekitar tahun 1910 untuk menghubungkan Kota Manado dengan pedalaman Minahasa antara lain Kota Tomohon, Tondano, Airmadidi, dan lain-lain. Akan tetapi kendaraan angkutan yang utama dalam kota adalah sepeda, gerobak yang disebut "roda" serta delman atau sado yang disebut "bendi". Terminal lama untuk kendaraan bermotor angkutan barang dan penumpang sejak masa kolonial dibangun tepat di depan Pasar Minahasa di pusat kota dan satu blok ke sebelah timurnya dibangun terminal gerobak kuda dan sapi (sampai sekarang masih disebut Jalan Roda). Kendaraan angkutan barang keluar masuk Pelabuhan Manado, dan pedagang grosir ke toko-toko dan gudang-gudang, serta dari toko-toko dan pedagang-pedagang lainnya ke rumah langganan atau angkutan antar-pasar didominasi oleh "rodaplat",

yaitu gerobak tanpa dinding yang ditarik oleh seekor kuda. Walaupun terdesak hebat oleh angkutan barang bermotor namun sampai sekarang masih kelihatan di jalan-jalan pinggiran kota, atau pindah beroperasi ke luar kota di pedalaman Minahasa.

Karena kepadatan lalu lintas pusat kota maka terminal di depan Pasar Minahasa dihapuskan dan dialihkan ke Terminal Calaca untuk kendaraan angkutan penumpang umum dari luar kota yang masuk dari arah selatan. Yang masuk dari arah timur dibuatkan Terminal Paal Dua, sekomplek dengan lokasi pasar. Menjelang akhir tahun 1970-an, dibangunlah Terminal Karombasan untuk menampung kendaraan angkutan penumpang umum yang datang dari arah selatan yang sebelumnya ditampung di Terminal Calaca. Dengan adanya dua terminal di Paal Dua dan Karombasan itu maka kendaraan angkutan penumpang umum dilarang memasuki Kota Manado dengan maksud untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dalam kota. Untuk menghubungkan kedua terminal itu dengan pusat kota, maka itu dilakukan oleh jenis-jenis kendaraan angkutan kota.

Kendaraan angkutan penumpang di dalam kota pada umumnya berganti-ganti jenis dan merek hampir setiap dekade. Pada tahun 1950-an, yang populer adalah becak bermotor tiga roda yang pengemudinya duduk paling di belakang, merek Ducati diimpor dari Italia. Pada tahun 1960-an diganti dengan yang bermerek Vespa, juga dari Italia, kendaraan roda tiga yang pengemudinya berada di depan. Dalam periode yang sama diganti dengan kendaraan bemo merek Daihatsu buatan Jepang, juga kendaraan roda tiga. Setelah itu menjelang tahun 1970-an diganti lagi dengan kendaraan roda empat merek Daihatsu. Sesudah itu berturut-turut kota Manado mempergunakan selain kendaraan Daihatsu roda empat, juga yang sejenis dengan itu dengan merek Suzuki dan Mitsubishi buatan Jepang, yang populer sampai sekarang. Terminalnya sejak dahulu berada di pusat kota di komplek pertokoan dan pelabuhan. Ketika masuk ke

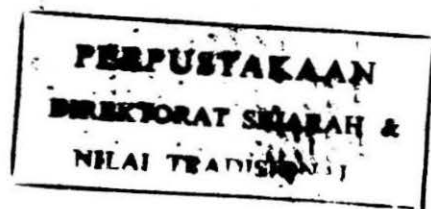
kota ini, semua jenis kendaraan itu harus dibuatkan karoserinya dahulu sehingga menghidupkan industri karoseri di kota ini.

CATATAN BAB I

1. Brosur Pemerintahan Kotamadya DATI-II Manado, Manado, 1979, hal. 1.
2. Arsip Data Kantor Walikota Kotamadya DATI-II Manado, Manado, 1979.
3. Robertus Padtbrugge, *Beschrijving der Zeden en Gewoonten van de Bewoners der Minahasa*, 1679, hal. 3-6.
4. J.G.F. Riedel, *Het Oppergezag der Vorsten van Bolaang over de Minahasa*, 1869, hal. 506.
5. E.C. Godee Molsbergen, *Geschiedenis van de Minahasse tot 1829*, Weltevreden, 1928, hal. 6.
6. N. Graafland, *De Minahassa: Haar verleden en haar tegenwoordige toestand*, deel I, Batavia, 1898, hal. 16-17.
7. J.A. Worotikan, *Geschiedenis uit de sagen en mithen der Minahassa*, I, Lie Boen Yat & Co., Manado, 1936, hal. 70.
8. H.M. Taulu, *Langkah Sedjarah Malesung-Minahasa*, II. Jajasan Membangun, Manado, 1971, hal. 2.
9. F.E.W. Parengkuan, dkk., *Sejarah Sosial Sulawesi Utara*, Manado, 1983, hal. 19-21.
10. E.C. Godee Molsbergen, *op.cit.*, hal. 8.
11. F.S. Watuseke, *Sedjarah Minahasa*, Manado, 1968, hal. 17.
12. E.C. Godee Molsbergen, *op.cit.*, hal. 11, 12.

13. *Ibid.*, hal. 171-179.
14. Arsip Nasional RI, *Laporan Politik Tahun 1837*, Djakarta, 1971, hal. 45, 156, 157.
15. F.E.W. Parengkuan, *Intervensi Asing Terhadap Sistem Pemerintahan Tradisional Minahasa Sampai Akhir Abad XIX*, makalah dalam Seminar Sejarah Nasional IV, Yogyakarta, Desember 1985, hal. 21.
16. Menurut istilah yang dipergunakan oleh Usman Pelly, *Beberapa Rujukan Teoretis dalam Penulisan Sejarah Kota-kota Bekas Kolonial di Indonesia*, Jakarta, Juni 1985, hal. 5.
17. M. Brouwer, *Bestuursvormen en bestuursstelsel in de Minahasa*, Wageningen, 1936, hal. 88.
18. L. Adam, *Pemerintahan di Minahasa*, Bhratara, Jakarta, 1975, hal. 49.
19. M. Brouwer, *op.cit.*, hal. 92.
20. L. Adam, *op.cit.*, hal. 49.
21. L.Th. Manus, dkk., *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945-1949) Daerah Sulawesi Utara*, Manado, 1979, hal. 17-18.
22. Diambil dari catatan bekas Walikota Manado F. Walandouw yang melengkapi foto E.R.S. Warouw.
23. F.E.W. Parengkuan, dkk., *op.cit.*, hal. 60.
24. D.D. Toar, *Orang Cina di Manado*, Manado, 1978, hal. 46.
25. F.E.W. Parengkuan, dkk., *op.cit.*, hal. 61.
26. Departement van Economische Zaken, *Volkstelling 1930*, Deel V, Batavia, hal. 141.
27. M. van Rhijn, *Memorie van Overgave het Bestuur van den Aftredenden Resident van Manado*, Manado, 1941, hal. 179.
28. Data dari Balai Konsultasi Ekonomi Daerah Minahasa, 1955.
29. D.D. Toar, *op.cit.*, hal. 47.
30. Walikota Manado, *Anggaran Pengeluaran dan Pendapatan Daerah Kotapradja Manado Tahun 1962*. Manado, 1961, hal. 28-29.

31. BAPPEDA Sulawesi Utara, *Gambaran Umum Sulawesi Utara Tahun 1980*, Manado, 1982, hal. 11.
32. M. van Rhijn, *op.cit.*, hal. 179.
33. *Ibid.*, hal. 36, 37.
34. Hamid Abdullah, Sejarah Kota-kota Besar, ringkasan ceramah untuk Proyek IDSN, Jakarta, Juni 1985.
35. A.N. Turang, *Tinjauan Singkat Pemerintahan Kota Manado*, Manado, 1979, hal. 237-238.
36. Wawancara dengan Bapak Yan Yohassan, Manado, 24-11-1985.
37. *Ibid.*
38. Uitreksel uit de notulen van de Minahassa-Raadvergadering van 25 October 1920, welk gedeelte door het college werd goedgekeurd in zijne vergadering van den 27 stem d.a.v.
39. Surat dari Residen Manado kepada Gubernur Jenderal nomor 9244 tertanggal, 1 November 1920.
40. Nota dari Directeur van Binnenlandsch Bestuur nomor 594/Btg tertanggal 17 Januari 1921.
41. Nota dari Gubernur Jenderal nomor 3179 tahun 1921.
42. M. van Rhijn, *op.cit.*, hal. 141-155; L.Th. Manus, dkk., *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Utara*, Manado, 1978, hal. 186.
43. A.N. Turang, *op.cit.*, hal. 237-238.
44. Sesuai Surat Keputusan Gubernur/KDH Propinsi DATI - I Sulawesi Utara nomor 230 tahun 1977 tertanggal 15 Desember 1977.
45. Istilah dual cities seperti yang dikutip oleh Usman Pelly, *op.cit.*, hal. 5.
46. L. Adam, *op.cit.*, hal. 37.
47. V.J. van Marle, *Verslag Feener Spoorwegonderzoek in de Afdeeling Manado*, Batavia, 1922.
48. Wawancara dengan Bapak Yan Yohassan, Manado, 24-11-1985.



BAB II DINAMIKA POLITIK DAN PEMERINTAHAN KOTA

2.1 *Status Manado dari Masa ke Masa*

Dengan dibentuknya Keresidenan Manado tahun 1824, statusnya berubah dari sebuah kota benteng yang pengaruhnya hanya sampai Minahasa, menjadi sebuah kota pusat administrasi pemerintahan kolonial, yang merupakan pusat administrasi Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah. Padahal, jika ditinjau sepintas lalu, Manado waktu itu masih berupa suatu lokasi pemukiman yang terdiri atas beberapa kampung etnis yang sengaja diciptakan oleh pemerintah kolonial.

Pinggiran kota sebelah utara merupakan wilayah dari Walak Kalawat Wawa, pinggiran sebelah timur wilayah dari Walak Ares, sedangkan pinggiran sebelah selatan adalah wilayah dari Walak Kakaskasen dan Walak Bantik. Walak yang merupakan bagian dari struktur pemerintahan tradisional Minahasa pada tahun 1830 diganti menjadi distrik dan menjadi distrik administratif mulai tahun 1856. Adanya perubahan status di walak-walak tidak mempengaruhi sistem pemerintahan kota yang langsung berada di bawah kekuasaan asisten residen Minahasa. Kota ini menjadi tempat kedudukan dari residen Manado dan asisten residen Minahasa.

Apa yang diuraikan di atas pada umumnya berlangsung terus melampaui abad ke-19 sampai dengan awal abad ke-20. Sejalan dengan program desentralisasi dari pemerintah kolonial maka keluarlah *Staatsblad* No. 205/1919 yang memuat *Gemeente Manado*, lengkap dengan *gemeenteraad*-nya. Walaupun begitu status Manado tetap di bawah Minahasa, bahkan menjadi ibukota dari *Afdeeling Minahasa*, sekaligus sebagai ibukota Keresidenan Manado. Status itu terus bertahan sampai masuknya pasukan pendudukan Jepang. Di bawah pemerintah pendudukan Jepang status kota tidak mengalami perubahan, melainkan hanya menyesuaikannya dengan sistem istilah pemerintahan pendudukan.

Pada tahun 1947, pemerintah NIT (Negara Indonesia Timur) meningkatkan status Kota Manado dari "haminte" menjadi *Neo-Stadsgemeente* (Kotapraja Gaya Baru) sekaligus mengangkat walikotanya yang pertama yakni ERS. Warouw, terhitung mulai tanggal 1 November 1947.¹ Status tersebut berlangsung sampai dengan tahun 1950-an. Warouw kemudian diganti oleh seorang wanita bernama Ny. AM. Waworuntu; jabatan tersebut didudukinya dalam priode yang sangat singkat, yakni antara 30-9-1950 sampai dengan 29-3-1951.

Selama enam tahun berstatus sebagai *Neo-Stadsgemeente*, Manado diperintah berturut-turut oleh lima orang walikota, yaitu: (1) ERS. Warouw antara 1-11-1947 sampai dengan 30-9-1950, (2) Ny. AM. Waworuntu antara 30-9-1950 sampai dengan 29-3-1951, (3) H.R. Ticoalu antara 29-3-1951 sampai dengan 1-11-1951, (4) Taki Niode antara 1-11-1951 sampai dengan 1-4-1952, dan (5) B.J. Lapijan antara 1-4-1952 sampai dengan 1-9-1953.

Di masa revolusi fisik (1945-1950) ketika seluruh Indonesia Timur dikuasai oleh NICA, *Neo-Stadsgemeente Manado* menjadi bahagian wilayah Negara Indonesia Timur (NIT) mulai tahun 1946. Oleh Pemerintah NIT Manado menjadi satu Kotapraja Gaya Baru tahun 1947. Akan tetapi setelah bubar-

nya NIT dan kembalinya Indonesia sebagai satu Negara Kesatuan mulai tahun 1950, dengan sendirinya pemerintah pun turut berganti termasuk status kota-kota di Indonesia. Di dalam UUD Sementara 1950 memang terdapat pasal-pasal yang mengaturnya, namun sambil menunggu undang-undang pelaksanaannya, diberlakukanlah Undang-Undang Pokok 1948 No. 22 tentang pemerintahan daerah.² Berdasarkan UU No. 22 itu maka mulai tahun 1953, status Manado menjadi "kota besar" berdasarkan Pasal 1 undang-undang tersebut. Dengan berpedoman pada UU No. 22 tahun 1948 ini maka "kota besar" menjadi sederajat kedudukannya dengan "kabupaten". Dengan peraturan itu Manado menjadi sejajar kedudukannya dengan Minahasa.

Atas status baru ini, timbul berbagai akibat, misalnya: Selama ini Manado adalah ibukota Kabupaten Minahasa. Dengan status baru itu, berarti Minahasa harus mencari ibukota yang baru. Bagaimanapun Minahasa harus memindahkan ibukotanya ke kota lain di dalam wilayahnya. Selain itu harus segera dilakukan berbagai pemisahan seperti (1) aparat pemerintahan daerah (2) keuangan daerah berupa kekayaan, tagihan dan hutang-hutang (3) yang paling penting adalah batas-batas wilayah antara kedua daerah yang bersangkutan.

Selama masih berada di bawah Kabupaten Minahasa, Manado belum memiliki otonomi karena hak otonomi itu merupakan wewenang dari Minahasa. Dengan berubahnya status ini, dengan sendirinya Manado juga memiliki otonomi mulai tahun 1953. Demikian pula dengan masalah DPRD (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah) yang perlu dibentuk. Selama ini sebagai daerah otonom, Minahasa memiliki DPRD dengan 25 anggota.³ Setelah memperoleh status "kota besar", Manado harus memiliki DPRD sendiri dengan 15 orang anggota.

Berdasarkan UU No. 22 tahun 1948 tentang pemerintahan daerah yang berlaku waktu itu, maka yang disebut Pemerintah

Daerah terdiri atas DPRD dan DPD (Dewan Pemerintah Daerah), masing-masing dengan ketuanya sendiri-sendiri. Anggota DPD dipilih pula dari antara anggota DPRD. Walikota adalah ketua DPD yang tidak boleh dirangkap menjadi ketua DPRD seperti sebelumnya.

Masa kerja pimpinan dan anggota DPRD dan DPD adalah lima tahun, sedangkan untuk dapat menjadi anggota DPD, seorang harus lebih dahulu menjadi anggota DPRD. Syarat-syarat menjadi anggota DPRD adalah (a) warganegara Indonesia, (b) telah berusia 21 tahun, (c) bertempat tinggal di Kota Manado sekurang-kurangnya 6 bulan terakhir, (d) cakap menulis dan membaca dalam bahasa Indonesia dengan huruf Latin, (e) tidak kehilangan hak menguasai atau mengurus harta bendanya berdasarkan keputusan pengadilan negeri yang tak dapat diubah lagi, (f) tidak dipecat dari hak memilih atau hak dipilih berdasarkan keputusan pengadilan negeri yang tak dapat diubah lagi, dan (g) tidak terganggu ingatannya.

Berdasarkan undang-undang tersebut di atas maka DPRD Kota Besar Manado memiliki wewenang-wewenang pokok sebagai berikut: (a) mengatur dan mengurus rumah tangga daerahnya (otonomi), (b) menjalankan peraturan-peraturan yang diperintahkan oleh pihak atasan (*medebewind*), (c) membuat peraturan daerah untuk melaksanakan otonomi atau *medebewind* yang boleh memuat ketentuan pidana kurungan selama-lamanya 3 bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 100,—, (d) menetapkan anggaran belanja dan pendapatan, termasuk menentukan pungutan pajak sebagai sumber keuangan daerah, (e) memilih para anggota DPD, membuat pedoman cara bekerja DPD dan meminta tanggung jawabnya, dan (f) mencalonkan walikota Manado kepada instansi yang berwenang mengangkat.

Setelah berstatus kota besar itu, wilayah Kota Manado untuk sementara mengikuti keadaan terakhir sebelum mendaratnya pasukan pendudukan Jepang. Dari laporan Residen van

Rhijn tahun 1941 diketahui bahwa luas kota ini adalah 10,60 Km².⁴ Pemerintah Kabupaten Minahasa tidak menyatakan keberatan dengan wilayah kota di atas bahkan membuka kemungkinan adanya perluasan kota di masa depan jikalau memang diperlukan. Yang masih dipermasalahkan dalam sidang DPRD kabupaten adalah tempat yang tepat untuk memindahkan ibukota Minahasa.

Di depan sudah dikemukakan daftar mereka yang pernah memegang jabatan walikota sampai tahun 1953, saat diberlakukannya UU No. 22 tahun 1948 untuk kota ini. Pada tahun 1957, pemerintah pusat berhasil menyusun Undang-undang baru yang sudah berdasarkan UUD Sementara tahun 1950. Peraturan tentang pemerintahan daerah yang baru ini adalah UU No. 1 Tahun 1957 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah sebagai pelaksanaan dari Pasal 130 UUD Sementara 1950.⁵ Di dalam pasal 2 ayat 1 UU No. 1 tahun 1957 itu diatur bahwa daerah dibedakan dalam tiga tingkat yaitu (a) Daerah Tingkat I, (b) Daerah Tingkat II, dan (c) Daerah Tingkat III. Untuk pertama kalinya muncul istilah "kotapraja" yang setingkat dengan "Daerah Tingkat II". Dengan demikian maka sejalan dengan aturan tersebut maka Kota Besar Manado menjadi Kotapraja Manado, walaupun pelaksanaannya belum langsung berlaku di tahun 1957 itu. Bahkan undang-undang tersebut mengalami tiga kali perubahan baru dapat dijalankan.

Pelaksanaan UU No. 1 Tahun 1957 itu bagi Kotapraja Manado membutuhkan berbagai penyesuaian. Berdasarkan peraturan lalu, masa jabatan anggota DPRD dan DPD adalah lima tahun sedangkan dengan peraturan baru ini masa jabatan diperpendek menjadi empat tahun. Sampai pada saat itu, para anggota DPRD dan DPD adalah hasil dari pemilihan umum tingkat daerah yang dilakukan di Manado dan Minahasa pada tahun 1955. Jumlah anggota DPRD waktu itu terus dipertahankan jumlahnya yakni sebanyak 15 anggota. Organisasi Partai Politik di kota Manado yang memiliki wakilnya di DPRD kota sesuai

hasil PEMILU 1955 itu adalah (1) Partai Kristen Indonesia disingkat PARKINDO, (2) Partai Katolik, (3) Partai Serikat Islam Indonesia disingkat PSII, (4) Partai Komunis Indonesia disingkat PKI, (5) Partai Kedaulatan Rakyat disingkat PKR, (6) Partai Indonesia Raya disingkat PIR, dan lain-lain.⁶ Walaupun sejak tahun 1957 sudah diberlakukan undang-undang yang baru namun sesuai konsensus waktu itu mereka akan menghabiskan masa jabatannya yang lima tahun sesuai aturan yang lama.

Para walikota yang memerintah Kotapraja Manado setelah BJ. Lapien sampai berakhir masa berlakunya UU No. 1 Tahun 1957, berturut-turut adalah: (1) J. Parera mulai 1-9-1953 sampai dengan 1-5-1955, (2) JI. Permata mulai 1-5-1955 sampai dengan 23-9-1958, (3) JP. Mongula mulai 23-9-1958 sampai dengan 1-3-1960, (4) F. Walandouw mulai 1-3-1960 sampai dengan 15-6-1965, dan (5) Soepani, B.A. mulai 15-6-1965 sampai dengan 20-10-1966.⁷

Pelaksanaan UU No. 1 Tahun 1957 untuk Kotapraja Manado pada kenyataannya mengalami berbagai hambatan. Hambatan yang terbesar adalah masalah Permesta yang pernyataan pembentukannya dilakukan di Makasar (sekarang Ujung Pandang) pada tanggal 2 Maret 1957. Dari gerakan yang mulanya menuntut otonomi yang lebih luas kepada pemerintah pusat, Permesta bergerak menyokong pemberontakan pihak PRRI (Pemerintah Revolusioner Republik Indonesia) yang berpusat di Sumatra. Untuk menghancurkan gerakan pembrontakan itu maka pemerintah menjalankan operasi-operasi militer. Kota Manado untuk pertama kalinya mendapat serangan udara tanggal 22 Februari 1958 dan empat bulan kemudian dapat dikuasai kembali oleh pasukan-pasukan pemerintah pusat.

