

Perkembangan tata kota Surabaya pada tahun 1870-1940

Muhammad Lingga Andana, Izza Yuspriana Afhimma, Silvia Nurul Ashiva

Universitas Negeri Malang, Jl. Semarang No. 5, Malang 65145, muhammad.lingga.1807316@students.um.ac.id

Universitas Negeri Malang, Jl. Semarang No. 5, Malang 65145, izza.yuspriana.1807316@students.um.ac.id

Universitas Negeri Malang, Jl. Semarang No. 5, Malang 65145, silvia.nurul.1807316@students.um.ac.id

*muhammad.lingga.1807316@students.um.ac.id

Abstract

The city of Surabaya became one of the areas that attracted the interest of Europeans to perpetuate power and establish government as well as establish economic relations, especially trade with indigenous peoples. The city of Surabaya has been given the authority to regulate its territory, thus giving rise to the term Gemeente. This article aims to explain how Surabaya's urban planning has changed across centuries, from 1870-1940. The method used in this article is the study of literature and historical methods. The development of the Surabaya City layout was motivated by the passing of the agrarian and the sugar law. As a result, many people from various ethnic migrated to Surabaya and formed settlements. In addition, another impact is the renewal of Surabaya City infrastructures such as railroads, markets, and highways

Keywords

Surabaya; Development; Urban Planning; Settlement

Abstrak

Kota Surabaya menjadi salah satu wilayah yang menarik minat orang Eropa untuk melanggengkan kekuasaan dan mendirikan pemerintahan serta menjalin hubungan ekonomi khususnya perdagangan dengan masyarakat pribumi. Kota Surabaya telah diberi kewenangan untuk mengatur wilayahnya sendiri hingga memunculkan istilah Gemeente. Artikel ini bertujuan dalam menjelaskan bagaimana tata Kota Surabaya berubah secara lintas abad, yaitu dari tahun 1870-1940. Metode yang digunakan dalam artikel ini adalah studi kepustakaan serta metode sejarah. Perkembangan tata Kota Surabaya dilatarbelakangi oleh disahkannya undang-undang agraria serta undang-undang gula. Dampaknya banyak penduduk dari berbagai etnis yang bermigrasi ke Kota Surabaya serta membentuk pemukiman-pemukiman. Selain itu dampak lain adalah adanya pembaruan infrastruktur Kota Surabaya seperti rel kereta api, pasar, dan Jalan raya.

Kata kunci

Surabaya; Perkembangan; Tata Kota; Pemukiman

*Received: April 2021

*Revised: May 2021

*Accepted: May 2021

*Published: May 2021

Pendahuluan

Perkembangan Kota Surabaya menunjukkan arah kemajuan secara berkala dengan menjadi kota multidimensi terkait dengan tiga aspek yaitu aspek sosial, politik, dan ekonomi. Surabaya sebagai ibukota Jawa Timur memiliki perubahan dari tata kota tradisional menuju modern jika ditelisik dari sejarahnya. Pada abad ke-20 menjadi bukti bahwa Kota Surabaya berperan penting dalam perjalanan masuknya era kolonial di Hindia Belanda hingga memberikan perubahan besar.

Pada tahun 1870, semenjak diberlakukannya Undang-Undang Gula dan Agraria, Kota Surabaya menjadi kota maju dengan sektor ekonomi yang unggul (Fandy A, 2017). Selain itu, Surabaya menjadi kota dengan kemajuan pesat berdasarkan pembagian administratif atau daerah diberi wewenang dalam mengatur wilayahnya sendiri sehingga memunculkan kota madya *Gemeente*. Hal yang mendasari kemajuan Kota Surabaya yaitu semenjak diberlakukannya dasar hukum yang disahkan Belanda pada 1 april 1906 (Sudarmawan & Basundoro, 2013). Eksistensi Kota Surabaya membuka jalan bagi bangsa Eropa khususnya Hindia Belanda untuk melanggengkan kekuasaan di Jawa. Pendudukan Belanda di Surabaya sebagai mayoritas bangsa pendatang memberikan pengaruh terhadap sistem tata kota dan pemukiman masyarakat lokal.

