

Hari/Tanggal : Rabu/18 Agustus 2021

Waktu : Pukul 13.00 WITA-Selesai

**Tempat : Ruang Departemen Ilmu Sejarah,
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin/Via Zoom**

PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA MAKASSAR

TAHUN 1965-1978



SKRIPSI

**Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat ujian guna memperoleh gelar
Sarjana Humaniora pada Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya**

Universitas Hasanuddin

Oleh:

EVELYN BONGA LIMBONG

Nomor Pokok: F811 16 311

DEPARTEMEN ILMU SEJARAH

FAKULTAS ILMU BUDAYA

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

SKRIPSI

**PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA MAKASSAR
TAHUN 1965-1978**

Disusun dan diajukan oleh:

EVELYN BONGA LIMBONG

F811-16-311

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi pada tanggal 18 Agustus 2021 dan dinyatakan telah memenuhi sejumlah persyaratan:

Menyetujui,
Komisi Pembimbing
Konsultan I **Konsultan II**



Dr. Amrullah Amir, S.S., M.A.
NIP. 19741016 200312 1 001



Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S.
NIP. 19641217 199803 1 001

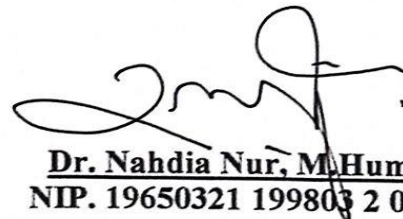
Mengetahui,

**Dekan Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin**



Prof. Dr. Akin Duli, M.A.
NIP. 19640716-199103 1 010

**Ketua Departemen Ilmu Sejarah
Universitas Hasanuddin**



Dr. Nahdia Nur, M.Hum.
NIP. 19650321 199803 2 001

**FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN**



Pada hari Rabu, 18 Agustus 2021, Panitia Ujian Skripsi Departemen Ilmu Sejarah telah menerima dengan baik skripsi yang berjudul:

**PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA MAKASSAR
TAHUN 1965-1978**

Yang diajukan untuk memenuhi salah satu syarat Ujian Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin.



Makassar, 18 Agustus 2021

- | | | |
|--|---------------------|---|
| 1. Dr. Amrullah Amir, S.S.,M.A. | Ketua |  |
| 2. Drs. Dias Pradadimara, M.A.,M.S. | Sekretaris |  |
| 3. Dr. Ilham, S.S.,M.Hum. | Penguji I |  |
| 4. Dr. H. Muh. Bahar Akkase Teng,
LCP.,M.Hum. | Penguji II |  |
| 5. Dr. Amrullah Amir, S.S.,M.A. | Konsultan I |  |
| 6. Drs. Dias Pradadimara, M.A.,M.S. | Konsultan II |  |

PERNYATAAN KEASLIHAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Evelyn Bonga Limbong

NIM : F811 16 311

Departemen : Ilmu Sejarah FIB Unhas

Dengan ini menyatakan yang sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul:

**“PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA MAKASSAR
TAHUN 1965-1978”**

adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, kecuali yang tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata dalam skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut sesuai hukum yang berlaku dan saya bertanggung jawab secara pribadi dan tidak melibatkan pembimbing dan penguji.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan tanpa paksaan ataupun tekanan dari pihak manapun.

Makassar, 18 Agustus 2021
Yang membuat pernyataan,



Evelyn Bonga Limbong



KATA PENGANTAR

Salam Sejahtera,

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala berkat dan anugerah-Nya yang melimpah serta kemurahan dan kasih setia-Nya yang senantiasa menyertai setiap proses yang penulis lalui sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar tahun 1965-1978**” sebagai syarat dalam menyelesaikan Program Sarjana (S1) guna mendapatkan gelar Sarjana dari Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.

Dalam penyusunan skripsi ini telah melalui perjalanan panjang yakni dengan berbagai proses dan tantangan yang tidak mudah. Bermula di masa-masa awal pencarian tema untuk penelitian yang memerlukan waktu yang panjang dan juga boleh dikata cukup menguras pikiran dan tenaga. Salah satu hal yang juga menjadi hambatan adalah memburuknya situasi dikarenakan pandemi Covid-19 yang membatasi gerak penulis terutama dalam penelusuran data-data arsip sehingga menjadi penghambat dalam penyelesaian penelitian ini.