Dalam situasi bahaya perang, yang berkuasa adalah pihak militer. Hal itu pun berlaku di Kotapraja Manado yang waktu itu dipimpin oleh Walikota JI. Permata. Untuk mencegah penyusupan orang-orang Permesta di dalam tubuh pemerintahan

kota, maka Letkol Roekminto Hendraningrat selaku Peperda (Penguasa Perang Daerah) yang berkedudukan di Manado, mengeluarkan suatu surat keputusan. Surat keputusan Peperda Sulutteng No. Sk/Peperda/04/7/1958 tertanggal 1 Juli 1958 memerintahkan pembubaran DPRD Kotapraja Manado yang terbentuk sesuai hasil Pemilu 1955 lalu. Keputusan untuk membubarkan DPRD Kotapraja Manado ini terus berlaku sampai ada ketentuan lebih lanjut.⁸

Di dalam situasi darurat perang pemerintahan Kotapraja Manado diawasi dengan ketat oleh penguasa militer, demikian pula walikota menjalankan tugasnya di bawah pengawasan dan harus bertanggung jawab kepada pihak militer, apalagi karena DPRD kota ketika itu sudah dibubarkan. Langkah-langkah ke arah pengaktifan kembali DPRD kota dan BPH (Badan Pemerintah Harian) kota mulai dirintis kembali. Dalam UU No. 22 tahun 1948 yang berlaku di masa lalu dikenal adanya DPD atau Dewan Pemerintah Daerah yang mendampingi walikota. DPD itu sesuai UU No. 1 Tahun 1957 diubah namanya menjadi BPH seperti dijelaskan di atas.

Belum sempat Kotapraja Manado memiliki BPH sebagaimana yang dimaksud di dalam UU No. 1 tahun 1957 itu, DPRD dari mana para anggota BPH itu akan dipilih untuk mendampingi tugas walikota sehari-hari sudah dibubarkan. Barulah pada tahun 1961 yakni setelah keluarnya penetapan Presiden No. 6 tahun 1959, walikota Manado memasukkan rencana anggaran buat tahun 1962 untuk keperluan BPH. Menyusul penetapan tentang penunjukan BPH oleh presiden, yakni dengan keluarnya penetapan Presiden No. 5 Tahun 1960 tentang Pembentukan DPRD-GR (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah - Gotong Royong) untuk seluruh Indonesia. Kotapraja Manado melalui Walikotanya kemudian juga memasukkan rencana pengaktifan DPRD-GR kotapraja untuk tahun dinas 1962. Rencana penunjukan anggota-anggota BPH dan pencairan kembali DPRD-GR Kotapraja Manado tercermin di dalam rencana anggaran tahun 1962 itu.⁹

Pada tahun 1965 terjadi perkembangan dari segi hukum ketatanegaraan Indonesia. UU No. 1 Tahun 1957 yang memiliki banyak kekurangan serta belum sepenuhnya dapat diterapkan sebagaimana mestinya, khususnya di Kotapraja Manado (karena adanya situasi darurat militer), diganti dengan peraturan perundang-undangan yang baru. Yang dimaksud di sini adalah UU No. 18 Tahun 1965 Tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara No. 83/1965, Tambahan Lembaran Negara No. 2778) yang berlaku mulai 1 September 1965.¹⁰

Untuk Kota Manado, UU No. 18 Tahun 1965 diadakan beberapa perubahan penting, antara lain ialah digunakannya istilah "kotamadya" untuk menggantikan istilah "kotapraja" yang sebelumnya telah digunakan. Dengan demikian maka Kotapraja Manado berubah menjadi Kotamadya Manado. Dahulu berada di bawah seorang walikota, sedangkan para pejabat setingkat di bawahnya menggunakan istilah "hukum besar" dan "hukum kedua", sesuai adat kebiasaan yang berlaku yang tetap dihormati di dalam UU No. 1 Tahun 1957. Dengan adanya undang-undang yang baru itu, yang dikenal hanyalah istilah jabatan "camat". Dengan demikian kedua istilah itu diganti, istilah hukum besar dan hukum kedua dengan istilah camat untuk pejabat penguasa wilayah setingkat di bawah walikota. Karena Manado sejak dahulu terdiri atas tiga wilayah kerja hukum kedua, maka dengan UU No. 18 Tahun 1965 itu berubah menjadi camat/kepala Kecamatan Manado Utara, camat/kepala Kecamatan Manado Tengah dan camat/kepala Kecamatan Manado Selatan.

Walikota Manado pada saat diberlakukannya UU No. 18 Tahun 1965 itu adalah Penjabat Walikota Soepani, B.A., yang diangkat tanggal 15 Juni 1965 menggantikan walikota F. Walandouw. Berbeda dengan Walandouw, Soepani menduduki jabatannya itu setelah melalui proses di dalam DPRDGR Kotamadya Manado yang sudah dibentuk semasa Walandouw dengan ketuanya Drs. W. Senduk. Pengangkatan Walandouw pada bu-

lan Maret 1960 dilakukan oleh penguasa militer Sulutteng, karena Manado dan seluruh Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah waktu itu masih di dalam keadaan bahaya perang akibat adanya peristiwa Permesta. Dalam periode berikutnya, Soepani diganti oleh Rauf Moo, seorang perwira berpangkat letnan kolonel dari Kodam XIII/Merdeka.¹¹

Selanjutnya sejalan dengan usaha pemerintah pusat untuk menyempurnakan sistem pemerintahan daerah dengan maksud agar mampu menunjang pembangunan nasional yang dilaksanakan mulai April 1969, diadakanlah penyempurnaan dengan mengganti UU No. 18 Tahun 1965 itu. Penggantinya ialah UU No. 5 Tahun 1974 tentang pokok-pokok pemerintahan di Daerah.¹² Melengkapi undang-undang yang baru ini maka dikeluarkanlah UU No. 5 Tahun 1979 tentang Pemerintahan Desa.¹³ Pemerintah Kotamadya Manado harus segera menyesuaikan atau membenahi diri untuk menyesuaikan dengan aturan-aturan yang baru. Istilah jabatan "camat/kepala kecamatan" yang berlaku sebelumnya diganti dengan istilah jabatan "camat" saja, sedangkan "desa" menjadi "kelurahan" yang dipimpin oleh lurah.

Untuk lebih memantapkan status Kota Manado, baik sebagai daerah otonom dalam wilayah suatu propinsi maupun sebagai ibukota propinsi Sulawesi Utara, maka timbullah pemikiran-pemikiran di kalangan para pejabat pemerintah kotamadya dan propinsi untuk menyusun Rencana Induk Kota Manado. Rencana Induk (master plan) ini diharapkan akan dapat dijadikan landasan bagi pembangunan dan peningkatan status kota ini agar mampu berperan dalam berbagai bidang, baik bidang politik, ekonomi, sosial, budaya, kepariwisataan, dan sebagainya. Sesuai tahapannya maka Rencana Induk dimaksud mulai dibicarakan di dalam sidang-sidang DPRD-GR kotamadya sebagai unsur pemerintah Kotamadya Manado. Hasil pembicaraan di dalam sidang-sidang DPRD-GR itu kemudian dite-

ruskan oleh Walikota Rauf Moo kepada Gubernur HV. Worang. Kemudian pemerintah daerah ini melanjutkannya kepada Departemen Dalam Negeri, yang bekerja sama dengan Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik untuk membahasnya. Sebagai hasilnya maka ditunjuklah Ir Radinal Moochtar selaku direktur Direktorat Tata Kota & Daerah Departemen PUTL untuk melaksanakan survei.¹⁴

Bagi keperluan penyusunan Rencana Induk itu maka dibentuklah Tim Survei perencanaan Kotamadya Manado, yang melaksanakan tugasnya antara tahun 1968 – 1969. Tim survei ini berhasil melaksanakan tugasnya dan melaporkan hasilnya pada bulan September 1969, beberapa bulan setelah dimulainya Pelita I tanggal 1 April 1969. Dari laporan tim tersebut diperoleh gambaran umum mengenai parahnya keadaan Kota Manado setelah dilanda pergolakan Permesta (1957 – 1961). Belum lagi Kota Manado sempat berbenah diri, kawasan ini digoncangkan lagi oleh peristiwa G 30 S / PKI mulai tahun 1965. Hal ini dibenarkan oleh laporan gubernur yang juga menambahkan situasi politik yang kacau akibat Permesta dan G 30 S / PKI turut bertanggung jawab terhadap terbengkalainya pembangunan daerah dan sikap apatis aparaturnya.¹⁵

Dari hasil kerja tim survei di atas, Direktorat Tata Kota dan Daerah Departemen PUTL berpendapat bahwa untuk pemantapan status Manado, baik sebagai kotamadya maupun sebagai ibukota propinsi, dibutuhkan adanya Rencana Induk berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

- 1) Bahwa Manado sebagai ibukota Propinsi Sulawesi Utara, berfungsi sebagai pusat pemerintahan dan pusat pendidikan;
- 2) Adanya pertumbuhan secara alamiah dalam sektor kependudukan, sektor ekonomi, sektor pembangunan prasarana dan sarana fisik dan sebagainya yang tidak terkontrol, terkendalkan dan terawasi, akan mengakibatkan hal-hal

yang tidak menguntungkan dalam pelaksanaan pembangunan fasilitas kota;

- 3) Adanya pembangunan yang tidak terencana dan terkontrol akan mengakibatkan timbulnya masalah transportasi di dalam kota.

Dapat dikatakan bahwa hasil kerja tim survei yang disebutkan di atas sangat bermanfaat untuk mengetahui keadaan Kota Manado sesudah tahun 1965 sampai dimulainya pelaksanaan Pelita I tanggal 1 April 1969. Buku I tentang Rencana Kota Manado yang disusunnya dilengkapi dengan Buku II yang sebagian besar isinya tentang kompilasi data dari berbagai sektor di Kotamadya Manado sampai awal tahun 1969.

Dari sumber-sumber di atas dapat diketahui bahwa peman-tapan status Manado sebagai kotamadya dan ibukota propinsi, pembangunannya terbentur pada bukit-bukit curam yang sukar dijadikan lokasi bangunan fisik. Kota Manado terletak pada suatu coastal plain (daerah pantai) yang sempit sepanjang pantai teluk Manado, sementara dataran di mana kota ini berdiri merupakan hasil endapan dari sedimentasi liar oleh sungai-sungai. Keadaan inilah yang menyebabkan sulitnya pembangunan Kota Manado.

Fasilitas air minum yang memenuhi syarat yang disediakan oleh pemerintah baru mencapai 5% dari penduduk kota sedangkan 95% memperoleh air dari sumber sumur biasa ataupun sumur bor. Pipa air minum bawah tanah dalam keadaan yang kurang baik apalagi jaringannya kurang sekali sedangkan kapasitas penjernihan waktu itu juga tidak memadai yaitu hanya 250 liter perdetik. Penyediaan listrik untuk konsumen juga sangat kurang disebabkan hanya mengandalkan pembangkit listrik warisan NV OGEM dulu yang tenaganya kecil. Sistem pembuangan air limbah perumahan dan pemukiman lainnya di perkotaan ini waktu itu buruk sekali yakni dalam bentuk saluran-saluran terbuka dan saluran-saluran tertutup yang kecil,

dangkal dan selalu tersumbat, mengakibatkan banjir di musim hujan tiba.

Lingkungan perumahan yang cukup memenuhi syarat hanya terdapat di tiga lokasi yakni di Tikala (yang dibangun oleh dinas *Verkeer en Waterstaat* di masa Belanda), di Sario (sebagian besar dulunya dibangun oleh Lie Boen Yat & Co.), dan di Bumi Beringin (dibangun oleh pemerintah propinsi sekitar tahun 1960-an). Selain itu maka terdapat juga sejumlah rumah permanen milik perorangan pada tempat-tempat terpencar yang umumnya terdapat di Manado Tengah dan Manado Selatan, dan di Manado Utara. Yang terbanyak dibangun adalah rumah-rumah rakyat yang dibuat dari bahan kayu dan bambu.¹⁶

Rumah penduduk yang dibuat dari bahan kayu dan bambu sebenarnya dibangun di masa peristiwa Permesta, ketika situasi di daerah-daerah Sulawesi Utara tidak aman. Setelah Kabupaten Sangir Talaud dan Kotamadya Gorontalo berhasil dibebaskan oleh pasukan pemerintah, tinggallah Kabupaten Bolaang Mongondow dan Kabupaten Minahasa yang merupakan basis Permesta. Kota Manado waktu itu merupakan tempat yang paling aman karena adanya pemusatan pasukan pemerintah dan tempat kedudukan Kodam XIII/Merdeka yang menjadi pusat operasi pembersihan. Karena dipandang dapat menjamin keamanan, maka berbondong-bondonglah urbanis dari daerah-daerah lainnya terutama dari Gorontalo ke Kota Manado. Walaupun di daerah asalnya sudah aman, namun mereka lebih merasa tertarik mencari pekerjaan di Kota Manado daripada kembali mengolah lahan-lahan pertanian yang sudah lama terbengkalai. Setelah harga kopra merosot tajam dan sarana perhubungan sangat buruk maka tiada harapan bagi masyarakat untuk memperoleh jaminan hidup yang lebih baik di sektor pertanian. Mengalirnya urbanis yang banyak itu sudah dimulai setidaknya setelah bulan Juni 1958 ketika kota Manado berhasil direbut pasukan pemerintah.

Pada tahun 1961, banyak anggota pasukan Permesta yang dulu bergerilya kemudian menyerahkan diri. Sementara itu

penyelesaian masalah Permesta untuk kembali ke pangkuan ibu pertiwi sudah berjalan. Akibatnya berduyun-duyunlah anggota-anggota Permesta bersama keluarganya keluar dari hutan-hutan dan masuk ke Kota Manado menambah padatnya kota yang kurang memiliki fasilitas perumahan yang cukup. Kaum urbanis yang masuk kota dalam periode 1958 – 1961 ditambah ribuan bekas pasukan Permesta dan keluarganya yang menyusul kemudian, jumlahnya tidak dapat diperkirakan dengan pasti oleh pemerintah kota. Barangkali inilah sebabnya sehingga terjadi perbedaan besar antara jumlah penduduk kota tahun 1960 sebanyak 104.912 jiwa yang dicatat oleh walikota dengan hasil sensus penduduk tahun 1961 sebanyak 129.912 jiwa yang jumlahnya terpaut tepat 25.000 jiwa. Tentu saja jumlah penduduk yang meningkat pesat itu membutuhkan fasilitas perumahan karena ternyata banyak di antara mereka yang memang bermaksud untuk mencari pekerjaan di kota dan menetap bersama keluarganya. Apalagi bagi mereka yang datang dari pedalaman Minahasa di mana banyak di antara mereka yang kehilangan tempat tinggal akibat rumahnya terbakar dalam masa pergolakan. Kaum urbanis yang kemudian memilih menetap serta mencari pekerjaan di Manado inilah yang memperbanyak jumlah rumah-rumah darurat di Kota Manado terutama di bagian pinggiran kota. Hampir semua fasilitas yang melengkapi sebuah kota terpusat di suatu lokasi dalam hal ini terkumpul di pusat kota. Misalnya pasar-pasar penyedia bahan kebutuhan pokok sehari-hari. Di bagian pusat kota terdapat beberapa pasar yakni Pasar 45, Pasar Minahasa, Pasar Ikan, dan Pasar Kuala Jengki. Pada masa itu, pasar-pasar tersebut menyediakan berbagai kebutuhan sandang pangan dan kelontong. Pemusatan fasilitas pasar yang satu dengan lainnya dapat ditempuh dengan jalan kaki, karena jaraknya tidak sampai 100 meter. Pasar Minahasa kemudian diganti dengan Shopping Centre (pusat perbelanjaan) dan Pasar Ikan disatukan dengan Pasar Kuala Jengki. Sekalipun demikian keadaannya tetap saja belum mencerminkan penataan yang baik, karena tiadanya rencana perkotaan ketika itu.

Satu hal yang paling penting bagi suatu kota adalah tersedianya areal yang cukup untuk kepentingan perluasan kota di masa depan. Hal ini mempengaruhi perkembangan Manado dalam statusnya sebagai kotamadya yang otonom sekaligus sebagai ibukota propinsi. Penentuan luas wilayah kota ini sebagaimana sudah diutarakan di depan, untuk pertama kalinya dilakukan di masa kolonial, yakni pada tahun 1926 di mana ditetapkan luasnya adalah 10,60 Km².¹⁷ Luas kota terus bertahan demikian melewati masa pendudukan Jepang dan masa Revolusi Fisik. Akan tetapi dengan ditetapkannya status Kota Besar untuk Manado sesuai UU No. 22 Tahun 1948 yang berlaku mulai tahun 1953, maka dilakukanlah perundingan dengan Kabupaten Minahasa untuk menyediakan areal yang lebih luas bagi perkembangan kota di masa depan. Menyadari pentingnya masalah ini maka luas kota ditambah menjadi sebesar 23 Km², sebagaimana hasil survai dari Direktorat Tata Kota & Daerah yang disampaikan di atas.¹⁸ Perincian luasnya perkecamatan yakni Kecamatan Manado Utara 833,7 Ha, Kecamatan Manado Tengah 620,2 Ha, dan Kecamatan Manado Selatan 920,9 Ha. Dengan demikian maka jika luasnya diuraikan dalam satuan Ha adalah seluas 2374,8 Ha untuk seluruh Kotamadya Manado waktu itu.

Pada kenyataannya, perluasan kota dimaksudkan bukan saja untuk menampung peningkatan jumlah penduduk, melainkan juga amat tergantung kepada sejumlah faktor lainnya. Sebagaimana diketahui sejak abad ke-19 Manado menyediakan fasilitas pelabuhan yang penggunaannya terus ditingkatkan sejalan dengan meningkatnya arus barang dan penumpang yang dibawa oleh kapal-kapal melalui pelabuhan ini. Oleh karena keadaan alamnya yang kurang baik maka dirintislah usaha untuk meminimalkan kegiatan dan fasilitas pelabuhan dari Manado ke tempat lain, yakni di Bitung, letaknya di suatu selat sempit di pantai timur Minahasa, 46 kilometer dari Manado ke arah timur sebagai lokasi yang baru. Hal ini terjadi berkat perjuangan dari Kepala Daerah Minahasa waktu itu,¹⁹ yang peletakan batu perta-

manya tahun 1953 oleh Presiden Soekarno. Dengan demikian mulai saat itu Bitung dibangun menjadi kota pelabuhan samudera di wilayah ini.²⁰ Selain pelabuhan Bitung lapangan terbang Mapanget pun ditingkatkan agar dapat didarati pesawat-pesawat yang lebih besar, yang kemudian namanya menjadi Pelabuhan Udara Sam Ratulangi.

Adanya pelabuhan Bitung dan Pelabuhan Udara Sam Ratulangi memberikan pengaruh yang besar bagi perkembangan jumlah penduduk dan peningkatan luas Kota Manado. Tenaga kerja yang sebelumnya tidak mampu disalurkan di kota ini, mengalihkan perhatiannya ke Kota Bitung. Bersamaan dengan itu, terlihat adanya kecenderungan di kalangan penduduk Kota Manado untuk membangun perumahan-perumahan mereka dari pinggiran kota ke arah lapangan terbang di atas, yang jaraknya relatif dekat karena hanya sekitar 13 Km dari pusat kota.

Selain adanya upaya spontan untuk membangun di pinggiran kota maka pemerintah kota ini juga turut merangsang pembangunan beberapa jalan beraspal di pinggiran kota melewati lokasi-lokasi perkebunan. Beberapa tahun kemudian di sepanjang jalan tersebut bermunculan rumah-rumah penduduk yang akhirnya menyatu dengan pinggiran kota, semua ini menambah usaha perluasan kota dan menyebarkan pemukiman penduduk.

Hal lainnya yang menunjang status Manado sebagai satu kotamadya otonom sekaligus sebagai ibukota propinsi adalah pembangunan fasilitas-fasilitas pendidikan mulai dari tingkat dasar sampai ke perguruan tinggi. Khusus untuk perguruan tinggi, pembangunan kompleknya di sebelah selatan kota, yang pada tahun 1961 dua Kampus perguruan tinggi sudah berdiri di tempat itu, yakni Universitas Sam Ratulangi (dahulu masih bernama UNSULUTTENG = Universitas Sulawesi Utara/Tengah) dan IKIP Manado, yang sebelumnya berdiri di Kota Tondano sejak tahun 1958. Dahulunya IKIP ini bernama PTPG (Perguruan Tinggi Pendidikan Guru), setelah berpindah ke

Manado statusnya berubah menjadi IKIP Manado. Sejak saat itulah areal perkebunan di sekitar kampus mulai dipenuhi rumah-rumah penduduk.

2.2. *Peranan Manado Sebagai Pusat Pemerintahan.*

Pada halaman terdahulu diuraikan peranan Kota Manado sejak terbentuknya Keresidenan Manado tahun 1824 sampai kepada ditingkat status kota ini sebagai *Gemeente* pada tahun 1919. Demikian pula peningkatan status kota yang dilakukan oleh NIT (Negara Indonesia Timur) pada tahun 1947. Antara tahun 1947 – 1953 kota ini masih tetap berada di bawah daerah Minahasa bahkan berperanan sebagai ibukota daerah tersebut. Akan tetapi sejak tahun 1953 pada saat Manado dialihkan statusnya sesuai UU No. 22 Tahun 1948 maka kota ini menjadi daerah otonom yang sederajat dengan Minahasa yang sebelumnya membawahi Manado. Dengan kata lain mulai tahun 1953 Manado mulai mengatur urusan rumah tangganya sendiri.