Berada di bawah kekuasaan Hindia-Belanda menjadikan Kota Surabaya mengalami peningkatan di bidang industri dan perdagangan. Kemajuan bidang industri ditandai dengan beragamnya barang kerajinan tangan. Adanya bidang industri yang berpengaruh pada kehidupan masyarakat membuktikan bahwa keberadaan Bangsa Belanda di Kota Surabaya mulai menerapkan kebijakan ekonomi liberal dengan membangun sistem ekonomi swasta. Berkembang pesatnya perekonomian masyarakat Surabaya masa kolonial Hindia-Belanda mengubah mata pencaharian yang mulanya sebagai agraris menuju kota industri (Baskoro, 2017). Sebagai kota *collecting center* atau pusat pelabuhan utama, Surabaya menjadi tempat distribusi perdagangan di ujung timur pulau Jawa.

Di samping bidang industri, sistem tata kota menjadi bagian penting dalam pembangunan kawasan perkotaan Surabaya. Tata kota merupakan suatu pola perencanaan yang tersusun secara struktural terkait pembangunan kawasan strategis dan pemanfaatan lahan sehingga dapat menunjang kesejahteraan masyarakat. sistem tata kota memberikan pengaruh terhadap bidang sosial masyarakat Kota Surabaya yang memiliki penduduk heterogen atau beragam (Basundoro, 2016). Klasifikasi yang menyebutkan bahwa masyarakat Kota Surabaya beragam yaitu terbagi menjadi penduduk Eropa, China, dan masyarakat lokal. Untuk mengkaji lebih dalam mengenai perkembangan tata kota Surabaya maka diambil beberapa rumusan masalah sebagai berikut. Pemilihan Kota Surabaya oleh Hindia Belanda, perkembangan Kota Surabaya sebagai pusat ekonomi, dan perkembangan tata kota Surabaya.

Metode

Pada karya ilmiah ini metode penulisan menggunakan metode studi kepustakaan dan metode sejarah. Metode studi kepustakaan merupakan segala usaha yang

dilakukan untuk mencari informasi yang relevan mengenai apa yang sedang dikaji. Informasi tersebut dapat diperoleh melalui sumber tercetak seperti buku-buku ilmiah, laporan-laporan penelitian, tesis, dan disertasi. Tidak hanya itu saja, informasi diperoleh dari sumber tertulis elektronik seperti jurnal. Selain metode studi kepustakaan juga menggunakan metode sejarah. metode sejarah menurut Gottschalk dalam (Fandy A, 2017) adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Rekonstruksi yang imajinatif dari masa lalu berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses disebut historiografi.

Sehingga dapat diartikan bahwa penelitian sejarah suatu alat untuk mendapatkan suatu pengetahuan mengenai masa lampau dengan menganalisis secara kritis tentang bukti-bukti yang diperoleh. Dengan menggunakan metode sejarah dapat menentukan suatu tema dalam artikel ilmiah. penulisan karya ilmiah ini mengambil tema yang berjudul “Perkembangan Tata Kota Surabaya Pada Tahun 1870-1940”.

Berdasarkan metode sejarah, tahapan penelitian sebagaimana yang diungkapkan oleh Sjamsuddin yaitu pengumpulan sumber (heuristik), kritik sumber, interpretasi, dan penulisan sejarah (historiografi). Pengumpulan sumber-sumber sejarah sendiri harus menggunakan sumber yang relevan berdasarkan tema yang telah ditentukan. Sumber sejarah merupakan segala sesuatu kenyataan atau kegiatan manusia pada masa lampau (Kuntowijoyo, 2013). Seperti halnya pada studi kepustakaan dengan mengumpulkan sumber-sumber sejarah, baik sumber primer maupun sumber sekunder yang diperlukan dalam penulisan artikel ilmiah.