Skripsi ini secara khusus saya persembahkan untuk kedua orang tua yang amat sangat saya cintai dan saya banggakan yakni Papa **Gidion Tandi** dan Mama **Yohana Bonga Limbong**. Sosok yang sangat hebat, sangat sabar dan telah berjuang sangat keras agar anaknya dapat mengecap pendidikan sampai ke jenjang perguruan tinggi dan boleh mendapatkan gelar sarjana. Dari lubuk hati yang paling dalam penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala doa, motivasi dan jerih payah yang disertai dengan tetesan

keringat dan air mata dalam memperjuangkan agar anak-anakmu dapat merasakan kebahagiaan serta kemudahan dalam menjalani kehidupan. Tak lupa penulis juga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya untuk saudara-saudara terkasih yakni **Risna Gidion, Reni Gidion dan Riky William** atas segala dukungan doa dan segala perhatiannya kepada penulis sedari kecil hingga sekarang tiada henti-hentinya memberi semangat dan juga motivasi, terutama dalam masa-masa menggarap tugas akhir ini. Semoga kita semua senantiasa berada dalam dekapan tangan kasih Tuhan serta dikaruniakan umur panjang hingga kelak boleh bersama-sama melihat janji Tuhan dinyatakan lebih lagi dalam kehidupan kita. Juga kepada **Megayanti** yang juga selalu menyemangati bahkan terkadang rela begadang untuk menemani penulis dalam mengerjakan skripsi ini. Tetap semangat memperjuangkan pendidikanmu dan selalu andalkan Tuhan. Ungkapan terima kasih juga penulis haturkan kepada seluruh keluarga yang telah mendukung dan selalu mendoakan. Semoga selalu hidup saling mengasihi satu sama lain sehingga selalu berbahagia.

Penulis menyadari banyak pihak yang turut memberikan dukungan selama dalam masa perkuliahan. Oleh karena itu, penulis dengan penuh hormat mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya bagi semua pihak-pihak yang telah membantu terutama dalam penyusunan skripsi ini baik yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung, terutama kepada:

1. Dosen Pembimbing I yakni **Dr. Amrullah Amir, S.S.,M.A.** dan **Drs. Dias Pradadimara, M.A.,M.S.** selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk membimbing selama dalam proses

penulisan skripsi ini. Terima kasih telah berbagi ilmu dan juga memberi masukan-masukan yang sangat berharga kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

2. Dosen Pembimbing Akademik yakni **Dr. Ilham, S.S.,M.Hum** yang sekaligus banyak memberi masukan terutama pada masa-masa awal ketika penulis mencari tema penelitian bahkan banyak memberikan masukan dalam masa penyusunan proposal penelitian. Juga kepada **Alm. Prof. Dr. Abd. Rasyid Asba, M.A.**, yang juga pernah menjadi dosen pembimbing akademik penulis.
3. **Dr. Nahdiah Nur, M.Hum.**, selaku ketua departemen dan **Drs. Abd. Rasyid Rahman, M.Ag.**, selaku sekretaris departemen. Tidak lupa pula ucapan terima kasih kepada seluruh jajaran dosen yakni **Alm. Margriet Mokka Lappia, S.S.,M.S.**, **Dr. Bahar Akkase Teng, Lcp.,M.Hum.**, **Dr. Suriadi Mappangara, M.Hum.**, **Dr. Abd. Rahman Hamid, M.Si.**, **Dr. Bambang Sulistyو Edi Purwanto, M.S.**, **Dr. Muslimin AR Effendy, M.A.**, **Nasihin, S.S.,M.A.**, dan **Andi Lili Evita, S.S.,M.Hum** yang telah berbagi ilmu kepada penulis selama mengikuti masa perkuliahan. Juga kepada **Uddjie Usman Pati, S.Sos.**, selaku Kepala kesekretariatan Departemen Ilmu Sejarah yang telah membantu penulis dalam pengurusan berkas selama masa perkuliahan.
4. Dekan Fakultas Ilmu Budaya beserta para wakil dekan dan seluruh jajarannya terutama staf pegawai administrasi yang telah banyak

membantu dalam segala jenis pengurusan berkas selama masa perkuliahan di Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.