Sebelum itu baiklah ditinjau dahulu peranan Manado sebagai kota terbesar di Sulawesi Utara dalam bidang pemerintahan antara tahun 1945 – 1950. Kota ini antara tahun 1942 – 1945 merupakan pusat pemerintahan pendudukan Jepang walaupun menjelang kekalahannya Jepang memindahkan kegiatan pemerintahan ke pedalaman Minahasa. Sebelum datangnya pasukan Sekutu mereka masih sempat membentuk satu badan pemerintahan sipil diketuai EHW. Pelengkahu dengan 35 anggota untuk memerintah Sulawesi Utara.²¹ Tidak sempat berfungsi, pasukan Sekutu datang menduduki Manado dan seluruh Minahasa. Kemudian Sekutu menyerahkan pengawasan Manado kepada pasukan dan pemerintah kolonial NICA.²² Sementara NICA berusaha menata kembali pemerintahan di Manado, terjadi pemberontakan di kalangan pasukan KNIL yang disokong oleh para pemuda yang pro Republik, pasukan mereka kemudian menjelma menjadi pasukan TRISU (Tentara Republik Indonesia Sulawesi Utara) yang memegang kendali atas Manado mulai

tanggal 14 Februari 1946. Bulan berikutnya, tanggal 11 Maret, kembali pasukan NICA berhasil merebut kekuasaan di kota ini.²³ Setelah mengadakan konsolidasi pasukan dan pemerintahan maka NICA membentuk NIT (Negara Indonesia Timur) 24 Desember 1946 di mana Manado sebagai ibukota Daerah Minahasa yang merupakan salah satu dari 23 daerah bentukan NIT.²⁴

Kedudukan Manado sebagai ibukota Daerah Minahasa sesuai peraturan NIT itu berlangsung sampai tahun 1949. Kemudian Manado menjadi ibukota dari semacam propinsi NIT yang disebut Komisariat Negara SUMU (Sulawesi Utara dan Maluku Utara).²⁵ Status itu tidak berlangsung sampai setahun, karena ketika itu NIT bubar bulan Agustus 1950 dan bentuk pemerintahan kembali ke Negara Kesatuan Republik Indonesia.²⁶ Sampai pada periode ini jika diperhatikan dengan saksama, antara tahun 1945 – 1950, Kota Manado berpindah tangan sebanyak tujuh kali akibat terjadinya rentetan pergantian pemerintahan mulai masa Jepang sampai kembali tergabung dengan Republik Indonesia. Setiap kekuatan yang berhasil mengalahkan lawannya di waktu itu, akan dengan sendirinya berusaha menguasai Kota Manado karena menganggap bahwa yang me-
uasainya adalah sebagai pemenang.

Hal ini terlihat misalnya ketika tahun 1942 Jepang datang dan menduduki Minahasa. Mereka mengadakan pendaratan tanggal 11 Januari pada tiga lokasi. Pertama adalah Pantai Kema yang terletak di sebelah selatan Bitung. Pantainya landai dan tenang sehingga ideal buat suatu serangan angkatan laut. Yang kedua adalah Pantai Manado. Pada kedua tempat itu sebelumnya pasukan Belanda telah mendirikan pertahanan sehingga pertempuran berlangsung seru. Tempat ketiga adalah di sekitar ujung selatan dari Danau Tondano di pedalaman Minahasa. Pada lokasi bagian timurnya Belanda sudah membangun pangkalan air bagi pesawat-pesawat terbang jenis Cata-

lina. Pada bagian baratnya, antara kota kecil Kakas dan Lango-
wan, dibangun sebuah Landasan Terbang Kalawiran. Kedua
tempat itu diserang Jepang bersamaan dengan serangan mereka
di Pantai Kema dan Pantai Manado. Setelah sejenak mendirikan
pos komando di Kota Langowan maka bulan Maret 1942 me-
reka memindahkan pusat pemerintahannya ke Kota Manado.
Keresidenan Manado diubah namanya menjadi Manado Syu
yang berlangsung sampai tahun 1945.²⁷

Menjelang kekalahannya menghadapi Sekutu, Jepang me-
mindahkan pusat pemerintahannya ke Kota Tondano. Di kota
itulah pimpinan mereka yakni Laksamana Muda K. Hamanaka
menerima perintah penyerahan Jepang kepada Sekutu. Karena
sebelumnya laksamana ini sudah membentuk pemerintahan
sipil pribumi yang akan menerima kekuasaan Keresidenan
Manado di bawah calon Residen EHW. Pelengkahu. Dengan me-
manfaatkan situasi sebelum mendaratnya pasukan Sekutu,
upacara serah terima dilakukan pada tanggal 21 Agustus 1945
di mana waktu itu bendera *Hinomaru* digantikan oleh bendera
Merah Putih. Upacara tersebut dilangsungkan di Kota Tondano
dengan Inspektur Upacara Suciji Laksamana Muda K. Hamana-
ka sendiri. Dua hari kemudian dibentuk pasukan Pembela Ta-
nah Air (PTA) pimpinan Hulubalang PA. Tiendas yang akan
memberikan dukungan militer terhadap kepemimpinan Peleng-
kahu. Kemudian kepala staf tentara pendudukan Jepang Let-
kol Takasaki menyerahkan secara simbolis kekuasaan militer
kepada Tiendas tetapi tanpa disusul dengan penyerahan per-
senjataan.²⁸

Pada akhir Agustus 1945, Hamanaka menemui Sekutu di
Morotai untuk menerima instruksi, tanggal 5 September, Hama-
naka langsung membatalkan penyerahan pemerintahan sipil ke-
pada Pelengkahu dan kekuasaan militer kepada Tiendas. Hal itu
berlangsung tanpa perlawanan apa-apa dari pihak Pelengkahu
maupun Tiendas, tetapi perlawanan dipelopori oleh pemuda-
pemuda Pro-Republik. Tanggal 8 Oktober pasukan Sekutu dari
unsur tentara Australia pimpinan Letkol Muir mendarat dengan

diboncengi oleh unsur-unsur NICA. Tanggal 10 Oktober berlangsung serah terima dari Hamanaka kepada Muir di Kota Manado, dilanjutkan dengan penyerahan pemerintahan sipil kepada NICA. Karena Kota Manado sebagian hancur akibat pemboman Sekutu, maka untuk sementara pusat pemerintahan NICA untuk Keresidenan Manado didirikan di Tomohon, bersama markas pasukan Sekutu.

Setelah menyelesaikan tugasnya menerima penyerahan dan mengumpulkan serta memulangkan pasukan-pasukan Jepang, maka pasukan-pasukan Sekutu meninggalkan Minahasa. Akan tetapi pemerintahan terus dipegang oleh NICA di bawah Residen Coomans de Ruyter dan Komandan NICA Letkol de Vries. Usaha mereka memantapkan pemerintahan NICA ditentang oleh para pemuda rakyat yang pro-Republik yang berpusat di dua tempat yaitu di Manado dan Tondano. Setelah gagal menjalankan aksi buat tanggal 10 Januari 1946 maka pada tanggal 14 Februari dengan bekerjasama dengan pasukan NICA Kompi 7 yang bermarkas di Teling Manado, para pejuang pro Republik berhasil merebut kekuasaan, menawan de Ruyter dan de Vries beserta semua yang pro-NICA. Pimpinan pejuang antara lain Ch. Ch. Taulu, SD. Wuisan, BW. Lopian, J. Rahasia, M. Canon, dan kawan-kawan lainnya. Sementara itu dibentuklah pemerintahan keresidenan yang pro-Republik pimpinan BW. Lopian, pasukan TRISU pimpinan Letkol Ch. Ch. Taulu, dan PPI (Pasukan Pemuda Indonesia) pimpinan ED. Johannes.²⁹

Setelah berhasil merebut kekuasaan dan menyatukan diri dengan Pemerintah RI di Yogyakarta, maka pusat pemerintahan keresidenan dan markas militer yang sebelumnya berada di Tomohon, dipindahkan ke Kota Manado. Kembali lagi Manado berfungsi sebagai pusat pemerintahan dan tempat kedudukan markas komando. Namun tanpa mereka ketahui, berlangsunglah gerakan pengkhianatan pimpinan J. Kaseger yang pro NICA sehingga tanggal 11 Maret 1946, kembali NICA berkuasa di sini. Mereka tidak mengembalikan pusat pemerin-

tahan ke Tomohon melainkan menetap di Manado. Fungsi strategis kota ini dari segi administrasi pemerintahan dan historis, menyebabkan diambilnya langkah itu. Sejalan dengan usaha Van Mook untuk merongrong RI, pada tanggal 24 Desember 1946 terbentuklah NIT (Negara Indonesia Timur) di mana Minahasa dengan ibukotanya Manado termasuk di dalamnya.

Pada masa NIT, *Minahassa-raad* (Dewan Minahasa) yang dibentuk tahun 1919 (yang tidak aktif di masa pendudukan Jepang) diaktifkan kembali dengan pusatnya di Manado. Pemerintah NICA dengan NIT-nya meningkatkan status Manado menjadi *neo-stadsgemeente* tahun 1947 atau "kotapraja gaya baru" dengan otonomi terbatas dan masih di bawah Minahasa. Daerah Minahasa yang berbentuk *afdeeling* diadadakan, kemudian diganti dengan sebutan Daerah Minahasa, di bawah pimpinan kepala daerah yang pertama DA. Th. Gerungan. Hal ini berlaku pada tahun 1948 menjelang dilaksanakannya pemilihan umum lokal Minahasa untuk memilih para anggota Dewan Minahasa yang sejak masuknya NICA masih berstatus *Voorlopige Minahassa-raad* (Dewan Minahasa Sementara).³⁰ Untuk Kota Manado juga ada *Voorlopige Gemeenteraad* (Dewan Kota Sementara) yang melaksanakan pula pemilihan umum lokal untuk membentuk dewan yang definitif. Kedua dewan itu juga berkedudukan di Kota Manado. Di dalam kedua dewan itu sering berlangsung perdebatan seru antara mereka yang memihak Belanda dengan yang memihak Republik, terutama di dalam Dewan Minahasa.

Keadaan tersebut berlangsung sampai menjelang akhir tahun 1949. Pada waktu itu NIT membentuk 23 unit pemerintahan di Indonesia Timur yang disebut Komisariat Negara yang statusnya setingkat dengan sebuah propinsi. Untuk daerah ini dibentuk Komisariat Negara SUMU (Sulawesi Utara dan Maluku Utara). Komisariat Negara SUMU ini menjadikan Manado sebagai ibukotanya. Berdasarkan Konperensi Meja Bundar, NIT menjadi bagian dari Republik Indonesia Serikat (RIS)

yang kemudian membubarkan Komisariat Negara SUMU dan kembali membentuk Keresidenan Manado seperti sebelumnya, meliputi wilayah Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah.³¹ Dengan status sebagai ibukota Keresidenan Manado, ibukota Daerah Minahasa dan kotapraja gaya baru (*Neo-Stadsgemeente*), maka Manado menjadi bagian yang utuh dari Negara Kesatuan Republik Indonesia mulai bulan Agustus 1950.

Sampai tahun 1953 Manado masih berada di bawah Daerah Minahasa, tetapi dengan diberikannya status "kota besar", Manado menjadi satu daerah otonom yang setingkat dengan Minahasa. Tahun 1959 pemerintah pusat menerbitkan keputusan memindahkan ibukota Minahasa dari Manado ke Tondano, tetapi baru dapat terlaksana tahun 1962 akibat pembantaian Permesta.

Pada mulanya Permesta menjadikan Kota Makasar (Ujung Pandang sekarang) sebagai pusat kekuasaan dan pusat kekuatan militer. Akan tetapi karena semakin terdesak oleh tekanan pasukan pemerintah dan ditambah hilangnya dukungan dari Sulawesi Selatan, mereka memindahkan pusat kegiatannya di Sulawesi Utara. Dengan begitu Manado menjadi pusat kekuasaan dan pusat kekuatan militernya. Tanggal 22 Februari 1958 Manado diserang oleh pesawat-pesawat AURI yang menghancurkan Stasiun RRI dan kemudian mengakibatkan terbakarnya penampungan minyak bumi di kota ini. Sebagai bagian dari usaha pemerintah untuk menumpas Permesta, dipersiapkanlah pasukan-pasukan yang besar yang terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, Angkatan Udara dan bahkan juga Kepolisian Negara.

Angkatan Laut mulai menembaki Kota Manado tanggal 8 Juni 1958, Angkatan Udara menyerang Lapangan Terbang Mapangpat tanggal 11 – 13 Juni, disusul pendaratan pendahuluan oleh pasukan RPKAD dan KKO tanggal 13 Juni di Manado

bagian utara. Tiga hari kemudian dilakukanlah pendaratan besar-besaran di Pantai Kema, di tempat yang dahulu juga dijadikan tempat pendaratan pasukan-pasukan Jepang. Antara tanggal 21 dan 24 Juni didaratkan pula pasukan-pasukan tambahan di pantai utara kota ini. Akhirnya pada tanggal 26 Juni 1958, setelah bertempur siang malam, pasukan-pasukan pemerintah menduduki kota. Seluruh operasi dipimpin oleh Letkol Roekminto Hendraningrat selaku panglima. Lalu pada tanggal 1 Juli dibentuklah pemerintahan sipil sementara di Manado di bawah pimpinan Kapten Bert Supit untuk wilayah Manado dan Minahasa.³²

Walaupun sudah ada pemerintahan sipil sementara, namun kekuasaan tetap berada di tangan militer, karena pemerintahan sipil ini berada di bawah dan bertanggung jawab kepada panglima. Walikota terakhir untuk Kota Manado sebelum direbut oleh pasukan-pasukan pemerintah adalah Walikota Yakim Intan Permata yang diangkat mulai tanggal 1 Mei 1955. Setelah itu pimpinan kota ini dipegang oleh Kapten Bert Supit, yang menjalankan tugasnya sampai pada tanggal 23 September 1958. Pada hari itu Supit menyerahkan tugas kepada YP. Mongula, seorang dari aparat sipil sebagai walikota Manado. Bersamaan dengan itu di Kota Manado Supit menyerahkan tugasnya kepada E. Kandou yang juga aparat sipil sebagai kepala daerah Minahasa.³³

Perubahan status yang berlaku di seluruh Indonesia khususnya dalam sistem administrasi pemerintahan mulai tahun 1957. Pada tahun itu diberlakukanlah UU No. 1 Tahun 1957 Tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah oleh Presiden Soekarno. Berdasarkan peraturan baru itu maka istilah "kotapraja" digunakan untuk mengganti istilah "kota besar". Dengan demikian maka Kota Besar Manado menjadi Kotapraja Manado. Akan tetapi oleh karena kota ini masih berada di bawah keadaan darurat militer, maka pelaksanaan dari UU No. 1 Tahun 1957 itu belum dapat dilaksanakan dengan segera. Barulah ke-

mudian di masa walikota YP. Mongula hal itu dapat terlaksana.

Sampai dengan tahun 1960 seluruh Sulawesi merupakan satu wilayah pemerintahan yang disebut propinsi Sulawesi dengan ibukotanya Makasar (Ujung Pandang sekarang). Kota Manado pada periode ini berfungsi sebagai tempat kedudukan empat unit pemerintahan. *Pertama*, sebagai kota besar yang memiliki walikota sendiri. *Kedua*, sebagai ibukota Daerah Minahasa yang belum segera memindahkan ibukotanya ke tempat lain yang karena berbagai hambatan baru terlaksana tahun 1962 di mana Kota Tondano menggantikan Manado sebagai ibukota Daerah Minahasa itu. *Ketiga*, Manado waktu itu merupakan tempat kedudukan seorang residen yang membawahi Daerah-daerah di lingkungan Sulawesi Utara. *Keempat*, sebagai tempat kedudukan dari seorang Residen koordinator Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah, Propinsi Sulawesi di masa itu membawahi beberapa keresidenan antara lain Keresidenan Sulawesi Utara yang berpusat di Manado dan Keresidenan Sulawesi Tengah yang berpusat di Kota Poso. Demi efisiensi pemerintahan di daerah-daerah, gubernur Sulawesi menunjuk seorang residen koordinator untuk wilayah Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah. Residen koordinator ini berkedudukan di Kota Manado dengan membawahi dua residen yakni residen Sulawesi Utara dan residen Sulawesi Tengah.

Sebagai pusat pemerintahan dari empat unit pemerintahan Kota Manado harus memiliki fasilitas gedung-gedung perkantoran untuk menunjang kegiatan pemerintahan yang ada di kawasan tersebut. Kompleks perkantoran yang paling ramai terletak di pusat kota, tepatnya di ujung utara Jalan Sam Ratulangi sekarang. Di situ berkantor residen koordinator Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah, residen Sulawesi Utara dan bupati Minahasa yang disebut kepala Daerah Minahasa. Di depannya berkantor ketua DPRD Minahasa yang menggunakan gedung bekas *Minahassa-raad* yang didirikan tahun 1932 ketika pemerintah kolonial masih berkuasa. Kantor residen koordinator, residen Sulawesi Utara dan bupati Minahasa menggunakan ge-

dung bekas kantor residen Manado di masa Belanda. Komplek perkantoran itu sekarang sudah dirombak dan didirikan komplek perkantoran yang baru. Sementara gedung bekas *Minahassaraad* sekarang masih utuh, tetapi sudah dijual kepada Angkatan Laut, setelah Minahasa memindahkan ibukotanya ke Tondano tahun 1962.³⁴

Walikota Manado sejak semula tidak turut berkantor di komplek tersebut. Komplek perkantoran pemerintah kota jauh terpisah, letaknya di Tikala. Gedung kantor untuk walikota Manado barulah dibangun setelah tahun 1950 dengan memanfaatkan tanah pemerintah daerah di Tikala. Dalam komplek kantor walikota dapat dijumpai kantor dan ruang sidang ketua dan para anggota DPRD kota. Komplek perkantoran itu menghadap ke timur dari arah Lapangan Sparta Tikala.

Selain gedung-gedung untuk tempat berkantor, fasilitas yang juga diperlukan untuk menunjang kelancaran pemerintahan adalah rumah-rumah dinas untuk para pejabat pemerintahan. Kebutuhan akan rumah dinas dimaksud sebagian dapat terpenuhi oleh sejumlah rumah yang didirikan di masa kolonial oleh Dinas *Verkeer en Waterstaat*. Komplek perumahan dinas dimaksud juga terletak di Tikala, yakni di bagian utara dan bagian barat Lapangan Sparta. Kelak setelah pemerintah membentuk propinsi Sulawesi Utara/Tengah tahun 1960, pemerintah propinsi membangun pula komplek perumahan dinas pada lokasi di Bukit Teling. Lokasi perumahan dinas itu dinamakan perumahan Dinas Bumi Beringin, di mana terdapat rumah jabatan gubernur. Di sekitar tempat itu sekarang juga terdapat rumah jabatan walikota Manado.

Fasilitas lainnya yang juga menunjang peranan Manado sebagai pusat pemerintahan adalah listrik, air, dan telpon. Dahulu listrik masih berstatus perusahaan swasta, yakni oleh NV OGEM, baru kemudian dinasionalisasi menjadi PLN. Keperluan air untuk kota dahulu juga sudah ada, tetapi belum mencukupi, walaupun sudah diadakan pemasangan pipa-pipa baru

sekitar tahun 1952. Fasilitas telpon juga sudah ada, sama halnya dengan listrik dan air, sekalipun belum ada usaha perluasan. Ketiga fasilitas kota yang disebutkan di atas tidak saja digunakan untuk keperluan pemerintahan, tetapi memberikan manfaat bagi seluruh penduduk kota.

Pada periode antara tahun 1960 sampai 1980, Kota Manado sebagai pusat pemerintahan, mengalami sejumlah besar perubahan. Dari segi pemerintahan antara lain pengaruh pembentukan propinsi Sulawesi Utara tahun 1964. Sebelum itu masih disebut propinsi Sulawesi Utara/Tengah, yakni sejak tahun 1960. Jadi mulai tahun 1964 Manado adalah ibukota propinsi Sulawesi Utara, sekaligus sebagai kotapraja, sedangkan istilah daerah otonom setahun kemudian (1965) berganti menjadi kotamadya sesuai UU No. 18 Tahun 1965 Tentang Pemerintahan Daerah. Status sebagai kotamadya itu tidak berubah walaupun UU No. 18 itu diganti dengan UU No. 5 Tahun 1974 Tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah.

Bersamaan dengan berlakunya UU No. 18 Tahun 1965, terjadi tragedi nasional peristiwa G 30 S / PKI. Meskipun terjadi penangkapan-penangkapan terhadap mereka yang terlibat, namun pemerintahan kota berjalan terus sambil melakukan pembersihan diri. Sesudah tahun 1965, pemerintah kota berusaha membangun berbagai fasilitas secara terarah dan terencana dengan baik. Timbullah hasrat untuk memiliki Rencana Induk yang dapat dijadikan pedoman pembangunan kota. Rencana Induk dimaksud pada tahun 1969 sudah berhasil dimiliki walaupun masih dalam bentuk rencana pendahuluan. Keberhasilan memiliki Rencana Induk dimaksud merupakan bagian dari pengaruh kedudukan Kotamadya Manado sebagai ibukota dari Propinsi Sulawesi Utara.

Dalam periode tahun 1979 – 1980, telah berlangsung beberapa pergantian walikota di Manado, menyusul Walikota Soepani, B.A. yang kemudian diganti Letkol Rauf Moo (1966 – 1971). Pada periode Walikota Rauf Moo ini telah dihasilkan

Rencana Induk Pendahuluan bagi Kota Manado. Ia kemudian diganti oleh Letkol JH. Pussung (1971 – 1975). Pada masa Walikota Pussung, pemerintah Orde Baru menyelenggarakan Pemilu (pemilihan umum) yang pertama kali, dan merupakan Pemilu II sepanjang sejarah kemerdekaan. Pemilu I secara nasional dilaksanakan pada tahun 1955 di mana Manado juga turut menyelenggarakannya.

Sesudah Walikota Pussung, belum segera terpilih seorang walikota yang baru oleh DPRD Kotamadya. Untuk sementara jabatan itu dipegang oleh Gubernur Sulawesi Utara HV. Worang selaku penjabat walikota. Untuk kelancaran tugas-tugas pemerintahan dan pembangunan maka Worang menunjuk AA. Pelealu sebagai pelaksana harian walikota Manado. Pada tahun (1975), DPRD Kotamadya berhasil mencalonkan beberapa orang tetapi akhirnya pemerintah mengangkat AA. Pelealu menjadi Walikota yang baru (1975–1980).³⁵ Pada periode pemerintahannya, berlangsunglah Pemilu III pada tahun 1978. Walikota Pelealu ini dalam masa jabatannya yang pertama berhasil menata Kota Manado sedemikian rupa sehingga secara perlahan-lahan mampu berperan rangkap sebagai ibukota Propinsi Sulawesi Utara.