Setelah menemukan sumber-sumber yang dibutuhkan, artikel ilmiah harus di kritik dalam sumber sejarah dengan membandingkan sumber-sumber sejarah yang dikaji kemudian mengambil kesimpulannya, hal ini digunakan untuk mempermudah analisa peneliti. Tahap selanjutnya yaitu interpretasi atau penafsiran. Dalam tahap interpretasi, dilakukan secara subjektif dengan mencantumkan sumber yang digunakan dan diurutkan sehingga menjadi sebuah urutan peristiwa yang dapat diterima oleh akal sehat. Tahap terakhir yaitu tahap historiografi, dimana dilakukan proses penyusunan dan penuangan seluruh hasil penelitian dalam bentuk lisan.

Hasil dan Pembahasan

Pemilihan Kota Surabaya oleh Hindia Belanda

Surabaya pada masa kolonial menjadi salah satu kota terpenting dan berpotensi besar sebagai pusat pengelolaan sektor industri. Kota Surabaya menjadi sektor pembangunan dan perdagangan yang secara cepat berkembang sebagai ibukota kawasan didukung dengan transportasi seperti jalur kereta, pelabuhan yang relatif lengkap. Tidak hanya itu saja, kawasan Surabaya kaya akan aktivitas perekonomian dengan menguasai komoditas beras, tenaga manusia dan hak perdagangan terlebih pada transaksi perekonomian terbesar yaitu pada komoditas gula (Garadian, 2018). Surabaya menjadi salah satu pengeksport komoditas gula terbesar di Jawa.

Sebagai daerah otonom pada masa Hindia-Belanda, Kota Surabaya memiliki peluang luas dalam penyedia kawasan bagi Belanda untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur yang dapat digunakan sebagai fasilitas umum. Pemilihan Kota Surabaya didasarkan pada kota pelabuhan yang dapat digunakan sebagai monopoli perdagangan dan melanggengkan politik pembangunan dengan pembuatan kebijakan (Hartono & Handinoto, 2007). Pemerintah kolonial Belanda menganggap bahwa Kota Surabaya menjadi kawasan strategis terkait dengan kota pelabuhan utama atau *collecting center*.

Roda kemajuan Kota Surabaya menarik minat masyarakat Eropa berbondong-bondong untuk bermigrasi pada pusat kota. Kondisi tersebut merepresentasikan Kota Surabaya sebagai pusat kota yang berdampak pada struktur sosial masyarakat sehingga terdapat pemukiman masyarakat Eropa dan pribumi (Basundoro, 2016). Adanya perluasan pemukiman diakibatkan dari pembangunan industri dan perkembangan transportasi sehingga masyarakat Eropa lebih memiliki menetap disamping menjalankan aktivitas-aktivitasnya.

Perkembangan Kota Surabaya sebagai Pusat Ekonomi

Indonesia terutama Surabaya sebelum memasuki masa ekonomi liberal telah mengalami sistem tanam paksa. Sistem Tanam Paksa diterapkan merupakan sistem eksploitasi yang sama dengan sistem yang dijalankan oleh VOC sebelumnya. Perbedaannya pada masa VOC penyerahan dilakukan tanpa pengawasan ketat dari pegawai VOC, sedangkan Sistem Tanam Paksa untuk pelaksanaan dan pengawasan diserahkan kepada pemerintah kolonial. Penerapan Sistem Tanam Paksa tidak hanya meningkatkan volume perdagangan yang dikuasai. tetapi juga menyebabkan industri semakin berkembang (Baskoro, 2017).