5. Sahabat-sahabatku terkasih yang sekaligus sudah seperti saudara yakni **Fitri Ramdayani Mahmud, Nur Asiska, Rahmadi, Muh. Rais** dan **Nasruddin**. Kalian adalah orang-orang yang sangat luar biasa yang kukenal. Terima kasih selalu menemani dalam menjalani hari-hari semasa perkuliahan yang penuh dengan cerita suka bahkan duka. Terima kasih untuk canda, tawa dan kegilaan yang tercipta dalam perjalanan persahabatan ini. Meskipun kita tidak akan pernah tahu apa yang terjadi kedepannya, harapku kita tidak akan pernah saling melupa. Terima kasih telah menjadi orang-orang yang selalu mengingatkan untuk tidak bermalas-malasan dan juga tiada henti-hentinya mengingatkan untuk mengerjakan skripsi ini bahkan banyak membantu dalam menyusun skripsi ini. Semoga dalam menapaki jejak kehidupan kita selalu diberkati oleh yang Mahakuasa. Love you all and see you on top!!!
6. Keluarga Besar **COACHING OASIS** terutama kepada **kak William, kak Vico, kak Hence, Vivi, Arfin, Tari, Eva, Juna, Elsa, Sherren, Resti** dan yang tidak sempat penulis sebut satu persatu. Orang-orang yang luarbiasa yang selalu menyemangati khususnya dalam masa-masa bergumul dengan tugas akhir. Terima kasih untuk setiap dukungan doa dan motivasinya. Benar bahwa dalam kondisi yang tidak ideal sekalipun, ketika kita menaruh Iman dan pengharapan dalam

Tuhan, tidak akan ada kekecewaan. Kita hanya perlu mengerjakan apa yang menjadi bagian kita dan selebihnya menjadi urusan Tuhan. Mengasihimu all, God Bless more.

7. Teman-teman seperjuangan Historian 2016 (**Pitto, Ikka, Intan Rifana, Dayen, Dewi, Selvi, Sinar, Ega, Kiki, Tati, Nisa, Intan DW, Benazer, Jusni, Erni, Alle, Madi, Rais, Allu, Hendra, Arisal, Erwin S, Burhan, Arafah, Erwin Gutawa, Isman, Ammar, Zul, Fachrul, Akang, Alam**) yang telah mengukir kenangan bersama semasa perkuliahan. Ingatlah itu menjadi sebuah sejarah yang takkan terlupakan.
8. Keluarga Besar **PMKO Sastra Unhas** yang telah memberikan banyak kenangan bersama dalam mengangkat tugas dan tanggung jawab dalam pelayanan di kampus. Terkhusus untuk sahabat-sahabatku tercinta yakni **Kris, Ivon, Olin, Wiwien**, terima kasih sudah menemani dan menguatkan serta telah mengukir tawa bersama dalam setiap proses dikampus terlebih dalam pelayanan. Semoga kita selalu diberkati terlebih dalam masa-masa penantian akan janji Tuhan digenapi dalam hidup yang masih Tuhan karuniakan.
9. Keluarga Besar **HUMANIS KMFIB-UH** yang telah memberikan berbagai pengalaman berproses dalam organisasi. Terima kasih juga untuk senior-senior yakni kak Acil, kak Marwan, kak Apos, kak Fatin, kak Herman, kak Karim, kak Entong, kak Maman, kak Syahrul, kak

Ibnu, kak Dharul, kak Yuli, serta semua yang tak bisa penulis sebutkan satu-persatu.

10. Teman-teman KKN Tematik Gelombang 102 tahun 2019 Desa Limapocoe (**Ayi, Mae, Dalla, Ayu, Wiyah, Uni, Amel, Aldi, Aas**) untuk kebersamaannya dan kegilaannya selama di posko. Tanpa kalian posko pasti akan terasa sangat membosankan. Juga kepada **Dhyta, Firdah, Anti', Almin, dan Hadi**, terima kasih kebersamaannya di posko persinggahan yang singkat selama kurang lebih seminggu tapi takkan terlupakan.