2.3 *Aktivitas Politik yang Mewarnai Kota Manado*

Pada periode antara 1950 sampai dengan 1962, Kota Manado tidak saja berstatus sebagai *neo-Stadsgemeente*, kota besar ataupun kotapraja yang otonom, melainkan juga masih terus mendukung fungsi sebagai ibukota daerah Minahasa. Dapatlah dikatakan bahwa begitu lekatnya Manado dengan fungsi itu sehingga masalah yang menimpa daerah Minahasa ditanggung juga akibatnya oleh kota ini. Di dalam banyak hal, selalu ditemui adanya masalah bersama di antara kedua daerah otonom ini; demikian pula halnya dengan berbagai aktivitas politik tingkat lokal maupun sebagai pengaruh atau perpanjangan dari tingkat propinsi ataupun tingkat nasional.

Pertarungan politik dan perebutan pengaruh massa yang berlangsung di antara berbagai kekuatan politik itu dapat dicari asal-usulnya sampai ke masa pergerakan nasional ketika pemerintah kolonial Belanda masih berkuasa. Pada waktu itu muncul berbagai organisasi atau partai politik yang menurut sifat perjuangannya ada yang bersikap moderat dan mau memanfaatkan lembaga-lembaga perwakilan bentukan Belanda dan ada pula yang menganut garis keras yang sama sekali anti Belanda. Hampir semua partai ataupun organisasi politik yang muncul di Jawa membuka cabang-cabangnya di Minahasa termasuk di Manado waktu itu. Yang utama di antara mereka antara lain PNI, Partai Indonesia, Parindra, PSII, dan lain-lain, termasuk beberapa organisasi lain yang berorientasi politik seperti persatuan Minahasa pimpinan Ratulangi dan kawan-kawannya.

Kegiatan partai politik seluruhnya dibekukan ketika Jepang menduduki Minahasa (1942–1945). Akan tetapi ketika Jepang menyerah dan Pemerintah Kolonial Belanda kembali untuk menguasai Manado dan Minahasa lagi, berbagai organisasi politik yang dahulu ada, mulai diaktifkan kembali. Di samping itu muncul beberapa organisasi politik yang hanya ada di Manado dan Minahasa sekitar bulan Agustus 1945. Orientasi politik dari berbagai organisasi politik lokal itu dapat dibagi atas dua yakni yang bertujuan mendukung kembalinya pemerintahan Belanda dan yang jelas-jelas menyokong Republik Indonesia.

Termasuk yang tujuannya mendukung kembalinya Belanda di daerah ini adalah dua organisasi yang menonjol pengaruhnya yaitu organisasi *TWAPRO* serta *Hoofdenbond*. Di samping itu timbul pula organisasi yang paling reaksioner dalam mendukung Belanda yaitu yang bernama Singa Minahasa pimpinan Mawikere. Organisasi *TWAPRO* mempergunakan nama singkatan dari *Twaalfde Provincie* (Propinsi Ke-12) yang memperjuangkan agar Pemerintah Belanda menerima Minahasa sebagai propinsinya yang keduabelas. *Hoefdenbond* merupakan organisasi yang menghimpun para pejabat pribumi Minahasa yang dengan terang-terangan pro-Belanda. Organisasi Singa Minahasa sebenarnya

identik dengan kedua organisasi yang disebutkan di muka yakni sangat pro-Belanda. Sesungguhnya masih ada satu organisasi lagi yakni yang menamakan diri KKM atau Komite Ketatanegaraan Minahasa di bawah pimpinan dr. VL. Ratumbusang. Organisasi yang terakhir ini seperti tiga yang disebut terdahulu, juga pro-Pemerintah Belanda; hanya bedanya bertujuan menjadikan Minahasa sebagai negara merdeka dengan cara bekerja sama dengan Belanda.

Keempat organisasi yang sama sekali tidak menyukai Manado dan Minahasa menjadi bagian dari RI itu, masing-masing memiliki massa pendukungnya yang khas, di samping para simpatisannya pula. Pendukung *TWAPRO* sebagian besar berasal dari para pensiunan bekas pasukan *KNIL* yang jumlahnya di daerah ini sekitar 20.000 orang. Para anggota *Hoofdenbond* pada dasarnya adalah anggota staf pemerintahan lokal di Manado dan Minahasa, baik mereka yang masih memegang posisi atau bertugas di bidang pemerintahan maupun para pensiunannya. Organisasi Singa Minahasa memiliki massa pendukung yang kuat dan besar di kalangan anggota masyarakat yang buta politik yang tidak menyadari kenyataan bahwa Belanda bukan lagi penguasa yang sah di Indonesia termasuk di Manado dan Minahasa. Sedangkan organisasi KKM memiliki anggota yang fanatik di kalangan orang-orang Minahasa yang berpendidikan cukup tinggi waktu itu walaupun jumlahnya relatif tidak begitu besar. Keempat organisasi pro Belanda itu berusaha menggunakan berbagai cara untuk memperoleh pengaruh di kalangan rakyat untuk menguasai pemerintahan.

Organisasi dan partai-partai politik yang pro Republik kebanyakan merupakan kelanjutan dari apa yang sudah pernah terbentuk di masa sebelum pendudukan Jepang. Yang paling menonjol adalah PNI (Partai Nasional Indonesia), Parkindo (Partai Kristen Indonesia), Pemakat (Persatuan Masyarakat Katolik yang kemudian menjadi partai Katolik), PSII (Partai Serikat Islam Indonesia), dan PIR (Partai Indonesia Raya). Di samping yang merupakan cabang untuk Manado dan Mina-

hasa, di daerah itu muncul pula berbagai organisasi lain seperti BPNI, PPI, PISO, LRRI, KRIS, BNI, dan sebagainya. BPNI (Barisan Pemuda Nasional Indonesia) lahir di Manado bulan Agustus 1945, yang bersama-sama para pemuda nasionalis lainnya dari Minahasa, membentuk PPI (Pasukan Pemuda Indonesia) menyokong TRISU (Tentara Republik Indonesia Sulawesi Utara). Organisasi PISO (Pemoeda Indonesia Soelawesi Oetara) dapat dianggap sebagai kelanjutan PPI sedangkan setelah ditindas oleh NICA, muncul organisasi baru KRIS (Kebaktian Rakyat Indonesia Sosialis) yang tidak sama dengan KRIS (Kebaktian Rakyat Indonesia Sulawesi) yang muncul di Jawa, walaupun di antara keduanya sering ada kerja sama.

Pada masa revolusi fisik, perjuangan untuk menentang Belanda tidak saja dilakukan dengan cara perang gerilya seperti yang dilakukan oleh PPI, PISO, LRRI, ataupun LFP (Laskar Front Pemuda) di Manado dan Minahasa, melainkan juga dengan cara memanfaatkan lembaga-lembaga bentukan Belanda. Sebagai cara untuk memanfaatkan lembaga-lembaga bentukan Belanda itu adalah dengan melakukan penyusupan serta memanfaatkan fasilitasnya, misalnya yang dilakukan oleh BPNI di Manado dan Tomohon terhadap kantor-kantor NICA, atau dengan cara ikut duduk lalu menggunakannya sebagai arena perdebatan, seperti contohnya yang dilakukan oleh KRIS dan BNI serta lainnya yang menggunakan Dewan Minahasa di Manado. Dalam rangka pembubaran NIT maka semua organisasi pro RI di Dewan Minahasa membentuk FKRI (Front Kesatuan Republik Indonesia).³⁵

Setelah Belanda mengakui kedaulatan RI, yang disusul dengan terbentuknya RIS yang kemudian pada bulan Agustus 1950 menjadi Negara Kesatuan, pertikaian politik di Manado berubah temanya. Kalau dahulu pertikaian berlangsung antara yang pro-Belanda, pro bentuk federal, dan yang pro-RI, baik dilakukan di dalam Dewan Minahasa, Dewan Kota, maupun lembaga-lembaga bentukan *NICA* dan NIT, maupun yang dilakukan dengan cara kekerasan seperti dengan melaksanakan perang

gerilya. Kini semuanya berubah tidak lagi memperjuangkan kepentingan-kepentingan lama melainkan bertema untuk memperjuangan agar dapat memperoleh kekuasaan yang sebesar-besarnya, di dalam dewan-dewan yang ada atau di kalangan eksekutif.

Dewan Minahasa yang berkedudukan di Manado waktu itu disempurnakan melalui "Pemilu lokal tahun 1948" dalam rangka pemerintahan NIT. Dengan terbentuknya Negara Kesatuan tahun 1950 maka dewan tersebut dianggap tidak sah lagi. Oleh karena itu maka komandan militer di Manado mengubahnya menjadi Komite Nasional Indonesia Daerah Minahasa (mengikuti pola KNI Pusat di masa revolusi) yang mendapat persetujuan menteri dalam negeri. Kemudian diadakan Pemilu lokal lagi tahun 1951 di Manado dan Minahasa yang hasilnya membentuk DPRD Minahasa dengan anggota 25 orang. Di dalam dewan ini PNI memperoleh 11 kursi dan Partai Katolik 1 kursi, di mana 12 kursi ini membentuk blok 12 di dalam dewan. Selebihnya adalah partai-partai kecil yang bersatu membentuk Blok 13.³⁶ Antara kedua blok ini terjadi persaingan yang keras dalam merebut kepemimpinan eksekutif di Minahasa. Yang masuk Blok 13 antara lain Parkindo (5 kursi), Partai Murba (1 kursi), PKI (3 kursi), PIR (1 kursi), PSII (1 kursi).³⁷

Persaingan antara kedua blok itu sangat mengeruhkan situasi politik di Manado dan Minahasa waktu itu. Akibatnya terjadi aksi-aksi massa yang dikerahkan oleh partai-partai politik untuk menunjang perjuangan mereka di dalam dewan, Bahkan oleh karena adanya perdebatan dan mosi tidak percaya yang ditujukan kepada kepala daerah, sering terjadi pergantian pimpinan eksekutif. Sebagai gambaran dapat dikemukakan urutan kepala daerah Minahasa antara tahun 1950 sampai dengan 1955, yakni PM. Tangkilisan (1950–1951), RS. Kindangen (1951), HR. Ticoalu (1951–1953), HC. Mantiri (1953), YP. Mongula (1953–1954), PM. Tangkilisan (1954), dan AR. Warouw (1954–1956).³⁸ Yang terakhir ini kemudian diganti oleh LF. Saerang (1956–1958) hingga munculnya Permesta

dan didudukinya Manado dan Minahasa oleh pasukan-pasukan pemerintah yang ditugaskan untuk menumpas Permesta.

Di antara tahun 1958 sampai dengan 1961 DPRD Minahasa dan DPRD Kota Manado dibekukan oleh pemerintah darurat militer. Tema politik yang mewarnai Kota Manado ini berganti dengan anti-Permesta, terutama dipelopori oleh orang-orang PKI yang merasa mendapat angin. Mereka berhasil mempengaruhi pemuda-pemuda di Manado dan Minahasa yang kemudian menghimpun mereka di dalam BRAP (Barisan Rakyat Anti Permesta) dan PAP (Pasukan Anti Permesta). Akan tetapi situasi politik yang panas itu kemudian perlahan-lahan mereda tahun 1961 setelah masalah Permesta berhasil diatasi oleh pemerintah.

Pada masa kekuasaan Permesta di Kota Manado, berdiri Universitas Permesta yang ternyata tidak berjalan sebagaimana mestinya. Ketika Kota Manado diduduki oleh pasukan-pasukan pemerintah yang datang untuk menumpas Permesta, dengan sendirinya universitas itu bubar. Sebagai gantinya hendak didirikan PTM (Perguruan Tinggi Manado), akan tetapi juga tidak sempat berperanan. Satu-satunya perguruan tinggi milik pemerintah yang pernah didirikan tahun 1950-an adalah PTPG (Perguruan Tinggi Pendidikan Guru). PTPG ini didirikan tanggal 22 September 1955 di Kota Tondano. Akibat situasi politik yang menjamin keamanan maka PTPG Tondano itu mulai tahun 1958 dipindahkan ke Kota Manado. Kelak PTPG ini berubah menjadi IKIP Manado seperti sekarang. Perguruan tinggi lainnya bernama Universitas Pinaesaan didirikan juga di Tondano tahun 1953. Universitas ini kemudian pindah ke Manado dan bubar tahun 1960-an. Atas inisiatif pimpinan pemerintahan tingkat propinsi, kemudian didirikan universitas baru di Manado dengan nama Universitas Sulawesi Utara/Tengah (UNSULUTTENG) tanggal 17 September 1961.³⁹ Situasi politik ternyata turut mempengaruhi jatuh bangunnya lembaga-lembaga pendidikan di kota ini dalam periode antara 1958 sampai dengan 1961.

Aktivitas politik dalam kurun waktu antara 1961 – 1971 yang berlangsung di Manado tidak kalah menariknya. Di dalam periode ini yang berperan adalah sejumlah besar partai politik yang mendirikan cabang-cabangnya di kota ini. Yang paling menonjol adalah PNI, PKI, dan Parkindo, disusul kemudian oleh IPKI, Partai Katholik, Partai Murba, PSII, NU dan Parmusi. Apa yang digariskan oleh pengurus pusat masing-masing, dalam pelaksanaannya di Kota Manado, telah menyebabkan terjadinya pertikaian di kalangan massa pendukung masing-masing, maupun perdebatan yang seru di dalam sidang-sidang DPRD kota.

Pengaruh dan kekuatan PKI dalam periode ini semakin lama semakin kuat. Akan tetapi mereka diimbangi dengan susah-payah oleh partai-partai lainnya sehingga walaupun memiliki pengaruh dan kekuatan yang semakin besar, belum mampu menguasai pemerintahan kota. Walikota F. Walandouw adalah seorang dari kalangan pamongpraja yang cukup berpengalaman yang mampu berperan begitu rupa sehingga PKI tidak sampai menduduki posisi yang menentukan dalam masa pemerintahannya yang berlangsung antara tahun 1960 sampai dengan 1965.

Namun demikian ketika terlihat bahwa PKI memiliki peluang yang besar sekali untuk menduduki jabatan walikota, menjelang berakhirnya masa jabatan Walandouw, pemerintah propinsi turun tangan. Gubernur Sulawesi Utara/Tengah Sunandar Prijosudarmo (19 Maret 1965)⁴⁰ menyelamatkan kursi walikota dari tangan PKI yang mengincarnya. Walandouw telah memberikan keterangan mengenai adanya inisiatif Sunandar di atas, akan tetapi tidak menguraikan lebih lanjut.⁴¹

Antara tanggal 1 sampai 6 Oktober 1965, situasi kota kelihatan tegang di mana sebagian besar rakyat yang tidak mengerti politik menjadi was-was. Ternyata ketegangan itu berubah menjadi semangat perjuangan untuk menumpas PKI ketika pemerintah mengumumkan bahwa partai itu telah berkhianat dan membunuh sejumlah perwira tinggi dan seorang perwira pertama dalam usahanya untuk merebut pemerintahan nasional.

Apalagi setelah melihat bahwa pada tanggal 5 Oktober yang biasanya diramaikan dengan kegiatan dalam rangka HUT ABRI, waktu itu semua kompleksnya mengibarkan bendera setengah tiang sebagai tanda berkabung, diikuti oleh instansi-instansi sipil dan sejumlah besar penduduk kota. Hanya kantor-kantor dan rumah-rumah anggota PKI serta simpatisannya yang tidak mengibarkan bendera setengah tiang tanda berkabung.

Menyaksikan kenyataan bahwa PKI telah berkhianat serta berusaha merebut kepemimpinan nasional maka para tokoh politik kota ini waktu itu merencanakan untuk mengadakan aksi untuk menghancurkan PKI. Demonstrasi tanggal 7 Oktober 1965 di Kota Manado, aksi massa yang pertama kali dilakukan dengan cara demonstrasi di seluruh Indonesia. Pada hari itu rakyat yang anti PKI di seluruh kota dipelopori oleh para pemuda membanjiri Taman Wenang yang terletak di depan kantor CDB PKI tingkat propinsi, sampai ke jalan-jalan sekitarnya sehingga melumpuhkan pusat kota. Semua toko, kantor, dan sekolah tutup dalam situasi yang membahayakan itu. Lalu massa pemuda naik ke kantor PKI bertingkat dua dan mengobrak-abrik, melemparkan semua isinya ke jalan-jalan dan membakarnya. Gedung itu kemudian diduduki massa pemuda lalu dijadikan markas pengganyangan PKI di bawah pimpinan Drs. EJ. Manuhutu. Tokoh pemuda ini kemudian berhasil membentuk pasukan Inti Pemuda (PATI Pemuda) dan memimpin selaku komandannya.

Mulai saat itu sampai dengan pertengahan tahun 1966, Kota Manado dihangati oleh hiruk-pikuknya aksi massa mengganyang PKI dan simpatisannya. Semua kantor PKI diduduki begitu pula rumah sebagian besar tokoh dan anggotanya di sini, bahkan gedung Universitas Rakyat milik PKI yang terletak di Desa Wanea, Kecamatan Manado Selatan. Ada kerja sama yang erat antara semua organisasi pemuda anti PKI yang dengan mengikuti perkembangan tingkat nasional terutama di Jakarta, tahun 1966 membentuk KAPPI (Kesatuan Aksi Pemuda Pelajar Indonesia). Organisasi pemuda yang mendukung organisasi poli

tik yang ada yang bergabung di dalam KAPPI itu antara lain GAMKI, Pemuda Pancasila, Pemuda SOKSI, Pemuda Katholik, Pemuda ANSOR, Pemuda Islam, dan sebagainya.

Para mahasiswa perguruan tinggi yang ada di kota ini turut berjuang bahkan seringkali memelopori atau menjadi otak dari rangkaian aksi demonstrasi. Sejalan dengan perkembangan di Jakarta, mereka menggabungkan diri di dalam KAMI (Kesatuan Aksi Mahasiswa Indonesia). Dalam rangka mengadakan aksi, KAMI/KAPPI senantiasa turun ke jalan bersama-sama, tidak saja di waktu siang tetapi juga di malam hari. Di seluruh kota terdapat ratusan pos penjagaan dari para pemuda dan mahasiswa, sebagai tanda kesiapsiagaan menghadapi kemungkinan timbulnya gerakan dari PKI. Suatu malam di tahun 1966, sebuah kendaraan KAMI/KAPPI yang sedang bertugas diberondong peluru oleh sekelompok anggota polisi pro-PKI yang mengakibatkan tewasnya Decky Oroh (KAPPI) dan Yusuf Hasiru (KAMI). Keesokan harinya terjadi demonstrasi hebat di seluruh kota dan pembentukan Resimen Decky Oroh (KAPPI) dan Resimen Yusuf Hasiru (KAMI) yang berlangsung di Lapangan Sario Manado.⁴²

Ketika pimpinan nasional sudah menguasai kembali situasi politik tanah air, sementara PKI sudah dibubarkan, aksi-aksi dari KAMI/KAPPI di kota ini terus juga berlangsung sejalan dengan yang berlaku di Jakarta dan kota-kota besar lainnya di seluruh Indonesia. Untuk mencegah jangan sampai aksi-aksi mahasiswa menjurus kepada hal-hal yang tidak diinginkan, maka pemerintah propinsi menyusun program untuk menyalurkan semangat para mahasiswa yang sedang hangat-hangatnya, dengan memintakan pertimbangan dan saran-saran dari tokoh-tokoh mahasiswa sendiri. Di Minahasa pada waktu itu akan diadakan panen raya cengkih antara bulan Juli sampai Oktober tahun 1966. Para mahasiswa dikerahkan, dipimpin oleh tokoh-tokohnya sendiri untuk terjun ke semua lokasi perkebunan cengkih dalam membantu petani agar mampu memanen dengan lebih cepat. Buah cengkih akan jatuh nilainya kalau dipetik melam-

pau waktu yang tepat. Kegiatan penjagaan pos-pos dan perondaan kota terus dijalankan KAPPI sampai tahun 1967. Pada tahun itu Dandim 1309 Letkol JF. Lumentut mengundang semua komandan pos yang ratusan banyaknya itu ke kantor Kodim di Tikala. Kepada tokoh-tokoh pemuda itu komandan Kodim memintakan kepercayaan para pemuda agar menyerahkan tugas dan tanggung jawab menanggulangi PKI hanya kepada aparat keamanan saja. Untuk itu agar semua pos dibubarkan dan para pemuda kembali ke pekerjaannya seperti biasa, diiringi ucapan terima kasih dari pemerintah.

Dalam pada itu terjadi pergantian pimpinan di kalangan pemerintahan kota: Soepani diganti oleh Letkol Rauf Moo (1966 – 1971) dan di tingkat propinsi penjabat Gubernur Abdullah Amu (1966 – 1967) diganti oleh Brigjen HV. Worang (1967 – 1972).⁴³ Aktivitas politik yang di masa sebelumnya bertema mengganyang PKI yang dipelopori oleh KAMI/KAPPI, sekarang beralih ke tangan partai-partai politik. Partai yang paling besar pengaruhnya baik di tingkat propinsi maupun di tingkat Kotamadya Manado adalah Parkindo, Partai IPKI, PNI, NU, dan PSII, di samping adanya Partai Katholik, Murba, dan Parmusi. Partai Islam Perti tidak ada di daerah ini. Sedangkan yang peranannya semakin besar adalah Sekber Golkar (kemudian menjadi Golkar). Pertarungan politik untuk memperebutkan kursi yang lebih banyak di DPRD tidak saja terjadi di dalam lembaga legislatif yang waktu itu masih bersifat sementara dengan nama DPRD-GR, melainkan juga melibatkan massa anggotanya. Timbullah demonstrasi dua hari berturut-turut tanggal 2 dan 3 September 1968, bahkan sampai ke kantor gubernur untuk menemui pejabat propinsi yang waktu itu dijabat oleh Worang.⁴⁴ Dalam laporannya Worang menganggap bahwa kedua demonstrasi di kota Manado itu terjadi karena adanya pro dan kontra terhadap langkah-langkah kebijaksanaannya di Sulawesi Utara.