Surabaya di bawah kekuasaan Hindia-Belanda mengalami peningkatan di bidang industri dan perdagangan. Perkembangan pesat dialami Surabaya dari waktu ke waktu karena berada di tempat yang strategis yaitu DAS Brantas. Perkembangan industri yang besar sejak pertengahan abad ke-19 didominasi dengan barang kerajinan tangan. Perkembangan industri ini menandakan bahwa Belanda mulai menerapkan kebijakan ekonomi liberal yang mengartikan membuka lebar Hindia Belanda bagi usaha swasta dan pemerintah membatasi diri pada fungsi pemerintah (Boediono, 2016). Industri kerajinan mengandalkan bahan dari kayu, kulit, dan logam. Produk yang dihasilkan berupa barang jadi dan setengah jadi untuk memasik instrumen kapal, kereta kuda, mebel, dan rumah. Kampung-kampung di Surabaya identik dengan pekerjaan kerajinan. Sumber perekonomian kampung di bidang kerajinan semakain menguat sehingga beberapa kampung dikenal sebagai kampung pengrajin. Kampung pengrajin tersebut diantaranya kampung pecantikan (pengrajin jam tangan), Pesapen (pengrajin meubel), Kawatan (Pengrajin tembaga), dan Kampung Baru (pengrajin batik). Beberapa jenis industri kerajinan melahirkan tenaga terampil yang disebut tukang (Baskoro, 2017).

Perkembangan industri tidak hanya dialami pada sektor kerajinan tangan. Pertumbuhan juga berawal pada pendirian Marine Etabilissment di muara Kalimas yang dilakukan oleh pemerintah belanda. Lembaga Marine Etabilissment mengalami

perkembangan pesat pada tahun 1888 dan menjadikan Surabaya sebagai pusat kegiatan maritim di Hindia Belanda. Perkembangan Surabaya semakin dikenal berdampak banyak orang yang tinggal dan membuat keberagaman aktifitas yang memberi warna Surabaya. Selain itu dalam hal budaya, kedatangan mereka juga membawa pengaruh pada kehidupan masyarakat kota, baik dari segi sosial, politik, ekonomi, serta agama (Nidzam Fahmi, 2017).

Perkembangan ekonomi tidak hanya pada bidang industri saja. Memasuki abad ke-20, Indonesia memasuki perdagangan global yang menyebabkan arus perdagangan ekspor dan impor menjadi dinamis. Dinamika ekspor dan impor berdampak pada keberlangsungan pelabuhan Surabaya yang telah menjadi pelabuhan ekspor dan impor sejak abad ke-19. Pada akhir abad ke-19, dibuka jalur kereta api dari Surabaya menuju Malang dan Pasuruan. Kereta api tersebut memudahkan dan memperlancar arus barang dari kawasan pedalaman menuju ke Surabaya. Penggunaan kereta api dalam ekspor dan impor digunakan sebagai pengangkut barang-barang komoditas perkebunan. Komoditas perkebunan diantaranya kopi, tebu, dan tembakau.



Gambar 1. Stasiun Kereta Api di Surabaya Sekitar Tahun 1910
(sumber: KITLV picture, 1910)

Komoditas perkebunan dalam jumlah massal bisa diangkut dalam waktu yang singkat menuju ke pelabuhan, yang selanjutnya akan dikapalkan menuju ke kota-kota di dunia (Darsono dkk., 2018). Pembangunan jaringan transportasi kereta api memperteguh Surabaya menjadi kota modern di ujung timur Jawa pada awal abad ke-20. Surabaya mengalami perkembangan pesat melampaui batavia yang saat itu berkedudukan sebagai ibukota Hindia Belanda.

Tahun 1920-an menjadi puncak dari perkembangan perekonomian Surabaya. Berbagai macam usaha sedang dikembangkan, mulai dari perdagangan, industri, transportasi, dan berbagai usaha lain. Kawasan bisnis di Surabaya sudah meluas ke kawasan selatan sampai ke Tunjungan. Kondisi ini menandakan bahwa bisnis di Surabaya sangat menjanjikan. Daya beli masyarakat meningkat, karena sebagian besar penghuni

kota ini memiliki pekerjaan yang tetap diberbagai sektor, tidak terkecuali masyarakat Bumiputra (Darsono dkk., 2018).