Penulis menyadari skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna. Karena itu, kritik dan saran yang membangun senantiasa penulis harapkan demi perbaikan dalam penulisan di kemudian hari. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca dan juga dapat menjadi sumber referensi baru.

Makassar, 16 Juli 2021

Evelyn Bonga Limbong

DAFTAR ISI

	Hlm
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN	iii
PERNYATAAN KEASLIHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR PETA	xv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Batasan Masalah.....	5
1.3 Rumusan Masalah	6
1.4 Tujuan Penelitian.....	7
1.5 Manfaat Penelitian.....	7
1.6 Tinjauan Pustaka	7
1.7 Metode Penelitian.....	9
1.8 Sistematika Penulisan	12
BAB II GAMBARAN UMUM KOTA MAKASSAR	14
2.1 Sejarah Singkat Kota Makassar	15
2.2 Kondisi Geografis dan Administratif kota Makassar	20
2.2.1 Kondisi Geografis.....	20
2.2.2 Administratif Kota Makassar	21

2.3 Penduduk Kota Makassar	25
2.4 Kebijakan Pembangunan Kota Makassar	29
BAB III INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTAMADYA MAKASSAR TAHUN 1965-1971.....	38
3.1 Infrastruktur Jalan di Kota Makassar sebelum Tahun 1965	38
3.2 Infrastruktur Jalan di Kota Makassar Tahun 1965-1971	46
BAB IV INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTAMADYA UJUNG PANDANG TAHUN 1971-1978.....	64
4.1 Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kotamadya Ujung Pandang Tahun 1971-1974	65
4.2 Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kotamadya Ujung Pandang Tahun 1974-1978	79
4.3 Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kotamadya Ujung Pandang Pasca Perluasan Kota	86
BAB V PENUTUP	88
5.1 Kesimpulan	88
DAFTAR PUSTAKA	91
LAMPIRAN	96

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perkembangan Penduduk Kotamadya Ujung Padang	24
Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Kotamadya Ujung Pandang	27
Tabel 3.1 Panjang Jalanan yang dikerjakan tahun 1965-1969 di Kota Makassar	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peta Kawasan <i>Vlaardingen</i> dan sekitarnya	16
Gambar 3.1 <i>Pasarstraat</i> (sekarang Jalan Nusantara)	39
Gambar 3.2 <i>Chinessestraat</i> (sekarang Jalan Sulawesi)	40

DAFTAR PETA

Peta 2.1 Peta Kotamadya Ujung Pandang Setelah diperluas	23
Peta 3.1 Objek Pembangunan Jalan Tahun Anggaran 1969/1970.....	54
Peta 3.2 Objek Pembangunan Jalan Tahun Anggaran 1970/1971.....	60
Peta 4.1 Objek Pembangunan Jalan Tahun Anggaran 1971/1972.....	68
Peta 4.2 Objek Pembangunan Jalan Tahun Anggaran 1972/1973.....	71
Peta 4.3 Objek Pembangunan Jalan Tahun Anggaran 1973/1974	75
Peta 4.4 Objek Pembangunan Jalan Tahun Anggaran 1974/1975	81
Peta 4.5 Lokasi Pembangunan Jalan Andi Pangerang Pettarani	84

ABSTRAK

Evelyn Bonga Limbong (F81116311), dengan judul “Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar tahun 1965-1978”, yang dibimbing oleh Dr. Amrullah Amir, S.S.,M.A. dan Drs. Dias Pradadimara, M.A.,M.S.