Dua tahun kemudian, tepatnya pada bulan Maret 1970,

Kota Manado sekali lagi digoncangkan oleh demonstrasi dan perusakan harta benda. Seorang oknum Cina pengusaha penjahitan Sin Bie di dekat Pelabuhan Manado dituduh merendahkan agama Islam. Karena terpancing oleh isu "Cina menghina Islam", maka bangkitlah kemarahan umat Islam di Kota Manado. Sehari penuh tanggal 14 Maret 1970 mereka berdemonstrasi dan mengadakan perusakan harta-benda milik Cina, bahkan membakar kuil Cina yang megah di Kota Manado. Malam hari terjadi pelemparan terhadap gedung Gereja Sentrum di pusat kota milik GMIM dan sebuah gedung gereja/persekolahan milik Gereja Katholik di Manado Utara. Keesokan harinya, tanggal 15 Maret, terjadilah aksi balasan dari para pemuda Kristen dan Katholik yang berdemonstrasi sambil merusak harta benda milik orang-orang Islam di kota Manado. Masalah itu dengan cepat diatasi oleh komandan polisi kota dan pemerintah setempat. Ratusan toko besar dan kecil milik orang Cina maupun milik mereka yang beragama Islam yang hancur akibat dibakar atau dirusak. Kejadian ini merupakan tragedi paling menyedihkan sepanjang sejarah perkembangan Kota Manado.

Akan tetapi belum begitu lama situasi politik mereda, kembali Kota Manado menjadi hiruk pikuk karena menghadapi Pemilihan Umum tahun 1971, yang diikuti oleh 10 organisasi politik yakni 9 partai politik ditambah Golkar. Waktu itu Golkar keluar sebagai pemenang, mengungguli partai politik peserta Pemilu lainnya. Dari 17 kursi yang diperebutkan pada tahun 1971 itu, Golkar memperoleh jumlah kursi yang terbanyak. Partai Katholik 1 kursi, PSII 2 kursi, NU 1 kursi, Parmusi 1 kursi, Golkar 9 kursi, Parkindo 2 kursi, Partai Murba tidak mendapat kursi, PNI 1 kursi, Perti tidak mendapat kursi, dan Partai IPKI juga tidak mendapat kursi.⁴⁵

Sejalan dengan konstelasi politik tingkat nasional yang mengharuskan adanya fusi, maka partai-partai politik di Kota Manado melaksanakan fusi dimaksud. Lima partai yakni Parkindo, PNI, Partai Murba, Partai Katholik, dan Partai IPKI berfusi menjadi satu yakni Partai Demokrasi Indonesia disingkat

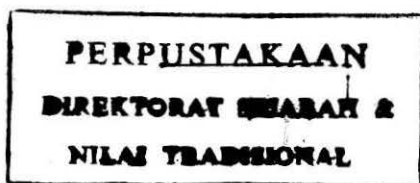
PDI. Partai-partai yang berasaskan agama Islam yakni PSII, NU, Parmusi dan Perti berfusi menjadi Partai Persatuan Pembangunan disingkat PPP. Baik PDI maupun PPP memiliki cabangnya di Manado serta menduduki beberapa kursi di DPRD kota. Dalam Pemilu berikutnya yang dilakukan tahun 1977, baik PDI maupun PPP kehilangan masing-masing 1 kursi di DPRD kota. Hal ini menandakan semakin kuatnya Golkar dan semakin besarnya peranan organisasi itu di kalangan penduduk Kota Manado.

CATATAN BAB II

1. Data dari catatan bekas Walikota Frans Walandouw.
2. The Liang Gie, *Kumpulan Pembahasan Terhadap Undang-undang tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah Indonesia*, Karya Kencana, Yogyakarta, 1977, hal. 34 – 45.
3. Wawancara dengan bekas Kepala Daerah Minahasa, A.R. Warouw, Manado, 22 November 1985.
4. M. van Rhijn, *op. cit.*, hal. 179.
5. The Liang Gie, *op. cit.*, hal. 46 – 71.
6. Wawancara dengan Yan Yohassan, Manado, 24 November 1985.
7. Wawancara dengan bekas Walikota Manado Frans Walandouw, Manado, 26 November 1985.
8. Surat Keputusan PEPERDA (Penguasa Perang Daerah) SULUT–TENG Let.Kol. Rukminto Hendraningrat tertanggal 1 Juli 1958 No. Sk/Peperda/04/7/1958.
9. *Anggaran Pengeluaran dan Pendapatan Daerah Kotapraja Manado Tahun 1962*, Manado, hal. 4, 5.
10. The Liang Gie, *op. cit.*, hal. 72 – 109.
11. Dari catatan Frans Walandouw dan hasil wawancara dengan beliau, Manado, 20 November 1985.

12. UU No. 5 Tahun 1974 Tentang Pokok-pokok pemerintahan di Daerah (LN No. 38/1974; TLN No. 3037) yang berlaku mulai tanggal 23 Juli 1974.
13. UU No. 5 Tahun 1979 Tentang Pemerintahan Desa (LN No. 56/1979) yang berlaku mulai tanggal 1 Desember 1979. UU ini turut dibahas dalam karangan B. Simanjuntak, *Himpunan Undang-undang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah dan Undang-undang Desapraja*, jilid II, Tarsito, Bandung, 1980, hal. 411 – 431.
14. Direktur Direktorat Tata Kota & Daerah Ir. Radinal Moochtar, *Rencana Kota Manado: Rencana Pendahuluan*, Jakarta, 1969.
15. Gubernur H.V. Worang, *Laporan Pelaksanaan PELITA I di Daerah Propinsi Sulawesi Utara (Inti Sari)*, Manado, April 1974, hal. 1, 3.
16. Ir. Radinal Moochtar, *op. cit.*, hal. 3, 14.
17. M. van Rhijn, *op. cit.*, hal. 179.
18. Ir. Radinal Moochtar, *Rencana Kota Manado: Kompilasi Data*, Jakarta, September 1969, hal. 4.
19. Wawancara dengan A.R. Warouw, Manado, 22 November 1985.
20. Badan Pengusahaan Pelabuhan Bitung, *Penuntun Singkat Pelabuhan Bitung – Manado*, Bitung, 1973, hal. 3.
21. L.Th. Manus dkk., *op. cit.*, hal. 93 – 98.
22. F.S. Watuseke, *op. cit.*, hal. 60.
23. L.Th. Manus dkk., *op. cit.*, hal. 170 – 171.
24. Lembaran Negara NIT No. 143/1946.
25. F.S. Watuseke, *op. cit.*, hal. 63.
26. L.Th. Manus dkk., *op. cit.*, hal. 264.
27. S.U. Marunduh, *Pendaftaran Jepang di Minahasa*, Fakultas Sastra UNSRAT, Manado, 1978, hal.
28. L.Th. Manus dkk., *op. cit.*, hal. 98 – 99, 102 – 103.
29. *Ibid.*, hal. 151 – 159.
30. F.S. Watuseke, *op. cit.*, hal. 61.
31. *Ibid.*, hal. 63.

32. Barbara Sillars Harvey, *PERMESTA: Pemberontakan Setengah Hati*, PT Grafiti Pers, Jakarta, 1984, hal. 155 – 156.
33. Diambil dari catatan Frans Walandouw; juga terdapat pada F.S. Watuseke, *op. cit.*, hal. 82.
34. Wawancara dengan Yan Yohassan, Manado, 24 November 1985.
35. L.Th. Manus dkk., *op. cit.*, hal. 198.
36. F.S. Watuseke, *op. cit.*, hal. 66.
37. Wawancara dengan A.R. Warouw, Manado, 22 November 1985.
38. F.S. Watuseke, *op. cit.*, hal. 82.
39. UNSULUTTENG itu sekarang bernama Universitas Sam Ratulangi.
40. Diangkat menjadi Penjabat Gubernur sesuai Surat Keputusan Presiden No. 57 Tanggal 19-3-1965 dan memegang jabatan itu sampai 27-4-1966.
41. Wawancara dengan Frans Walandouw, Manado 20 November 1985.
42. Pengalaman dan kesaksian dari F.E.W. Parengkuan yang waktu itu jadi anggota Resimen Decky Oroh (KAMI) dan komandan salah satu pos pemuda (KAPPI).
43. Dilanjutkan dengan masa jabatannya yang kedua (1972 – 1977) lalu sebagai penjabat Gubernur (1977 – 1978) yang diganti oleh Brig. Jen. W.G.A. Lasut (1978 – 1979).
44. Gubernur H.V. Worang, *Program Pembangunan Tri-Dimensional (Progres dan Prospek) Propinsi Sulawesi Utara 1967 – 1972 dan 1972 – 1977*, Manado, 1973, hal. 7, 51.
45. *Ibid.*, hal. 60.



BAB III PERANAN EKONOMI KOTA MANADO

3.1 Hubungan Ekonomi Kota Manado dengan Daerah Sekitarnya

Sepanjang perjalanan sejarah Kota Manado sejak sebelum berkenalan dengan bangsa-bangsa Barat, Manado telah menduduki posisi ekonomi yang berarti bagi para pedagang Nusantara. Hasil-hasil dari pedalaman Minahasa antara lain dibawa keluar melalui Manado seperti hasil-hasil hutan dan terutama beras. Ketika bangsa-bangsa Barat masuk ke Indonesia, mereka pun menunjukkan hasrat yang besar untuk membina hubungan dagang dengan orang-orang Minahasa yang sering menggunakan lokasi Manado sebagai tempat berunding untuk melakukan tukar-menukar barang-barang dagangan. Orang-orang Portugis bahkan menamakan Minahasa sebagai "pulau demar" sedangkan orang-orang Belanda menggelarnya "gudang beras bagi Maluku". Dalam masa-masa itu sukar sekali memisahkan sejarah Manado dari sejarah Minahasa terutama karena keterkaitannya dalam soal ekonomi.

Lokasi yang kemudian berkembang menjadi Manado ini sudah bernama demikian ketika orang Minahasa menandatangani perjanjian persahabatan dengan Belanda tanggal 10 Ja-

nuari 1679;¹ bahkan perjanjian itu sendiri ditandatangani di Manado antara Residen Maluku R. Padtbrugge dengan tokoh-tokoh Minahasa di kala itu. Pada prinsipnya perjanjian itu mendasari hubungan ekonomi Minahasa-Belanda di masa sesudahnya, sedangkan pasal-pasal mengenai hubungan politik dapat dikatakan untuk memperkuat prinsip-prinsip hubungan ekonomi yang disetujui bersama.

Walaupun di masa-masa sesudahnya terjadi pembaharuan isi perjanjian (1699, 1791, 1810)² namun hubungan-hubungan ekonomi bukannya mengendur, bahkan menjadi semakin kuat dan intensif. Hal ini nyata disebabkan oleh beberapa hal, antara lain (1) dimulainya penggunaan sistem pembayaran dengan uang sejak tahun 1825, (2) dihapuskannya kewajiban membayar pajak dengan hasil bumi dan diganti dengan uang mulai tahun 1851, (3) mulai ditanamnya kopi di Minahasa tahun 1822 sebelum berlakunya aturan-aturan Tanam Paksa, dan (4) sejak tahun 1861 dilaksanakan pembangunan pasar-pasar baru di Minahasa untuk memperbanyak jumlahnya yang baru tiga buah yakni di Tondano, Kema, dan Manado.³

Keempat faktor di atas pada hakekatnya memberikan landasan yang pada waktu itu dibutuhkan untuk mengembangkan struktur perekonomian yang berciri kolonial di Manado dan Minahasa sepanjang abad ke-19 yang pengaruhnya tetap terasa sampai abad ke-20. Faktor-faktor lainnya yang menunjang kegiatan ekonomi di atas antara lain (1) pembukaan jaringan jalan darat di seluruh Minahasa dan menghubungkannya dengan Manado dari beberapa jurusan, untuk memudahkan pengangkutan kopi dan hasil-hasil lainnya, (2) dimasukkannya Pelabuhan Manado dalam rute dinas kapal-kapal KPM akhir abad ke-19, (3) masuknya modal asing yang membuka perkebunan-perkebunan kelapa, kopi, dan coklat akhir abad 19, dan (4) berdirinya sejumlah perusahaan dan bank asing di Kota Manado sejak awal abad ke-20⁴ perubahan status Kota Manado dari masa ke masa juga turut memberikan pengaruh secara langsung terhadap ke-

giatan perekonomian kota ini maupun daerah Minahasa apalagi peranannya sebagai ibukota keresidenan (sejak 1824) dan ibukota propinsi (mulai 1961).

Dalam abad ke-19 orang Minahasa memperoleh pengalaman yang berharga dalam menghadapi tekanan politik ekonomi kolonial sebagaimana digambarkan di atas. Sejak mereka mulai berhubungan dengan VOC, kongsi dagang Belanda ini mempergunakan orang-orang Cina sebagai perantara dagang antara Manado dan Ternate. Pembangunan benteng VOC di Manado tahun 1657 dan peningkatannya awal abad ke-18, menyebabkan VOC membawa masuk orang-orang Cina menetap di Manado.⁵ Selama abad ke-18 itu mereka terus diberikan peranan dalam bidang ekonomi. Namun pada abad ke-19, pemerintah kolonial di daerah ini melihat adanya kemungkinan baru sehingga memberikan peranan kepada orang Borgo sebagai perantara dagang antara kota Manado dan pedalaman Minahasa.⁶ Perantara baru ini kebanyakan berasal dari hasil perkawinan campuran pribumi dengan Eropah atau mereka yang memperoleh hak-hak istimewa atas jasanya kepada kolonial.⁷ Akan tetapi ternyata orang-orang Borgo yang didatangkan ke Manado sebagai tenaga bantuan tempur itu tidak memiliki jiwa wiraswasta seperti yang dimiliki oleh orang-orang Cina. Padahal seiring dengan kemajuan-kemajuan berarti dalam hasil-hasil produksi pertanian, orang Minahasa membutuhkan perantara dengan pasar-pasar terdekat atau langsung dengan Manado.

Oleh karena itu orang Minahasa kemudian menciptakan konsep sendiri khususnya dalam kegiatan perdagangan. Mereka membagi kegiatan dagang itu menjadi tiga wilayah kerja yaitu (1) dari ladang-ladang ke pasar terdekat, (2) dari Kota Manado sebagai pelabuhan barang-barang impor ke pasar-pasar di dalam kota dan atau pasar-pasar di Minahasa dengan memanfaatkan hari-hari pasar, dan (3) semacam dagang barter hewan dan atau barang-barang lain seperti rumah, tanah, dan sebagainya dengan ataupun tanpa adanya tambahan lain berupa uang. Mereka yang

menekuni butir (1) disebut "tibo" atau "tibo-tibo", yang melakukan apa yang dimaksud dalam butir (2) dinamakan "pasar ron", sedangkan yang berkecimpung dalam kegiatan butir (3) disebut "belante".⁸

Barang-barang dagangan "tibo-tibo" yang disebutkan di atas adalah hasil-hasil pertanian yang dijual oleh petani baik secara eceran maupun secara borongan. Pembelinya seringkali warga desa sendiri, atau orang yang sengaja datang dari pasar/kota terdekat untuk memperoleh hasil-hasil pertanian seperti sayur-sayuran, buah-buahan, dan sebagainya. Kemudian juga hasil-hasil peternakan seperti babi, anjing, sapi, ayam, dan sebagainya untuk dijual di pasar bagi konsumsi orang banyak. Para perantara petani dengan pasar ini pada umumnya bermodal kecil sekali bahkan harus memikul sendiri dagangannya dari ladang ke pasar di pagi hari.

"Pasar ron" berperan besar sekali untuk memenuhi kebutuhan barang-barang impor dari para petani Minahasa. Barang-barang yang masuk di Pelabuhan Manado antara lain tekstil, alat-alat rumah tangga, dan sebagainya yang mereka bawa dengan mengikuti jadwal hari-hari pasar yang tidak sama di Manado dan Minahasa. Modal usaha mereka tentu saja jauh lebih besar bila dibandingkan dengan tibo-tibo sehingga tidak semua petani yang mampu berperan demikian. Untuk menunjang usaha mereka maka digunakan gerobak yang di Minahasa disebut "roda". Kendaraan yang ditarik oleh sapi atau kuda ini mulai dikenal dan dipergunakan di daerah ini sekitar tahun 1850, mulanya untuk mengangkut hasil-hasil kopi dari pedalaman Minahasa ke Pelabuhan Manado.

Kelompok pedagang ketiga yaitu yang disebut sebagai "belante" yang pada hakekatnya bersumber dari sistem kebiasaan masyarakat dalam kegiatan tukar-menukar tanpa adanya unsur uang. Transaksi seperti ini pada umumnya mereka lakukan di mana saja dan kapan saja, akan tetapi di Minahasa khususnya di Kawangkoan, disediakan satu hari pasar khusus

untuk para pedagang belante ini. Seorang pedagang "belante" tidak saja menjalankan usaha di tempat tinggalnya melainkan seringkali bepergian ke mana-mana. Pada dasarnya siapa saja dapat menjadi pedagang "belante" asalkan sebelumnya sudah memiliki barang yang dapat dipertukarkan seperti rumah, tanah, kuda, sapi, gerobak, dan lain-lain namun karena itu membutuhkan ketrampilan tertentu, maka tidak semua orang dapat turut berkecimpung di situ.

Kelompok-kelompok pedagang kecil asal Minahasa yang disampaikan di atas, dengan warisan tradisional mereka dalam melakukan transaksi, terus mewarnai kegiatan dagang di pasar-pasar Manado. Sejak akhir abad ke-19, Pasar Minahasa yang terletak di pusat kota ini merupakan pasar terbesar yang menyediakan berbagai kebutuhan masyarakat. Dari pasar ini dan dari toko-toko milik Cina, India, dan Arab yang berada di sekitarnya, para pedagang "pasar ron" mengambil atau memperoleh barang-barang dagangannya. Kelompok pedagang inilah yang memegang peranan besar dalam mata rantai hubungan antara Manado sebagai pintu barang-barang impor dengan kota-kota kecil lainnya di pedalaman Minahasa.

Jalan darat yang ditempuh oleh para pedagang "pasar ron" itu dari dan ke Kota Manado adalah melalui lima jalur utama. Yang pertama adalah jalur utara yang keluar dari Manado melalui Tuminting yang berakhir di satu kota kecil yang bernama Wori. Jalur yang kedua adalah yang keluar dari Manado melalui Paal Dua terus ke arah timur untuk tiba di persimpangan Desa Sukur. Dari desa itu jika ke utara akan berakhir di kota kecil Likupang sedangkan kalau terus ke timur pada akhirnya akan tiba di Bitung. Jalur ketiga juga melalui pintu timur Manado yakni melalui Tikala Ares ke beberapa desa di Minahasa seperti Kembes dan Rumengkor. Selanjutnya adalah jalur selatan yang keluar dari Manado melalui Ranotana menuju kota-kota Tomohon, Sonder, Kawangkoan, Langowan, dan Kakas.

Jalur keempat yang disebutkan di atas mempunyai cabang-cabang yang penting. Dari Kota Tomohon, jalur bercabang ke arah timur menuju Kota Tondano dan dari situ dapat menyusur tepi timur Danau Tondano atau ke utara menyatu dengan jalur timur di Airmadidi. Jalur keempat ini jika tiba di Kawangkoan dapat juga menyimpang menuju Rumoong, Wuwuk, Tumpaan, Amurang. Tiba di sini jalur itu bercabang dua. Cabang pertama ke pedalaman Minahasa selatan menuju Motoling, Tompaso Baru, Modinding lalu masuk ke Kabupaten Bolaang Mongondow. Cabang yang kedua dari Amurang melewati Tenga' lalu masuk ke Bolaang Mongondow yang akhirnya menyatu dengan cabang pertama di ibukota Kotamobagu. Adapun jalur kelima dari Manado akhirnya juga akan menyatu dengan jalur keempat di Tumpaan. Jalur kelima ini keluar dari kota melalui pintu barat daya di Bahu lalu keluar ke Malalayang menuju Tateli, Tanawangko, Senduk, Munte, Tumpaan dan jika terus ke Amurang akan menyatu dengan jalur keempat.

Sebenarnya ada satu jalur penting lainnya yaitu yang menuju ke lapangan terbang di Mapanget. Usaha untuk membuka lapangan terbang di lokasi ini sudah dirintis di masa kolonial Belanda untuk persinggahan pesawat-pesawat KNILM maskapai penerbangan mereka. Namun belum sempat dilaksanakan Minahasa sudah diduduki pasukan Jepang. Lalu Jepang meneruskan rencana itu sampai dapat didarati pesawat-pesawat tempurnya. Dalam rangkaian serangan pihak Sekutu, lapangan terbang ini rusak berat sehingga tidak dapat dipergunakan mulai tahun 1944. Pemerintah Kolonial NICA kemudian membangun kembali sehingga tahun 1948 mulai dipakai bagi kegiatan penerbangan mereka. Setelah terwujudnya Negara Kesatuan Republik Indonesia, sekitar akhir tahun 1950 perusahaan penerbangan Garuda milik Pemerintah RI memasukkan Lapangan Terbang Mapanget di dalam rute tetapnya.⁹ Sekarang ini Lapangan Mapanget menggunakan nama Lapangan Terbang Sam Ratulangi, yang jaraknya sekitar 13 kilometer dari pusat Kota Manado.