Perkembangan Tata Kota Surabaya

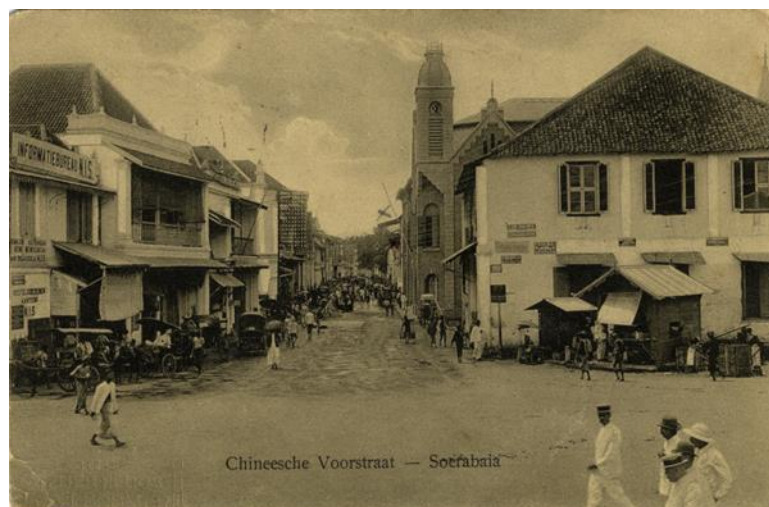
Perkembangan selalu terjadi seiring dengan berjalannya waktu. Hal ini juga berlaku terhadap sejarah perkembangan tata Kota Surabaya. Kota merupakan bagian dari unit terkecil dengan berbagai fenomena baru dalam tatanan masyarakat (Hudiyanto, 2009). Kota Surabaya yang dulunya merupakan kota biasa berkembang pesat seiring berjalannya waktu. Perkembangan ini dimulai ketika diterapkannya Undang-Undang Gula dan Undang-Undang Agraria pada tahun 1970. Isi dari Undang-Undang ini adalah perizinan bagi Investor swasta untuk menjalankan bisnisnya di Hindia Belanda yang mana secara tidak langsung hal ini memberi keuntungan terhadap Kota Surabaya. Pada tahun 1880, Surabaya menjadi diakui oleh percaturan ekonomi dunia sebagai wilayah sentral dari jaringan perdagangan dan pelayaran Internasional pada masa itu yaitu masa Kolonial (Fandy A, 2017).

Tuntutan akan perubahan dan penerapan Undang-undang yang ada menjadikan Kota Surabaya berbenah. Banyak infrastruktur diperbarui demi menjadi wajah dari kota yang lebih baik serta perubahan fungsi Kota Surabaya (Hartono & Handinoto, 2007). Akibat pembaruan-pembaruan yang terjadi, mengakibatkan banyak migrasi yang berpusat di Kota Surabaya. Migrasi ini terdiri dari rakyat pribumi, pedagang asing dari China, maupun orang-orang Eropa. Dampak yang ditimbulkan dari migrasi yang ada adalah ditemukannya pemukiman-pemukiman menurut etnis maupun golongan tertentu di kota Surabaya.

Pada tahun 1880-an juga muncul sebutan *Beneden Stad* (kota bawah) dan *Boven Stad* (kota atas). *Beneden stad* sendiri dimaksudkan sebagai sentra bisnis sedangkan *boven stad* merupakan rumah tinggal bagi personil Eropa (Hartono & Handinoto, 2007). Untuk pemukiman rakyat pribumi di Surabaya biasanya tersebar di mana-mana dan tidak berkoloni secara besar. Hal ini bukan tanpa alasan, karena rakyat pribumi biasanya tinggal di dekat lahan-lahan pertanian maupun tambak-tambak garam. Hal ini terus terjadi hingga awal abad ke-20 yang mana tanah-tanah yang ditempati oleh rakyat pribumi menjadi tanah partikelir (Basundoro, 2016). Tanah partikelir sendiri merupakan tanah yang berada diluar kendali pemerintah kota resmi sebab merupakan milik perorangan. Bagi siapapun yang menempati tanah partikelir ini, nantinya hak-hak yang dimiliki juga ikut bersama hak tanah yang ada untuk diserahkan kepada pemiliknya (Siswantari, 2016). Pemilik tanah partikelir ini bisa dari berbagai kalangan misalnya saja orang China, Arab, Jawa, maupun juga bangsa Eropa.