Selain adanya jaringan jalan darat di dalam kota yang dapat diteruskan ke luar kota ke pedalaman Minahasa melalui beberapa jalur yang disampaikan di atas, dan selain adanya lapangan terbang di dekat kota, Manado juga memiliki fasilitas pelabuhan yang sejak abad ke-19 memegang peranan yang penting dalam menghidupkan perekonomian di kota ini. Pelabuhan laut ini dahulunya melayani kapal-kapal besar walaupun harus membuang jangkar di Teluk Manado. Teluk ini pada musim bertiupnya angin barat sangat tidak aman sehingga dirintislah mulai tahun 1950 untuk memindahkan kegiatan pelayaran samudera ke Bitung. Dengan pindahnya kegiatan pelayaran samudera ke Bitung pada sekitar tahun 1960 maka Pelabuhan Manado hanya melayani kapal-kapal perintis dan antarpulau di sekitar perairan Sulawesi Utara.

Kapal-kapal perintis dan pelayaran rakyat berangkat dari Pelabuhan Manado mengikuti beberapa rute tertentu, terutama melalui tiga rute yakni dari Manado menuju ke utara ke Kepulauan Sangir yang dapat dilanjutkan ke Kepulauan Talaud. Kedua gugus kepulauan ini berada di bawah Kabupaten Sangir Talaud. Di Kepulauan Sangir terdapat pelabuhan-pelabuhan Tahuna, Siau, dan Tagulandang sedangkan di Kepulauan Talaud ada Pelabuhan Beo, Lirung dan sebagainya. Rute berikutnya adalah menuju ke barat. Berangkat dari Manado kapal-kapal kecil itu dapat menyinggahi pelabuhan-pelabuhan Inobonto, Bolaang Itang, dan Buroko di Kabupaten Bolaang Mongondow, atau melanjutkan ke Kabupaten Gorontalo menyinggahi Pelabuhan Kwandang. Rute ini melayari Laut Sulawesi di pesisir utara Minahasa. Rute ketiga dari Manado adalah menuju ke utara lalu membelok ke timur, melewati perairan Bitung dan pulau Lembe untuk menuju ke Belang di Minahasa selatan. Dari situ dapat dilanjutkan ke Kabupaten Bolaang Mongondow untuk menyinggahi Pelabuhan Kotabunan dan Molibagu. Jika diteruskan akan masuk wilayah perairan Kabupaten Gorontalo lalu masuk ke Pelabuhan Kota Gorontalo. Rute terakhir ini me-

layari Laut Maluku dan Teluk Tomini pada pesisir utara dan timur serta tenggara Minahasa.

Walaupun sudah ada pelabuhan samudera Bitung namun, Pelabuhan Manado terus digunakan seperti dimaksudkan di atas. Kebutuhan akan barang-barang impor dari daerah ataupun negara lain yang tiba di Pelabuhan Bitung, akan dibawa melalui jalan darat ke Pelabuhan Manado untuk diteruskan ke kota-kota pantai yang disebutkan di atas.¹⁰ Memang banyak barang yang dikapalkan langsung di Bitung akan tetapi pengangkutan barang-barang impor dari Bitung ke Manado telah menghidupkan arus lalu lintas darat yang cukup ramai di antara kedua kota pelabuhan ini. Sebelum berfungsinya Pelabuhan Bitung semua tugas itu ditumpah ruahkan kepada Pelabuhan Manado. Digunakan-nya Pelabuhan Bitung telah mengalihkan arus barang dan tenaga kerja yang dahulunya menumpuk di Manado. Dengan demikian Manado menjadi lebih leluasa mendukung fungsinya sebagai ibukota propinsi di samping statusnya sebagai satu kotamadya yang otonom. Pelabuhan Bitung sendiri telah berkembang pesat bahkan sekarang merupakan salahsatu kota yang diberi status kota administratif di Indonesia. Kota Administratif Bitung sampai sekarang berada di bawah Kabupaten Minahasa.

Hubungan Manado dengan pedalaman Minahasa yang tidak kalah pentingnya adalah melalui jalur selatan menuju kota Tomohon. Karena Kota Tomohon menduduki posisi strategis sebagai persimpangan jalan ke tiga arah yang ramai, maka kota kecamatan ini berkembang lebih pesat daripada Tondano sebagai ibukota Kabupaten Minahasa. Dari Tomohon ini keluarlah hasil-hasil pertanian untuk kebutuhan Kota Manado sejak sebelum pendudukan Jepang. Para pedagang "tibo-tibo", "belante", dan "pasar ron" memegang peranan penting dalam penyaluran hasil-hasil pertanian hortikultura Kota Tomohon yang memiliki areal pertanian yang luas di sekelilingnya. Akan tetapi kota ini seperti halnya Manado, memperoleh beras dari Tondano yang memiliki areal persawahan yang luas.

Sebelum terdesak oleh membanjirnya kendaraan bermotor yang masuk ke Manado dan Minahasa, gerobak dan pedati yang disebut "roda" merajai jalan-jalan di dalam kota bahkan sampai keluar kota, menghubungkan Manado dengan kota-kota kecil di pedalaman Minahasa. Produsen utama gerobak dan bendi adalah pengrajin Desa Leilem sedangkan kuda-kuda dan sapi-sapi penariknya, selain dipenuhi oleh petani sendiri, didatangkan juga dari Sulawesi Selatan dan Nusa Tenggara Timur melalui Pelabuhan Manado dan kemudian melalui Pelabuhan Bitung. Pengrajin di Leilem itu juga yang berperanan dalam membuat karo-seri kayu bagi bis-bis angkutan penumpang, truk-truk pengangkut barang, di samping menghasilkan meubel untuk keperluan rumah tangga dan kantor-kantor.

Hasil-hasil pertanian lainnya yang menghidupkan hubungan antara Kota Manado dengan Minahasa sebagai hinterland adalah kelapa, kopra (kelapa yang dikeringkan) dan kemudian juga cengkih. Para pedagang dari Manado masuk sampai ke desa-desa untuk langsung membeli dari petani penghasil. Cara itu lama kelamaan dianggap merugikan petani sehingga pemerintah melakukan penertiban dan pengaturan, baik melalui koperasi maupun melalui lembaga perdagangan lainnya. Antara tahun 1950 — 1960 ada Yayasan Kelapa Minahasa (YKM) yang setelah bubar diganti tahun 1960-an oleh PKKDMN (Pusat Koperasi Kopra Daerah Minahasa dan Manado). Pada tahun 1970-an diganti dengan KUD (Koperasi Unit Desa) unit pembelian kopra.

Masalah lainnya yang perlu juga dikemukakan dalam membicarakan hubungan ekonomi Kota Manado dengan daerah sekitarnya adalah mengenai urbanisasi. Sudah dijelaskan bahwa di antara berbagai faktor yang mendorong terjadinya urbanisasi, maka faktor ekonomi seringkali menduduki posisi yang penting sekali. Kota Manado memiliki daya tarik (*pull factors*) yang bermacam-macam. Antara lain ialah (1) sebagai pusat pemerintahan (2) sebagai pusat perdagangan (3) sebagai kota pelabuhan yang ramai sebelum dialihkan ke Bitung, dan (4) terutama sebagai

kota yang dianggap selalu menyediakan lapangan kerja yang dibutuhkan oleh pencari kerja.

Dahulu areal di sekitar perbatasan kota dengan daerah Minahasa, masih dapat dijumpai adanya areal persawahan yang cukup luas terutama di bagian selatan. Tahun 1974 tidak ada lagi laporan hasil panen padi sawah. Yang ada ialah areal padi ladang seluas 110 Ha yang menghasilkan sekitar 330 ton.¹¹ Jika ini dapat dijadikan contoh, maka hal itu dapat merupakan petunjuk bahwa semakin banyak areal sawah yang tidak dikerjakan atau telah dikeringkan untuk dijadikan tempat pemukiman. Namun setelah dilakukan perluasan kota, data tahun 1980 menunjukkan adanya areal yang menghasilkan padi sawah seluas 126 Ha sedangkan areal padi ladang tidak terdapat lagi.¹² Bagaimana pun urbanisasi yang memasuki Manado secara perlahan tetapi pasti, mengubah wajah kota ini sebagai pusat pemukiman yang penuh sesak.

3.2 *Kegiatan Perdagangan*

Meninjau sejarah perkembangan kota ini dari sudut kegiatan perdagangannya maka ternyata kegiatan tersebut senantiasa dimulai dari pusat kota yang kemudian menyebar ke seluruh pelosok kota bahkan sampai ke pinggiran dan pedalaman Minahasa. Yang dimaksud pusat kota di sini adalah suatu lokasi yang mempunyai karakteristik tersendiri di mana terdapat kegiatan perdagangan, administrasi serta aspek-aspek kehidupan sosial kota dalam bentuknya yang komplek dan lokasi itu dapat dicapai dari segala arah.¹³ Dalam bahasa Melayu Manado (BMM) yang dipakai sehari-hari oleh penduduk kota, maka pusat kotanya disebut "bendar" di mana semua kegiatan perdagangan barang dan jasa berlangsung.

Sumber tersebut di atas juga menerangkan bahwa untuk Kota Manado, secara historis pusat kota merupakan titik perkembangan Kota Manado itu sendiri. Perkembangan kota ini dimulai dari pusat kota dengan mengikuti jalur jalan yang

telah tersedia (*ribbon development*) yang walaupun telah berkembang sedemikian rupa, tetap mempertahankan adanya satu pusat kota (*mononucleus*). Kecenderungan ini dapat dikaji sejauh didirikannya benteng Belanda yang pertama yang pada tahap berikutnya membuka lokasi yang sekarang sebagai pusat kota atau bandar itu sebagai pusat pemukiman orang Cina, India, dan Arab. Politik kolonial dalam pola perkampungan kota terutama sejak dibentuknya "haminte" tahun 1919, mendasari lokasi pusat kota yang sekarang.

Berdasarkan pola perkotaan yang diterapkan semasa Belanda di Manado, maka pusat kota itu terdiri atas dua bagian yakni pusat pemerintahan dan pusat perdagangan. Pusat pemerintahan diwarnai oleh adanya Benteng Amsterdam, kantor residen, kantor asisten residen, gedung *Minahassa-raad*, kantor polisi, penjara besar, dan sebuah gedung gereja pusat (Gereja Sentrum sekarang). Pusat perdagangan terdiri atas Pelabuhan Manado, Pasar Minahasa, Pasar Ikan, deretan toko-toko milik Cina, India dan Arab, serta adanya perkampungan Cina dan perkampungan Arab. Keadaan itu terus dipertahankan walaupun Manado sudah mengalami masa pendudukan Jepang, masa Revolusi Fisik dan sampai sekarang belum sepenuhnya ditata kembali.

Dalam periode selama 20 tahun (1960–1980), hanya terjadi perubahan yang kurang berarti khususnya pada beberapa tempat. Benteng Amsterdam yang di masa Jepang dihancurkan Sekutu, di atasnya dibangun Pasar 45. Pinggiran pasar dikelilingi oleh gedung bertingkat dua yang di bagian bawah merupakan deretan toko sedangkan di bagian atas digunakan untuk kantor pemerintah dan perusahaan swasta. Pasar 45 ini sekitar tahun 1977 dipugar kembali. Kalau dahulunya di bagian tengah disediakan tempat berjualan sayur, ikan, buah-buahan serta keperluan dapur lainnya, maka sekarang tidak lagi demikian, sudah diganti dengan barang-barang kelontong. Namanya masih saja Pasar 45 walaupun ada tiga *super market* kecil di samping se-

buah toko buku, beberapa rumah makan dan tempat minum dan sebuah toko mainan anak-anak yang terbesar di kota ini.

Berdekatan dengan tempat itu dahulu berdiri Pasar Minahasa yang memiliki fasilitas terminal bis dari luar kota. Setelah dirombak, di atasnya dibangun pusat perbelanjaan berlantai empat dan namanya diganti menjadi *Shopping Centre*. Antara Pasar Minahasa dan Pelabuhan Manado dahulu ada Pasar Ikan, suatu lokasi yang terletak di tepi terusan yang dahulu berupa muara Sungai Tondano. Bersamaan dengan hapusnya tempat penjualan keperluan dapur di kompleks Pasar 45, kegiatan jual beli ikan di Pasar Ikan ini juga dipindahkan ke lokasi lain. Tempat baru itu dinamakan Pasar Kuala Jengki, suatu lokasi di tepi barat dari muara Sungai Tondano yang baru. Komplek Pasar Ikan yang lama sampai sekarang masih menjalankan fungsinya dalam penjualan ikan-ikan kering atau yang sudah diawetkan dan namanya menjadi Pasar Ikan Tua. Sebenarnya ada satu komplek pasar lagi di sebelah selatan Pasar 45 yaitu Pasar Wenang. Akan tetapi sudah sejak tahun 1960-an komplek Pasar Wenang ini tidak berfungsi sebagai pasar melainkan berubah menjadi kompleks pertokoan, kantor perusahaan swasta, bahkan pernah terdapat bengkel kendaraan bermotor di situ.

Pada zaman kolonial Belanda, di sekitar Titiwungen di luar batas wilayah pemukiman Belanda dan Borgo, disediakan lokasi untuk mendirikan tempat-tempat penginapan bagi para pemimpin Minahasa yang hendak berurusan dengan kantor-kantor kolonial di Manado. Hampir setiap "walak" disediakan blok-blok tertentu yang lama kelamaan berkembang menjadi perkampungan. Disitu muncullah Kampung Kakas, Kampung Tombariri, Kampung Tondano, Kampung Remboken, Kampung Langowan, Kampung Sonder, dan lain-lainnya yang didirikan oleh mereka yang berasal dari pedalaman Minahasa. Untuk keperluan mereka maka pemerintah kolonial mengizinkan berdirinya Pasar Titiwungen. Setelah kemerdekaan, pasar itu tetap dipertahankan namun namanya diubah menjadi Pasar Sembilan.

Yang diperdagangkan di situ adalah berbagai keperluan dapur yang dahulu diangkut dengan mempergunakan gerobak-gerobak.

Dalam bidang perdagangan jasa, terutama mengenai jasa angkutan umum barang dan penumpang. Pada bagian terdahulu sudah dikatakan adanya terminal kendaraan bermotor di depan Pasar Minahasa. Fungsi dari terminal itu tetap berlaku sampai menjelang tahun 1960-an dan dalam periode berikutnya, dibangunlah terminal yang baru pada kompleks antara *Shopping Centre* dan Pasar Kuala Jengki yang dinamakan Terminal Calaca. Pada terminal baru ini, berpangkalanlah bis-bis umum untuk angkutan penumpang dari Kota Manado ke pedalaman Minahasa. Terminal untuk angkutan kota berupa kendaraan yang lebih kecil adalah di sekitar Pasar 45 untuk yang jurusan selatan dan di sekitar *Shopping Centre* untuk yang jurusan utara dan timur.

Dalam periode tahun 1970-an, pemerintah kota mulai menyusun program untuk menciptakan pusat-pusat baru bagi Kota Manado ini. Sebagai langkah pertama adalah mendirikan dua kompleks pasar besar. Yang pertama adalah Pasar Paal Dua untuk melayani arus barang dan jasa ke dan dari arah timur kota ini dan yang kedua adalah Pasar Karombasan untuk melayani arus dan kebutuhan akan barang dan jasa dari arah selatan. Sebagian pedagang dari Pasar 45 dipindahkan ke Pasar Paal Dua, sedangkan Pasar Delapan yang ada di Wanea ditutup, dan semua kegiatannya dialihkan ke Pasar Karombasan itu. Bersamaan dengan pembangunan pasar-pasar tersebut, dibangunlah terminal bagi kendaraan umum angkutan penumpang, baik di Paal Dua maupun di Karombasan. Sejak saat itu dipindahkanlah terminal bis di Calaca ke Terminal Karombasan untuk yang arah ke selatan dan ke Terminal Paal Dua untuk yang arah ke timur menuju ke luar kota. Kendaraan angkutan penumpang berupa bis dilarang sama sekali memasuki kota dengan maksud untuk mengurangi arus kepadatan lalu lintas yang sangat mengganggu kelancaran lalu lintas dalam kota selama ini.

Selain berbagai pasar yang disebutkan di atas, Manado

memiliki pula beberapa pasar lainnya. Yang utama adalah Pasar Tuminting di dekat ujung utara menuju ke luar kota ke arah kota Kecamatan Wori, dan Pasar 66 di ujung selatan menuju ke luar kota menuju ke arah Tateli dan Tanawangko. Kedua pasar ini penting dari segi ekonomi kota karena selain menampung hasil-hasil pertanian yang ditanam penduduk di dan sekitar kota, juga menampung hasil-hasil pertanian dari Kecamatan Wori (di utara untuk Pasar Tuminting) dan dari kecamatan Pineleng (di selatan untuk Pasar 66). Kecamatan Wori maupun Pineleng termasuk di dalam Kabupaten Minahasa, namun secara ekonomis sangat dekat hubungannya dengan Manado, dan yang paling penting adalah kedua pasar ini menampung hasil-hasil laut yang diperoleh para nelayan Teluk Manado. Pasar-pasar lainnya di dalam kota sangat tergantung kepada *dropping* ikan basah dari pusat perikanan Aertembaga di Kota Bitung.

Kegiatan perdagangan pada umumnya dapat dibagi dalam dua bagian besar jika ditinjau dari sistem distribusinya. Yang pertama adalah perdagangan besar (*whole sale*) dan kedua adalah perdagangan eceran (*retail sale*)¹⁴ Yang dapat digolongkan sebagai perdagangan besar (*whole sale*) di suatu kota termasuk Kota Manado ini adalah sistem transaksi barang dalam bentuk borongan yang tidak melayani pembelian dalam bentuk eceran. Perdagangan besar seperti ini sejak dahulu dikuasai oleh orang Cina, Arab, dan India di mana para pedagang besar Cina unggul baik dalam jumlah pedagangnya maupun dalam besarnya modal terhadap kedua bangsa asing lainnya itu. Perdagangan eceran (*retail sale*) juga dikuasai oleh orang Cina, Arab dan India di mana orang Cina pula yang mayoritasnya. Perdagangan eceran ini dapat dianggap sebagai mata rantai penghubung antara para importir di Manado dengan para pedagang kecil seperti para pengusaha pertokoan kecil dan pemilik-pemilik warung yang tersebar di seluruh kota. Bahkan ada juga di antara mereka yang datang dari luar kota langsung membeli dari para pedagang eceran untuk dijual kembali.

Di pusat perdagangan Kota Manado, sepintas lalu lokasi perdagangan besar (*whole sale*) dan lokasi perdagangan eceran (*retail sale*) dapat dengan mudah dikenali. Kegiatan perdagangan besar menggunakan toko-toko yang besar yang di bagian belakang, di bawah tanah, atau di lantai atasnya disediakan gudang sebagai tempat penampungan barang yang akan dijual. Pada umumnya tempat-tempat penyaluran perdagangan besar itu di depannya diparkir truk-truk besar yang akan mengangkut barang-barang yang akan diteruskan kepada penyelenggara perdagangan eceran. Para pedagang besar merasa tidak begitu perlu membangun gedung penjualan yang mewah untuk menarik konsumen sehingga terlihat bahwa gedung-gedung yang tua tetapi kokoh mewarnai lokasi mereka.

Kalau lokasi perdagangan besar terletak agak ke utara maka lokasi perdagangan eceran yang menguasai pusat perdagangan di Kota Manado ini. Deretan toko-toko yang bervariasi luas ruangnya, memanjang mengikuti jaringan jalan raya di pusat kota. Untuk menarik konsumen maka toko-toko itu diatur sedemikian rupa. Di dalam toko semua barang dagangan ditata dengan rapi menurut jenisnya untuk memudahkan konsumen memilih dan membandingkan.

Suatu pusat kota, khususnya pusat perdagangan yang terlingkup di dalamnya, yang memberikannya suasana yang hidup dan dinamis adalah ramainya para pengunjung, baik yang hendak berbelanja maupun yang hanya sekedar melihat-lihat. Demikian pulalah halnya dengan pusat perdagangan di kota Manado. Bagi masyarakat kota yang menyebut pusat kota dan pusat perdagangan itu sebagai "bendar" tempat itu menjadi pilihan pertama sebagai tempat berbelanja untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga atau keperluan lainnya. Adanya hanya satu pusat perdagangan yang dibangun sejak masa "haminte", menempa kebiasaan penduduk kota untuk memilih tempat itu walaupun sejak tahun 1970-an, pemerintah kota berusaha membangun lokasi-lokasi perdagangan secara terencana.

Akan tetapi dalam dekade berikutnya, kebiasaan penduduk kota untuk menjadikan pusat perdagangan (bendar) sebagai pilihan pertama bagi pemenuhan kebutuhan keluarga, memperlihatkan adanya kecenderungan perubahan. Tidak seperti halnya dengan perkembangan Pasar Paal Dua, Pasar Karombasan yang sampai 1978 masih masuk Kelurahan Ranotana (sekarang sudah jadi Kelurahan Karombasan), berkembang menjadi satu pusat perdagangan yang memiliki prospek yang cerah. Selain adanya pasar dan deretan toko di sekitarnya termasuk terminal kendaraan umum ke luar dan kendaraan oplet dalam kota, para pedagang eceran terutama orang Cina, mulai membangun toko-toko di Ranotana pada jalan protokol yang menuju ke Pasar Karombasan.

Salah satu faktor yang sangat mendorong terjadinya perkembangan Pasar Kerombasan I dan II yang berdampingan menuju pembentukan pusat perdagangan yang baru, adalah adanya terminal. Terminal Karombasan digunakan untuk dua keperluan yakni sebagai terminal kendaraan oplet yang umumnya memakai merek Suzuki buatan Jepang untuk melayani penumpang dalam kota, juga digunakan sebagai terminal kendaraan angkutan penumpang umum dari kota Manado ke daerah Minahasa atau sebaliknya. Kendaraan oplet angkutan penumpang dalam kota yang berterminal di situ adalah untuk beberapa trayek yaitu (1) Ranotana — pusat kota, (2) Ranotana — Kampus, (3) Ranotana — Bahu, (4) Ranotana — Sario, (5) Ranotana — Jalan Kembang, (6) Ranotana — Jalan Siswa, dan (7) Ranotana — Pakowa/Teling. Dari situ ada pula yang jurusan luar kota ke wilayah Kecamatan Pineleng yang berbatasan dengan Kota Manado bagian selatan, yakni trayek (1) Ranotana — Winangun dan (2) Ranotana — Pineleng, yang semuanya mempergunakan mobil merek Suzuki, sedangkan yang mempergunakan Toyota Kijang adalah trayek (1) Ranotana — Warembungan/Sea, (2) Ranotana — Kali, dan ada juga trayek (3) Ranotana — Koka/Kembes.

Kendaraan angkutan penumpang umum yang berterminal di Karombasan dari Manado ke kota-kota lain terbagi atas empat trayek besar yaitu (1) Manado – Minahasa, (2) Manado – Bolaang Mongondow, (3) Manado – Gorontalo, ketiganya masih masuk Propinsi Sulawesi Utara, dan (4) Manado – Palu (ibukota Propinsi Sulawesi Tengah. Untuk trayek besar (1) yaitu Manado – Minahasa, yang dilayani adalah Minahasa bagian tengah dan selatan antara lain (a) Manado – Tomohon, (b) Manado – Tondano (c) Manado Sonder (d) Manado – Kawangkoan (e) Manado – Langowan (f) Manado – Kakas (g) Manado – Remboken (h) Manado – Tareran (i) Manado – Ratahan (j) Manado – Tombatu (k) Manado – Belang (l) Manado – Amurang (m) Manado – Poigar, (n) Manado – Motoling, (o) Manado – Tompas Baru, dan (p) Manado – Modinding.

Untuk trayek besar (2) yaitu jurusan Manado – Kabupaten Bolaang Mongondow, perjalanannya melewati kota-kota di Minahasa dengan dua etape yakni etape (a) melewati Tomohon, Sonder, Kawangkoan, Tareran, Tumpaan dan tiba di Amurang, dan etape (b) berangkat dari Manado menuju Tanawanko, Tumpaan tiba pula di Amurang. Untuk masuk Kabupaten Bolaang Mongondow, dari Amurang dapat pula melalui dua etape yakni (c) Amurang, Motoling, Tompas Baru, Modinding dan etape (d) Amurang, Tenga', Poigar lalu masuk Kabupaten Bolaang Mongondow di mana etape (c) dan (d) bertemu di Kotamobagu sebagai ibukotanya. Etape (a) disambung dengan (c) sebagian besar melalui pedalaman Minahasa dan Bolaang Mongondow yang berbukit-bukit dan bergunung-bunung sedangkan etape (b) dan (d) sebelum tiba di Kotamobagu lebih banyak menyusuri pantai.

Rute yang ditempuh oleh trayek besar (3) untuk jurusan Manado – Gorontalo, tentu saja akan melewati Kabupaten Minahasa dan Kabupaten Bolaang Mongondow, baru dapat masuk ke Kabupaten Gorontalo. Kota di Kabupaten Gorontalo yang pertama dijumpai adalah Kwandang lalu membelok ke pedalaman menuju ke ibukota Limboto. Dari sini dapat diteruskan me-

nuju ke Kotamadya Gorontalo yang terletak di pesisir selatan di teluk Tomini. Untuk trayek besar (4) yakni jurusan Manado – Palu, perjalanan ditempuh dengan melewati Kabupaten Minahasa, Kabupaten Bolaang Mongondow, Kabupaten Gorontalo, baru masuk ke wilayah Propinsi Sulawesi Tengah. Kabupaten yang akan dilewati setelah itu adalah Kabupaten Buol, Kabupaten Tolitoli, Kabupaten Donggala, dan tiba di Kota Palu sebagai ibukota propinsi itu.

Trayek-trayek di atas berperanan besar sebagai garis suplai selain sebagai trayek angkutan penumpang umum antar kota dari Manado ke berbagai jurusan. Melalui berbagai trayek itu, kendaraan-kendaraan truk besar dan kecil mengirimkan berbagai barang impor yang tiba di Pelabuhan Bitung yang kebanyakan ditampung dahulu di gudang-gudang transito milik pemerintah atau swasta di Kota Manado. Dan melalui trayek ini pula, daerah-daerah itu mensuplai Kota Manado dengan berbagai kebutuhan hidup. Misalnya yang dari Minahasa adalah berbagai jenis sayur-sayuran dan buah-buahan termasuk beras, kelapa, cengkih, pala, dan sebagainya. Dari kabupaten Bolaang Mongondow dimasukkan ke Manado beras dalam berbagai kualitas yang berasal dari lumbung beras Dumoga. Demikian pula beras dan hewan potong dari kabupaten dan Kotamadya Gorontalo. Untuk sementara trayek Manado – Palu baru melayani para penumpang yang pulang dan pergi ke kedua kota propinsi itu.

Pada kenyataannya tidak semua trayek yang dapat dipusatkan di Terminal Karombasan sebagaimana digambarkan di atas. Sejak dahulu para penumpang dan sopir-sopir kendaraan angkutan penumpang umum jurusan Manado ke arah Tanawangko tidak mau berterminal di Karombasan itu karena adanya pertimbangan-pertimbangan yang praktis. Oleh karena itu ada sebuah terminal yang lebih kecil yang letaknya agak jauh terpisah. Terminal Karombasan letaknya di Manado Selatan agak di bagian timur dan terminal kecil itu, walau juga di Manado Selatan,

namun letaknya agak di pinggiran kota sebelah barat yang dekat dengan perbatasan Minahasa. Lalu pemerintah kota memanfaatkan terminal kecil itu untuk juga menampung kendaraan angkutan penumpang umum bagi jurusan Manado — Palu.

Uraian mengenai Pasar Karombasan I dan II dengan terminalnya itu sesungguhnya dimaksudkan untuk membandingkannya dengan Pasar Minahasa dengan terminal di depannya di masa lalu, sewaktu kedua fasilitas di pusat kota itu dihapuskan. Adanya Terminal Minahasa di pusat perdagangan dan pusat kota yang berdampingan dengan Pasar Minahasa dahulu, ternyata telah menghidupkan perdagangan barang dan jasa di kota Manado. Diharapkan bahwa kecenderungan itu pula yang akan terjadi dengan besarnya transaksi dan arus barang dan jasa yang terjadi di lokasi Pasar Karombasan I dan II serta Terminal Karombasan itu. Pola lama yang diterapkan kembali ternyata menciptakan pusat aktivitas perdagangan yang baru di Manado.

3.3 Sektor Informal di Kota Manado

Kalau dikatakan bahwa para pedagang tradisional yang kebanyakan mereka berasal dari Minahasa (tibo-tibo, belante, pasar ron), termasuk sopir, kenek, kusir, montir, penjaja rokok, dan sebagainya digolongkan sebagai orang-orang yang berkecimpung di sektor informal. Untuk memperoleh pengertian dasar mengenai sektor informal, dapat diikuti uraian dari Aris Ananta dan Prijono Tjiptoherijanto.¹⁵ Sebelum menyampaikan pendapatnya, mereka mengatakan bahwa konsep sektor informal yang digunakan adalah mengikuti apa yang dikemukakan oleh Mazumdar (1976) dan Hidayat (1979). Pengertian informal di sini adalah dalam artian ekonomis, jadi tidak sama dengan apa yang terkandung dalam pengertian *informal leader* atau "pendidikan informal" yang biasa dipergunakan di dalam sektor atau bidang ilmu pengetahuan lain. Pengertian informal di sini juga tidak mencakup usaha yang ilegal seperti penyelundupan. Konsep sektor informal juga tidak terbatas pada daerah perkotaan melainkan juga daerah atau kawasan pedesaan.

Selanjutnya dikatakan bahwa ciri utama sektor informasi adalah tiadanya bantuan atau proteksi ekonomi dari pihak manapun, apakah dari pihak pemerintah maupun dari pihak swasta, kecuali proteksi yang dibuat di kalangan mereka sendiri. Tetapi bantuan ekonomi pihak lain akan muncul karena adanya perserikatan buruh, pemberian kredit dengan bunga yang relatif murah, perlindungan dan perawatan pekerja, dan perlindungan hak cipta.

Ciri lain dari sektor informal ini adalah bervariasinya jam kerja. Variasi jam kerja ini berlaku baik yang diusahakan sendiri maupun dengan mempergunakan tenaga kerja tambahan. Jika menggunakan tenaga kerja tambahan maka variasi jam kerja terjadi karena tiadanya perjanjian jam kerja lebih dahulu. Selain jam kerja, terdapat pula variasi di dalam jangka waktu kerja disebabkan karena tiadanya perjanjian kerja untuk jangka waktu yang lama dan atau karena banyaknya pekerja-mandiri di situ.

Ciri selanjutnya adalah terjadinya perputaran pekerja (*job turnover*) yang tinggi. Seorang pekerja dapat dengan mudahnya masuk demikian juga jika hendak keluar dari pekerjaannya. Pada hari-hari yang sibuk seseorang dapat dengan mudah mencari dan memperoleh tenaga bantuan. Sebaliknya jika pekerjaan yang hendak dilakukan berkurang, dengan gampang pula mengurangi atau memberhentikan tenaga bantuan itu.

Ciri lainnya adalah sektor informal itu tidak membutuhkan modal besar, dapat menggunakan bahan setempat dan tidak membutuhkan ketrampilan tinggi. Adanya sifat ini mengakibatkan sektor informal tidak sensitif terhadap gejolak perekonomian internasional. Perekonomian di sektor informal ini relatif dapat lebih mandiri. Karena pertumbuhan di sektor informal secara langsung memperbaiki kesejahteraan golongan ekonomi lemah, maka kemajuan dalam sektor ini sekaligus menaikkan pendapatan nasional walaupun tidak banyak, dan memperbaiki distribusi pendapatan.

Kalau yang dikemukakan di atas adalah mengenai konsep sektor informal, maka menurut Soetjipto Wirosardjono,¹⁶ perlu didefinisikan dahulu secara jelas. Definisinya itu ternyata lebih merinci ciri-ciri yang sudah disampaikan di atas. Secara lengkap definisi yang dikemukakannya adalah sektor kegiatan ekonomi marginal (kecil-kecilan) yang mempunyai ciri-ciri sebagai berikut: (1) Pola kegiatannya tidak teratur, baik dalam arti waktu, permodalan, maupun penerimaannya, (2) Tidak tersentuh oleh peraturan atau ketentuan yang ditetapkan pemerintah, (3) Modal, peralatan dan perlengkapan maupun omzetnya biasanya kecil dan diusahakan atas dasar hitungan harian. (4) Umumnya tidak mempunyai tempat usaha yang permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya, (5) Tidak mempunyai keterikatan (linkages) dengan usaha lain yang besar, (6) Umumnya dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah, (7) Tidak membutuhkan keahlian dan ketrampilan khusus, sehingga secara luwes dapat menyerap bermacam-macam tingkat pendidikan tenaga kerja, (8) Umumnya tiap-tiap satuan usaha mempekerjakan tenaga yang sedikit dan dari lingkungan hubungan keluarga, kenalan atau berasal dari daerah yang sama, dan (9) Tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan, perkreditan, dan lain sebagainya.

Berbagai pendapat yang dikemukakan di atas tidaklah dimaksudkan untuk dibahas, melainkan sekedar untuk memberikan pengertian awal dan umum mengenai apa yang dimaksud dengan sektor informal itu. Memang diakui bahwa apa yang dikemukakan itu masih perlu diuji lebih lanjut khususnya kalau hendak mendalami masalah sektor informal di Kota Manado dalam berbagai periode waktu. Mereka terus mewarnai pusat perdagangan bahkan sampai ke penjuru kota ini.

Sesungguhnya jika dikaji lebih jauh, kehadiran sektor informal di pusat Kota Manado itu sudah berbilang puluhan tahun bahkan sejak abad yang lalu. Pada bagian depan sudah diutarakan mengenai dikuasainya pusat perdagangan oleh orang-orang

India, Arab, dan terutama oleh orang-orang Cina. Tanpa memperhitungkan kelompok pedagang yang berkecimpung dalam perdagangan besar (*whole sale trade*) yang tidak terjun langsung melayani atau menghadapi para konsumen, kelompok pedagang yang bergerak di dalam perdagangan eceran (*retail trade*) justru yang langsung berurusan tawar menawar dengan para langganan yang datang.

Bagi para pedagang yang tergolong *whole sale trade* itu yang menjadi masalah bagi mereka ialah bagaimana caranya untuk mengosongkan gudang-gudang mereka lalu mengisinya dengan barang yang baru diturunkan dari atas kapal. Akan tetapi bagi kaum pedagang yang termasuk di dalam *retail trade*, adalah bagaimana meningkatkan pelayanan kepada para langganan yang datang berbelanja agar mereka tertarik dan mau membeli sesuatu barang yang dipajang di tokonya, yang pada akhirnya juga bertujuan agar barangnya terjual habis sehingga memperoleh keuntungan yang besar.

Untuk mempercepat terjualnya barang-barang yang ada di tokonya itulah para pedagang yang termasuk dalam perdagangan eceran atau *retail trade* ini memperpanjang jangkauan tangannya dengan bantuan orang lain. Di Kota Manado ini, para pedagang asing terutama orang-orang Cina memiliki pengalaman yang lama dan berharga terutama sejak abad ke-19 lalu. Pemerintah kolonial melarang mereka memperluas usahanya di luar batas-batas kota yang sudah ditetapkan. Pemerintah kolonial hanya mengizinkan orang-orang Borgo untuk memasuki pedalaman Minahasa, di samping orang-orang Minahasa yang sudah jadi penduduk kota atau datang dari pedalaman ke Kota Manado sebagai pedagang "pasar ron".

Para pedagang "pasar ron" yang menurut pengertian dan batasan di atas dapat digolongkan sebagai pedagang sektor informal itu, membeli berbagai jenis barang dagangan dari toko-toko tertentu yang menjadi langganan. Barang-barang itu mereka muat ke atas gerobak (roda) lalu dibawa ke luar kota ke

pedalaman Minahasa untuk melayani para pembeli di pasar-pasar atau di desa-desa di sana. Dengan kata lain para pedagang "pasar ron" itu di satu pihak dapat dianggap sebagai perpanjangan usaha kaum pedagang eceran pemilik toko-toko di Kota Manado.

Kegiatan seperti itu terhenti sejenak dalam masa pendudukan Jepang karena tiadanya barang impor yang dapat didatangkan dengan lancar dari daerah-daerah lain ataupun langsung dari luar negeri. Akan tetapi setelah itu, sistem hubungan komersial yang diterapkan sebelumnya diulang lagi. Sementara itu semakin banyak orang dari luar kota yang berurbanisasi ke Kota Manado disebabkan oleh berbagai alasan yang sudah diemukakan di depan. Pada umumnya yang berurbanisasi ke Kota Manado, selain yang datang dari Minahasa, adalah orang-orang dari daerah Gorontalo yang memilih bermukim di pinggiran dari pusat kota ke arah utara kota. Dipilihnya lokasi itu boleh jadi karena sebelumnya mereka bermaksud untuk menjadi buruh, baik di pelabuhan Manado maupun di toko-toko dan perusahaan-perusahaan Cina. Orang Minahasa sendiri, memilih pemukiman di bagian selatan kota, mungkin dengan maksud agar lebih mudah kembali ke desanya jikalau diperlukan, apalagi karena di bagian selatan masih tersedia lahan yang cukup luas untuk bertani sebelum beralih ke jenis pekerjaan lain. Sebenarnya dari desa-desa Minahasa mereka mendambakan memperoleh pekerjaan sebagai pegawai negeri atau karyawan swasta yang dianggap lebih mengandung unsur prestise daripada jenis pekerjaan lain. Kalaupun maksud itu tidak tercapai, mereka mau tak mau akan terjun ke pekerjaan lain yang dianggap kurang terhormat.

Situasi di atas berlangsung sampai sekitar masa pergolakan Permesta antara tahun 1958-1961. Di dalam kurun waktu ini, terjadi perubahan yang penting khususnya dalam sektor informal. Karena berbagai alasan, sebagian besar orang Minahasa, baik yang sudah lama bahkan sudah menjadi penduduk

kota maupun mereka yang masih terdaftar di desanya sebagai penduduk desa, melarikan diri meninggalkan Manado. Sebagian besar di antara yang meninggalkan kota tujuannya adalah daerah Minahasa atau kembali ke desanya lagi. Sebaliknya banyak orang Gorontalo yang melakukan urbanisasi ke Kota Manado karena situasi yang tidak aman atau karena kemunduran ekonomi di daerah asalnya.

Setelah pasukan-pasukan pemerintah berhasil merebut kota ini, kegiatan perdagangan dimulai kembali walaupun mulanya tersendat-sendat. dalam periode apapun orang-orang Cina yang selalu *survived* ini mampu mengontrol kehidupan ekonomi, dan dengan luwes mampu berhubungan dengan siapapun. Di masa pendudukan Jepang, hubungan mereka dengan para pedagang "pasar ron" yang berasal dari Minahasa terputus, demikian pula dalam periode sejak 1958-1961 ini. Karena lumpuhnya perdagangan di masa Jepang, hubungan itu dapat dimulakan kembali setelah Jepang menyerah dan membanjirnya barang-barang impor ke sektor perdagangan. Akan tetapi dalam periode 1958-1961, kegiatan perdagangan di kota memang terhenti sejenak.

Masuknya barang-barang impor ke sektor perdagangan Kota Manado waktu itu mengharuskan orang-orang Cina yang menguasainya menyalurkannya kepada para konsumen, baik untuk keperluan warga kota maupun untuk kebutuhan daerah Minahasa. Dengan perginya orang-orang Minahasa yang dulunya berfungsi sebagai pedagang "pasar ron", dan diperhadapkan dengan keinginan untuk memperoleh keuntungan yang besar dalam masa perang, maka orang-orang Cina akhirnya mengubah taktik dagangannya. Mereka beralih membina hubungan dengan kaum urbanis dari daerah Gorontalo yang memang sebelumnya telah memasuki kota untuk mencari nafkah apa saja di Manado. Oleh karena itu, ketika para pedagang "pasar ron" yang dahulu pernah membina hubungan dengan Cina itu muncul kembali, mereka mendapati bahwa tempatnya sudah terisi. Periode

sesudah tahun 1961 di mana sektor informal dikuasai oleh orang-orang Gorontalo merupakan kenyataan yang ada di kota ini.

Sejak dahulu yang mengakibatkan kehidupan yang dinamis di pasar-pasar Manado adalah kaum pedagang "tibo-tibo" dari Minahasa, bahkan banyak yang kemudian memilih menetap dan berpangkalan di Manado. Pedagang "tibo-tibo" ini, berbeda dengan pedagang "pasar ron" yang melayani konsumen desa dengan barang-barang impor, mereka justru melayani konsumen kota dengan hasil-hasil pertanian dan peternakan yang diproduksi oleh para petani Minahasa. Hasil-hasil pertanian yang mereka bawa masuk ke kota Manado sejak dahulu antara lain beras, buah-buahan, sayur-sayuran, berbagai jenis rempah dapur, bahkan juga bunga-bunga, dan sebagainya. Hasil-hasil peternakan babi, ayam, itik, sapi sebagai ternak potong juga merupakan pekerjaan mereka sehari-hari. Kebanyakan dari mereka, setelah tiba di pasar tujuan, langsung menjualnya kepada konsumen namun seringkali dijual lagi kepada orang lain dan melalui orang itu baru tiba ke tangan konsumen.

Kalau dalam pelayanan kebutuhan kota akan hasil-hasil pertanian dan peternakan dari pedalaman adalah orang Minahasa, maka yang menguasai penyaluran ikan laut dan produksi hasil laut lainnya adalah orang-orang Gorontalo. Pasar Ikan yang ada di pusat perdagangan di tepi laut dikuasai oleh mereka. Mereka juga yang membawanya dari Kota Manado ke pedalaman Minahasa atau dari pelelangan ikan di Kota Bitung ke Kota Manado dan tempat-tempat lainnya di Minahasa. Bahkan dengan pengalamannya mengitari kota-kota dan pasar-pasar Minahasa yang lama, maka ada juga di antara kelompok mereka ini yang menyertai para pedagang "tibo-tibo" untuk menyalurkan hasil-hasil pertanian dan peternakan ke pasar-pasar di Kota Manado dan Bitung.

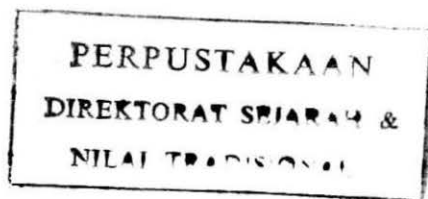
Kenyataan yang paling jelas terlihat bahwa sektor perdagangan informal di kota ini dikuasai oleh orang-orang Goron-

talo, adalah jika kita melihat banyaknya para pedagang kaki lima yang ada di Manado. Para pedagang kaki lima itu seluruhnya adalah mereka yang berasal dari kotamadya atau Kabupaten Gorontalo dengan motivasi yang kuat untuk berwiraswasta. Dari sudut tertentu mereka dapat dinilai sebagai kelompok etnis yang ulet dan tekun menjalankan fungsinya sebagai perantara dari para pemilik barang dan modal Cina dengan konsumen penduduk kota ini. Dengan mula-mula bermodalkan kepercayaan saja, mereka memperoleh barang-barang dagangannya, menjajakannya kepada konsumen lalu membayar harga barang yang diambilnya. Lama kelamaan merekapun memiliki modal sendiri dan cenderung mengimpor barang langsung dari Ujung Pandang, Surabaya atau Jakarta.

Lokasi para pedagang kaki lima itu akan sama saja di semua kota termasuk di Manado. Karena hubungan tradisional mereka dengan para pedagang Cina sejak dahulu maka tidaklah mengherankan bahwa tempat usaha mereka juga begitu dekat dengan toko-toko Cina. Biasanya tempat yang menurut mereka ideal sebagai tempat menunggu konsumen adalah di depan toko-toko Cina. Dengan begitu maka tempat-tempat tersebut dipenuhi oleh para pedagang kaki lima sampai sekarang. Beberapa kali pemerintah kota berusaha menertibkan jalan dan trotoar depan deretan toko tetapi belum juga berhasil.