Berbeda lagi jika membicarakan pemukiman orang China di Kota Surabaya. Populasi orang China yang termasuk patut diperhitungkan, membuat pemerintah kolonial saat itu membuatkan daerah pemukiman khusus bagi orang-orang China dengan pemimpin mereka sendiri. Letak pemukiman orang-orang China atau biasa disebut dengan Pecinan juga mudah ditemukan karena mereka selalu berada disekitar

sentra bisnis yaitu pasar (Handinoto, 1999). Berikut adalah foto kampung Pecinan pada saat itu:



Gambar 2. Kampung Pecinan di Surabaya
(sumber: KITLV picture, antara tahun 1906 dan 1919)

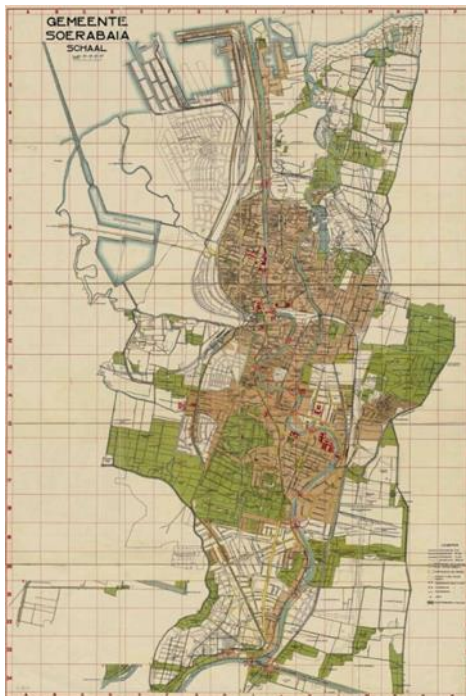
Adanya tanah partikelir membuat pengelompokan tata kota berdasarkan pemukiman pada abad ke-19 kurang dapat bervariasi. Namun berlainan akan hal itu, infrastruktur juga mulai diperbarui pada abad ini. Rel kereta api merupakan salah satu infrastruktur yang turut menyumbang wajah baru tata Kota Surabaya. Peresmian rel kereta api pertama dilakukan pada tanggal 16 Mei 1878 dengan jalur Surabaya-Pasuruan (Handinoto, 1999). Seiring perkembangan zaman, rel kereta api yang ada di Kota Surabaya menjadi lebih luas cakupannya dan bukan hanya untuk mengantar komoditas hasil dagang akan tetapi juga digunakan sebagai transportasi.

Semua pemukiman maupun infrastruktur yang dibangun sejak penerapan Undang-undang agraria maupun Undang-undang gula tidak mengalami perubahan yang signifikan hingga pergantian menuju awal abad ke-20. Pada awal abad ini atau tepatnya tahun 1906 di kota Surabaya terjadilah perubahan status Kota Surabaya menjadi *Gemeente* atau biasa disebut sebagai kota madya. Perubahan status ini membawa beberapa dampak diantaranya adalah bertambahnya pasar di Kota Surabaya, pembangunan pemukiman dalam bentuk perumahan, dan juga pembangunan Jalan Raya (Sudarmawan & Basundoro, 2013).

Pasar-pasar yang ada di Kota Surabaya awalnya hanya ada dua pasar saja. Setelah perubahan status Kota Surabaya menjadi *gemeente*, jumlah pasar bertambah menjadi 6 pasar dan terus bertambah hingga 19 pasar. Perubahan lain terkait pasar adalah dinas pasar yang baru dibentuk sebagai pengurus pasar, mengambil alih pasar yang semula diatas tanah partikelir menjadi tanah pemerintah (Sudarmawan & Basundoro, 2013).

Dampak selanjutnya adalah dibangunnya pemukiman dalam bentuk perumahan bagi orang-orang Eropa, Hindia-Belanda, China dan orang kaya Eropa lainnya. Lahan-lahan perumahan yang digunakan dulunya merupakan tanah partikelir yang kemudian

dibeli oleh pemerintah maupun persawahan (Hartono & Handinoto, 2007). Daerah perumahan ini berada di Patemon, Kedung Anyar, Ketintang, Karah, Tegalsari, Dinoyo, Bubutan dan Ketabang. Terlepas akan hal itu, pembangunan perumahan ini tidak dapat mencakup kebutuhan rakyat pribumi karena hanya mampu disewa oleh orang-orang kaya sehingga pola pemukiman yang ada masih sama dan berprinsip etnisitas (Hartono & Handinoto, 2007).



Gambar 3. Peta Kota Surabaya Berdasarkan Tata Kota Baru Setelah Gemeente dikeluarkan (sumber: KITLV, Universitaire Bibliotheken Leiden)

Infrastruktur pelengkap tata Kota Surabaya yang terakhir adalah pembangunan jalan raya. Pembangunan jalan raya dimulai dengan persetujuan pembangunan dan pemeliharaan jalan raya pada tahun 1906. Pada tahun 1910, pembangunan dan perbaikan jalan mulai dilaksanakan. Pada tahun 1913 hingga 1923 terus dikeluarkan peraturan-peraturan oleh pemerintah kolonial terkait pelengkapan fasilitas jalan raya (Sudarmawan & Basundoro, 2013). Fasilitas-fasilitas ini berupa lampu jalan maupun tanda jalan sehingga memudahkan pengguna jalan raya ketika melewatinya. Tahun-tahun setelahnya peraturan terkait pajak maupun muatan juga dikeluarkan sebagai bentuk penertiban pengguna jalan raya.

Kesimpulan

Surabaya di bawah kekuasaan Belanda menjadi salah satu kota yang penting dan berpotensi sebagai pusat pengelolaan sektor industri. Perkembangan pesat kota Surabaya berada pada sektor pembangunan dan perdagangan. Perkembangan ini didukung dengan perkembangan sektor transportasi seperti kereta api dan kapal-kapal di pelabuhan. Pemilihan kota Surabaya didasarkan pada kota pelabuhan yang dapat

digunakan sebagai monopoli perdagangan dan melanggengkan politik pembangunan dengan pembuatan kebijakan. Pemerintah Belanda menganggap bahwa kota Surabaya menjadi kawasan strategis terkait dengan kota pelabuhan utama.

Kota Surabaya dalam bidang ekonomi juga mengalami perkembangan pesat di sektor perdagangan dan industri. Dipilihnya kota Surabaya sebagai kawasan strategis sebagai kota pelabuhan yang terkenal dengan ekspor dan impor sejak abad ke-19. Ekspor dan impor di kota Surabaya cukup dinamis. Ditambah lagi dengan dibukanya jalur kereta api ke beberapa daerah bahkan hingga ke Batavia berdampak pada kemudahan dan kelancaran pengiriman barang dari kota Surabaya. Kereta api juga digunakan sebagai ekspor dan impor terutama komoditas perkebunan. Kota Surabaya juga berkembang di bidang industri terutama di bidang kerajinan tangan dan industri.

Tidak hanya di bidang ekonomi, perkembangan kota Surabaya juga terjadi pada tata kota Surabaya. Kota Surabaya yang dulunya merupakan kota biasa berkembang pesat seiring berjalannya waktu. Perkembangan dimulai ketika diterapkan Undang-Undang Gula (*Suikerwet*) dan Undang-Undang Agraria pada tahun 1970. Diberlakukannya kedua Undang-Undang tersebut menjadikan kota Surabaya berbenah. Pembaruan infrastruktur dilakukan untuk menjadikan wajah dari kota lebih baik serta perubahan fungsi kota Surabaya. Pembaruan berakibat banyak migrasi yang bertolak menuju kota Surabaya hingga mendirikan pemukiman. Migrasi dilakukan oleh rakyat pribumi, pedagang dari China dan orang-orang Eropa. Dampak yang timbul dari migrasi tersebut adalah ditemukannya pemukiman-pemukiman berdasarkan etnis ataupun golongan tertentu di Surabaya.