Sebagai langkah penanggulangan untuk menciptakan pusat kota dan pusat perdagangan yang bersih dan teratur, maka dua cara utama telah dilakukan. Yang pertama adalah menyediakan satu ruas jalan yang pendek di pusat kota di mana mulai sore sampai malam hari, dapat didirikan tenda-tenda oleh pedagang kaki lima sendiri. Yang kedua adalah dengan cara menyediakan lokasi khusus di mana mereka dapat berjualan sepanjang hari. Akan tetapi karena hasrat mereka yang amat besar untuk langsung berada di tempat lalu lalang di depan kota atau di trotoar-trotoar, maka langkah-langkah di atas kurang menunjukkan hasil. Ledakan dalam jumlah pedagang kaki lima itu terjadi an-

tara tahun 1965-1970 dan sampai sekarang cenderung untuk bertahan bahkan meningkat lagi. Adanya pusat-pusat perdagangan yang baru semakin merangsang hasrat wiraswasta mereka untuk turut menguasainya walaupun sering tidak disediakan tempat yang cukup buat mereka.





CATATAN BAB III

1. E.C. Godee Molsbergen, *op.cit.*, hal. 53-58.
2. *Ibid.*, hal. 90-94, 145-148, 171-179.
3. F.E.W. Parengkuan dkk., *op.cit.*, hal. 50.
4. V.J. van Marle, *op. cit.*
5. D.D. Toar, *op. cit.*, hal. 31-32.
6. F.E.W. Parengkuan, dkk., *op. cit.*, hal. 125.
7. *Ibid.*, hal. 57-58.
8. F.E.W. Parengkuan, *Peranan Petani Pedesaan dalam Sejarah Minahasa sampai Akhir Abad 19*, Manado, 1985, hal. 20.
9. F.S. Watuseke, *op.cit.*, hal. 56.
10. Radinal Moochtar, *op.cit.*, hal. 26-27.
11. A. Sigarlaki dkk., *Sejarah Daerah Sulawesi Utara*, P3KD, Manado, 1977, hal. 271.
12. BAPPEDA Sulawesi Utara, *Gambaran Umum Sulawesi Utara 1980*, Manado, 1982, hal. 30, 31.
13. Radinal Moochtar, *op. cit.*, hal. 30.
14. Radinal Moochtar, *loc. cit.*
15. Aris Ananta dan Priyono Tjiptoherijanto, "Sektor Informal: Suatu Tinjauan Ekonomis", dalam majalah *Prisma*, No. 3 Th. XIV, LP3ES, Jakarta 1985, hal. 19-20.
16. Soetjipto Wirosardjono, "Pengertian, Batasan dan Masalah Sektor Informal", dalam majalah *Prisma*, No. 3 Th. XIV, LP3ES, Jakarta, 1985, hal. 5-6.

BAB IV. PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Ada beberapa hal yang menarik dari perkembangan Kota Manado, antara lain:

1. Lokasi di sekitar muara Sungai Tondano di tepi suatu teluk di mana orang Minahasa membukanya sebagai suatu tempat pemukiman sebelum masuknya bangsa-bangsa Barat, ternyata cukup strategis sehingga mengundang bangsa-bangsa Barat yang datang kemudian untuk turut juga memanfaatkannya;
2. Lokasi yang kemudian bernama Manado itu telah berkembang sedemikian rupa sehingga setelah melampaui beberapa abad, memenuhi syarat untuk dikategorikan sebagai kota, karena memiliki berbagai fasilitas pemerintahan, perdagangan pelabuhan dan sebagainya;
3. Bahwa fasilitas-fasilitas yang tersedia di Kota Manado telah menyebabkan terjadinya arus urbanisasi dengan segala konsekuensinya di dalam berbagai sektor kehidupan kota;
4. Karena kedudukannya yang penting sebagai kota pusat pemerintahan sejak zaman kolonial sampai pada zaman ke-

merdekaan, maka Manado yang mendukung fungsi-fungsi tersebut pernah mengalami berbagai peristiwa politik yang akhirnya turut mempengaruhi perkembangan kota ini;

5. Perkembangan kota ini juga dipengaruhi oleh peranannya dalam bidang ekonomi, walaupun sebagian besar kegiatan kepelabuhan telah dialihkan ke Bitung;
6. Bahwa ada pengaruh timbal balik yang berakibat positif maupun negatif dengan Minahasa sebagai hinterland dari Kota Manado ini;
7. Kebiasaan penduduk untuk mencari pemenuhan kebutuhannya di pusat kota (bendar) turut memperlambat perkembangan kota Manado.

4.2. *Saran*

Melengkapi kesimpulan yang disampaikan di atas, di bawah ini dikemukakan beberapa saran sebagai berikut:

1. Hendaknya pemerintah kota lebih banyak membantu kegiatan penelitian dan penulisan mengenai sejarah kota ini;
 2. Penelitian dan penulisan ini belum dapat dikatakan tuntas dilakukan sehingga perlu diadakan kegiatan serupa yang lebih mendalam di masa depan.
-

DAFTAR PUSTAKA

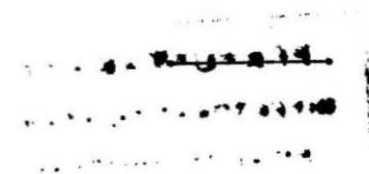
- Adam, L., *Pemerintahan di Minahasa*, Bhratara, Jakarta, 1975.
- Aris Ananta dan Prijono Tjiptoherijanto, "Sektor Informal: Suatu Tinjauan Ekonomis", dalam majalah *Prisma*, LP3ES, Jakarta, 1985, hal. 18-26.
- Arsip Nasional Republik Indonesia, *Laporan Politik Tahun 1837*, Jakarta, 1971.
- Badan Perencanaan pembangunan Daerah (BAPPEDA), *Data Sosial Ekonomi (1969-1973) Daerah Tingkat I Sulawesi Utara*, Manado, 1974.
- Baker, David, "Memahami kemiskinan di kota", dalam majalah *Prisma*, No. 6 Th. VIII, LP3ES, Jakarta, 1980, hal. 3-8.
- BPP Bitung, *Penuntun Singkat Pelabuhan Bitung—Manado*, Bitung, 1973.
- Baju Surianingrat, dan Marsono, *Himpunan Peraturan-peraturan Mengenai Pemerintah Daerah*, Percetakan Baru, Bandung, 1972.
- Daldjoeni, N., *Seluk Beluk Masyarakat Kota* (Pusparagam Sosiologi Kota), Alumni, Bandung, 1978.
- Departement van Economische Zaken, *Volksstelling 1930*, Deel V, Landsdrukkerij, Batavia, 1936.

- Graafland, N., *De Minahassa: haar verleden en haar tegenwoordige toestand*, Deel I, C. Kolff & Co., Batavia, 1898.
- Hamid Abdullah, *Sejarah Kota-kota Besar*, Jakarta, Juni 1985.
- Harvey, Barbara Sillars, *PERMESTA: Pemberontakan Setengah Hati*, Grafiti Pers, Jakarta, 1984.
- Inspektur Pertanian Rakyat, *Laporan Tahunan 1978*, Kantor Dinas Pertanian Rakyat Propinsi DATI I SULUT, Manado, 1979.
- Koesoemahatmadja, R.D.H., *Peranan Kota Dalam Pembangunan*, Binacipta, Bandung, 1978.
- Kuntowijoyo, *Kota Sebagai Bidang Kajian Sejarah*, makalah dalam Seminar Sejarah Lokal, Denpasar, 1982.
- Manus, L.Th. dkk., *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Utara*, P3KD, Manado, 1978.
- _____, *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945-1949) Daerah Sulawesi Utara*, Proyek IDKD, Manado, 1979.
- Marle, V.J. van, *Spoorwegonderzoek in de Afdeeling Manado*, 1922.
- Mochtar Naim, "Pola perwilayahan, perkotaan dan pedesaan", dalam majalah *Widyapura*, No. 9-10 Th. I, Pusat Penelitian Masalah Perkotaan dan Lingkungan (PPMPL), Jakarta, 1977.
- Molsbergen, E.C. Godee, *Geschiedenis van de Minahasa tot 1829*, Weltevredan, 1928.
- Muchlis, *Sejarah Kota-Kota Besar di Indonesia 1945-1979*, proyek IDSN, Jakarta, Juni 1985.
- Nas, P.J.M., *Kota di Dunia Ketiga*, jilid I, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1979.
- Nasikun, "Urbanisasi berlebih, Involusi perkotaan, dan Radikalisme politik di Negeri-negeri Berkembang", dalam majalah *Prisma*, No. 6 th. VIII, LP3ES, Jakarta, 1980, hal. 9 - 22.
- Padtbrugge, Robertus, "Beschrijving der Zeden en Gewoonten van de Bewoners der Minahasa", dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde*, deel I, 1866.

- Pamudji, S., *Pembinaan Perkotaan di Indonesia*, Ichtiar Baru van Hoeve, Jakarta, 1980.
- Parengkuan, F.E.W., *Intervensi Asing Terhadap Sistem Pemerintahan Tradisional Minahasa Sampai Akhir Abad XIX*, makalah dalam Seminar Sejarah Nasional IV, Yogyakarta, 1985.
- Peranan Petani Tradisional Dalam Sejarah Minahasa Sampai Akhir Abad XIX*, Manado 1985.
- Parengkuan F.E.W. dkk., *Sejarah Sosial Sulawesi Utara*, Proyek IDSN, Manado, 1983.
- Parsudi Suparlan, "Masalah lingkungan hidup perkotaan", dalam *Seri Penerbitan Ilmiah*, No. 3, Fakultas Sastra Universitas Indonesia, Jakarta, 1980, hal. 181-192.
- Radinal Mochtar, *Kentjana Kota Manado: Rencana Pendahuluan*, Direktorat Tata Kota & Daerah, Jakarta, 1969.
- Rencana Kota Manado: Kompilasi Data*, Direktorat Tata Kota & Daerah, Djakarta, 1969.
- Rahasia, J., *Rekonstruksi Sejarah Asal-mula Manado Dalam Rangka Penetapan Hari Ulang Tahunnya*, Buku Pertama, Jakarta, 1978.
- Rhijn, M. van, *Memorie van Overgave van het Bestuur van den Aftredenden Resident van Manado*, Manado, 1941.
- Riedel, J.G.F., *Het Oppergezag der Vorsten van Bolaang over de Minahasa*, 1869.
- Simandjuntak, B., *Himpunan Undang-undang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah dan Undang-undang Desapraja*, Tarsito, Bandung, 1980.
- Sual, R.A., *Facts and Figures of North Sulawesi*, Lembaga Penelitian Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas Sam Ratulangi, Manado, 1971.
- Sugijanto Soegijoko et, al., "Daerah perkotaan: Tinjauan menuju perumusan strategi pembangunan perkotaan", dalam majalah *Prisma*, No. 3 Th. V, LP3ES, Jakarta, 1976, hal. 74-82.
- Sutjipto, F.A., *Sejarah Sosial Kota*, Proyek IDSN, Jakarta, 1983

- Sutjipto Wirosardjono, "Pengertian, batasan, dan masalah sektor informal", dalam majalah *prisma*, No. 3 Th. XIV, LP3ES, Jakarta, 1985 hal. 3-10.
- Taulu, H.M., *Kota Manado dalam Sejarah SULUT*, Manado, 1983.
 , *Langkah Sedjarah Budaya Minahasa*, Manado, 1971.
- Taufik Abdullah, *Sejarah Lokal, Kesadaran Sejarah dan Integrasi Nasional*, makalah dalam Seminar Sejarah Lokal, Denpasar, 1982.
- The Liang Gie, *Kumpulan Pembahasan Terhadap Undang-undang Tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah Indonesia*, Karya Kencana, Yogyakarta. 1977.
- Toar, D.D., *Orang Cina di Manado*, Fakultas Sastra Universitas Sam Ratulangi, Manado, 1978.
- Turang, A.N., *Tinjauan Singkat Pemerintahan Kota Manado*, Fakultas Sastra Universitas Sam Ratulangi, Manado, 1979.
- Usman Pelly, *Beberapa Rujukan Teoretis dalam Penulisan Sejarah Kota-kota Besar Kolonial di Indonesia*, Proyek IDSN, Jakarta, Juni 1985.
- Walandouw, F., *Anggaran Pengeluaran dan Pendapatan Daerah Kotapradja Manado Tahun 1962*, Manado, 1961.
- Warouw, A.R. Riwayat hidup dari Tuan A.R. Warouw EX Kepala Daerah Minahasa, naskah ketikan, Manado, 1985.
- Watusieke, F.S., *Sedjarah Minahasa*, Pertjetakan Negara, Manado 1968.
- Weber, Max, "Apakah yang disebut kota?" dalam Sartono Kartodirdjo (ed.), *Masyarakat Kuno dan Kelompok-kelompok Sosial*, Bhadrata Karya Aksara, Jakarta, 1977, hal. 11-42.
- Worang, H.V. (Gubernur SULUT), *Program Pembangunan Tri-Dimensional (Progres dan Prospek) Propinsi Sulawesi Utara 1967-1972/1972-1977*, Manado, 1973.
 , *Laporan Pelaksanaan PELITA I di Daerah Propinsi sulawesi Utara (Inti-Sari)*, Manado, 1974.
 , *Laporan Gubernur Kepala Daerah Ting-*

kat I Sulawesi Utara pada RAKER Gubernur Kepala Daerah se-Indonesia Bulan Januari 1975 di Jakarta, Manado, 1975.





DAFTAR INFORMAN

JOHASSAN, Jan, wawancara di Manado, 24 November 1985

KALOH, J.B., Wawancara di Manado, 20 Januari 1986

LUMANAUW, F.J. Th., wawancara di Manado, 11 dan 18 November 1982

PARENGKUAN, Simon, wawancara di Manado, 7 September 1984 dan 11 Oktober 1984

RAHASIA, J., wawancara di Manado, 19 November 1982

SUPIT, J.L., wawancara di Tondano, 30 November 1985

TAULU, H.M., wawancara di Manado; 12 dan 21 Februari 1983

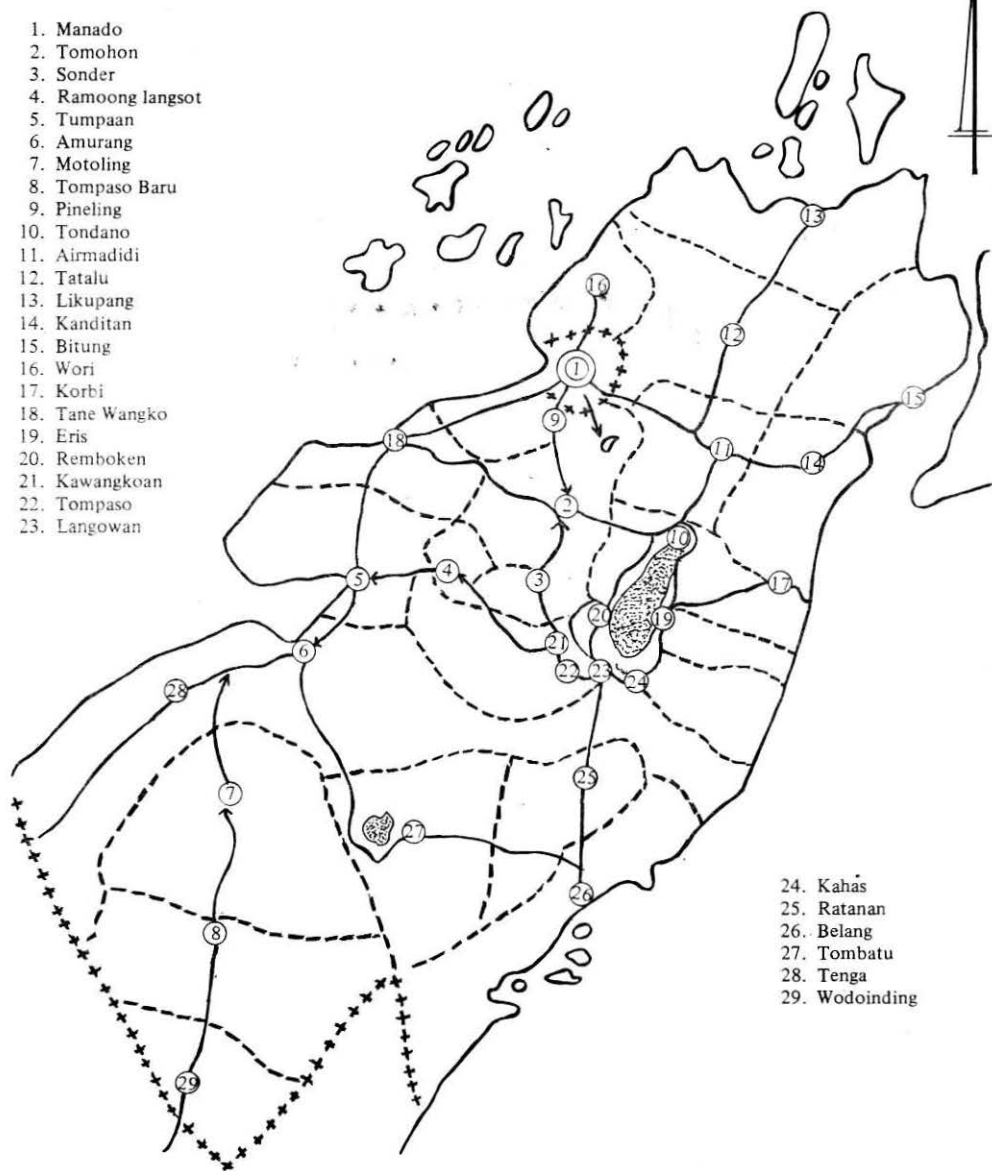
WALANDOUW, Frans, wawancara di Manado, 20 dan 22 November 1985

WAROUS, A.R., wawancara di Manado, 9 November 1982 dan 22 November 1985

* WOWOR, Ben, wawancara di Manado, 8 November 1982.

Lampiran 1.

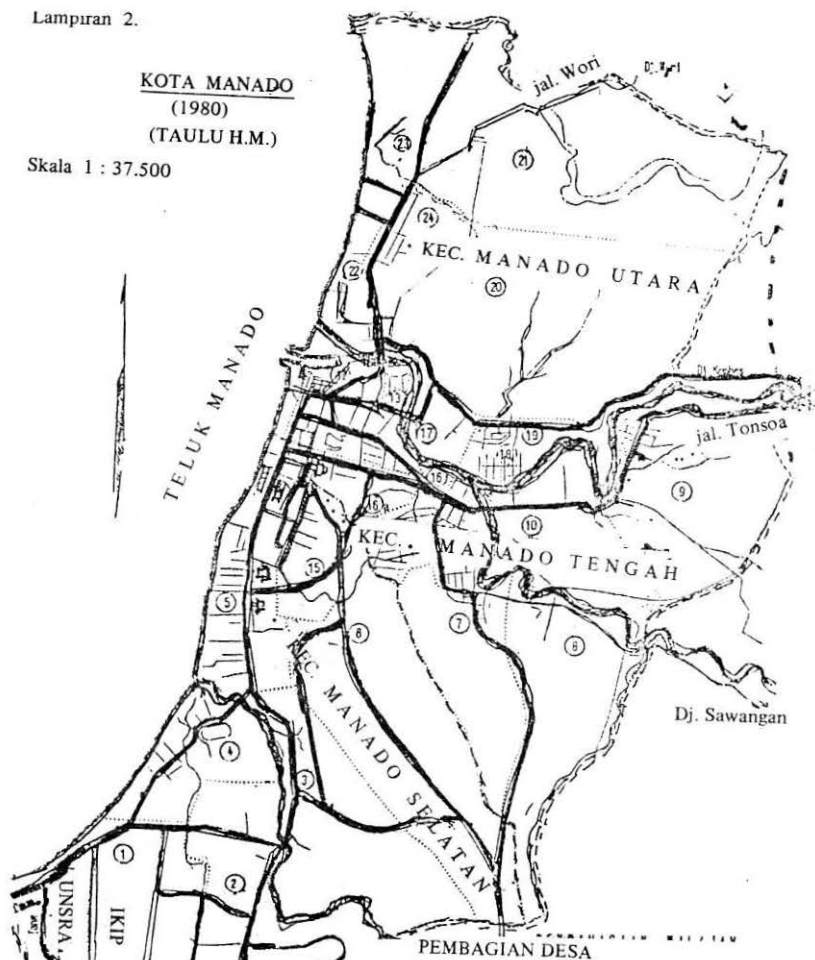
DENAH MINAHASA
(skala 1 : 600.000)



Lampiran 2.

KOTA MANADO
(1980)
(TAULU H.M.)

Skala 1 : 37.500



Keterangan :

==== Sipat daerah Kota
- - - - Sipat wilayah Kecamatan

Luas kota : 1976 = 117 km 2

DAERAH MINAHASA

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1. Bahu I. II | 13. Ikhtiglal |
| 2. Ranetana I. II | 14. Henang I. II |
| 3. Wanoa + Tg Batu | 15. Mahakeret I. II |
| 4. Sr Sarie I. II | 16. Lawangiring a + b |
| 5. Titiwungan I. II | 17. Wawonasa I. II. III |
| 6. Teling I. II. III | 18. Ketang |
| 7. Banjar | 19. Ternate I. II |
| 8. Tikala I. II | 20. Singkil I. II |
| 9. Paldua | 21. Tuninting I. II |
| 10. Pendengan luar + dalam | 22. Sindulang I. II |
| 11. Tikala I. II | 23. Bitung I. II |
| 12. Pimaesaan I. II | 24. Islam I. II |

Perpustakaan
Jenderal