Tahun 1880 mulai muncul sebutan *Beneden Stad* (kota bawah) dan *Boven Stad* (kota atas). *Beneden Stad* merupakan sentra bisnis sedangkan *Boven Stad* merupakan rumah tinggal orang Eropa. Orang-orang pribumi tidak hidup berkoloni tetapi lebih tersebar karena rakyat pribumi biasanya tinggal di dekat lahan-lahan pertanian ataupun tambak-tambak garam. Pemerintah kolonial membuat daerah pemukiman khusus bagi orang-orang China. Letak pemukiman orang-orang China disebut sebagai *Pecinan* yang mudah ditemukan karena berada di sekitar pasar.

Awal abad ke-20 terjadi perubahan status kota Surabaya menjadi *Gemeente* atau disebut kota madya. Perubahan ini berdampak diantaranya bertambahnya pasar, pembangunan pemukiman dan pembangunan jalan raya. Pasar di Surabaya awalnya hanya ada dua bertambah menjadi enam pasar dan bertambah lagi menjadi 19 pasar. Dampak selanjutnya yaitu pembangunan perumahan bagi orang-orang Eropa, Hindia-Belanda, China dan orang kaya Eropa. Pembangunan perumahan ini tidak dapat mencakup kebutuhan rakyat pribumi karena hanya mampu disewa oleh orang-orang kaya sehingga pola pemukiman yang ada masih sama dan berdasarkan etnis. Pembangunan jalan raya dimulai pada tahun 1906 dengan dilakukan persetujuan pembangunan dan pemeliharaan jalan raya. Pelaksanaan pembangunan dan perbaikan jalan dimulai pada tahun 1910. Tahun 1913 hingga 1923 terus dikeluarkan peraturan

terkait perlengkapan fasilitas jalan raya. Peraturan tersebut berdampak pada kemudahan penggunaan jalan raya karena terdapat fasilitas seperti lampu jalan dan tanda jalan.

Daftar Rujukan

- Achdian, A. (2018). *Membangun infrastruktur memperkuat ketahanan ekonomi: dinamika Kota Surabaya dan Jawa Timur sebagai penyangga ekonomi bangsa*. Jakarta: Bank Indonesia Institute.
- Aradian, E. A. (2018). Pancaragam Surabaya tempo dulu: perjuangan kelas, simbolisme kota, dan fluktuasi ekonomi. *Jurnal Sejarah*, 1(2), 103–110.
- Baskoro, S. (2017). Surabaya sebagai Kota Kolonial Modern pada akhir abad ke-19: industri, transportasi, permukiman, dan kemajemukan masyarakat. *Mozaik Humaniora*, 17(1), 157-180.
- Basundoro, P. (2016). Politik rakyat kampung di Kota Surabaya awal abad ke-20. *Sasdaya Gadjah Mada Journal of Humanities*, 1(1), 1-33.
- Boediono. (2016). *Ekonomi Indonesia dalam lintas sejarah*. Jakarta: PT. Nizam Pustaka.
- Fandy A, C. (2017). Perkembangan Pemukiman Eropa di Surabaya Tahun 1910-1930. *Avatara*, 5(3).
- Hartono, S dan Handinoto, H. (2007). Surabaya Kota Pelabuhan (Surabaya port city) studi tentang perkembangan bentuk dan struktur sebuah kota pelabuhan ditinjau dari perkembangan transportasi akibat situasi politik dan ekonomi dari abad 13 sampai awal abad 21. *DIMENSI (Journal of Architecture and Built Environment)*, 35(1), 88-99.
- Hudiyanto, R. (2009). Modernisasi transportasi di Kota Malang 1899-1930. *Jurnal Sejarah dan Budaya*, 2(2).
- Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Nidzam Fahmi, M. (2017). Kembang jepun (Handelstraat) sebagai pusat ekonomi etnis China di Surabaya tahun 1906-1930. *Avatara*, 5(1).
- Sudarmawan, W., & Basundoro, P. (2013). *Aktivitas Gementee Surabaya Tahun 1906-1942. VERLEDEN: Jurnal Kesejarahan*, 2(1), 1-10.