Skripsi ini membahas mengenai Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar pada tahun 1965-1978, sebagai prasarana yang penting yang mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kota Makassar tepatnya pada masa Kotamadya Makassar dan ketika berubah menjadi Kotamadya Ujung Pandang setelah diadakan perluasan kota. Metode yang digunakan adalah metode sejarah yang terdiri dari beberapa tahapan penting seperti pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi atau kritik sumber, interpretasi dan penulisan sejarah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dimulai sejak tahun 1965 telah dilakukan pembangunan infrastruktur jalan dalam wilayah Kota Makassar yang berfokus pada wilayah bagian selatan kota, tengah kota, dan wilayah bagian utara kota. Wilayah tersebut merupakan daerah permukiman, perkantoran, pertokoan dan pelabuhan. Kemudian setelah diadakan perluasan sampai ke pinggiran kota dibagian timur (1971), pembangunan infrastruktur jalan berfokus pada wilayah panakukkang sebagai daerah pengembangan kota baru namun pembangunan jalan juga masih tetap dilakukan di kawasan kota lama. Adapun beberapa jenis pekerjaan jalan yang dilakukan pada periode penelitian ini adalah pembangunan jalan baru, pengerasan, pendobelan, penetrasi, pekerjaan jalanan lorong, pelebaran jalan, *upgrading*/pengaspalan dan pendobelan aspal.

Kata Kunci: Kota Makassar, Pembangunan, Infrastruktur Jalan

ABSTRACT

Evelyn Bonga Limbong (F81116311), with the title “The Development of Road Infrastructure in Makassar City in 1965-1978”, supervised by Dr. Amrullah Amir. S.S.,M.A. and Drs. Dias Pradadimara, M.A.,M.S.

The aims of this thesis is to discuss the development of the road infrastructure in Makassar since 1965 to 1978, as an important infrastructure that received special attention from the Makassar City government, precisely during the Makassar Municipality and when it changed to Ujung Pandang Municipality after the city expansion was held. The method used is the historical method which consists of several important stages such as topic selection, source collection, source verification or criticism, interpretation and historical writing.

The result shows that starting in 1965, road infrastructure development has been carried out in the Makassar City area, which focuses on the southern part of the city, the city center, and the northern part of the city. The area is a residential area, offices, shops and ports. Then after the expansion was carried out to the eastern suburbs (1971), road infrastructure development focused on the Panakukkang area as a new city development area. Yet, road construction was still carried out in the old city area. There are several types of road works carried out during this research period, namely the construction of new roads, hardening, doubling, penetration, alley road works, road widening, upgrading/asphalt and asphalt doubling.

Keywords: Kota Makassar, Pembangunan, Infrastruktur Jalan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Infrastruktur adalah salah satu bagian penting dalam pembangunan, selain dari pembangunan ekonomi dan sumber daya manusia.¹ Infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam mendukung kegiatan di berbagai bidang. Sehingga keberadaan pembangunan infrastruktur memiliki peranan yang sangat penting sebagai pendukung bagi masyarakat dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Keberadaan Infrastruktur seperti halnya sarana jalan merupakan realisasi dari modernitas. Modernitas sebagai segala hal yang terkait dengan unsur-unsur dan sifat modern baik dalam ide atau gagasan maupun dalam praktiknya menjadi penanda pada rezim Orde Baru. Wujud modernitas dalam rezim Orde Baru dipraktekkan dalam pembangunan sama seperti yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Makassar di masa itu. Dalam suasana ini pula, Kota Makassar sudah dirancang menjadi kota budaya sejak awal Orde Baru.² Pembangunan Kota Makassar secara sederhana kemudian dikembangkan untuk pemenuhan tuntutan kehidupan masyarakat yang berubah. Salah satunya yakni pengembangan pembangunan infrastruktur jalan.

¹ Elfindri. dkk, *Ekonomi Pembangunan Daerah*, (Depok: Raja Grafindo Persada, 2019), hlm. 335.

² Ilham, "Penyeragaman dan Wajah Buram Modernitas di Kota Makassar Pada Masa Orde Baru," *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, Vol. 4, No. 1, 2019, hlm. 16.

Pada awalnya, jalan dibuat untuk mempermudah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Seiring dengan berkembangnya zaman, jalan memiliki makna dan implikasi yang semakin luas. Tidak lagi sekedar sebagai infrastruktur untuk perpindahan dari satu titik ke titik lainnya, tetapi jalan juga sebagai area untuk mempertontonkan kekuasaan, gaya hidup, kekayaan, dan bahkan dalam waktu yang bersamaan juga untuk meminggirkan kelompok-kelompok tertentu yang kalah dalam persaingan.³

Perkembangan awal jalan di berbagai wilayah di Indonesia secara umum ditandai dengan jalan yang masih berupa jalan setapak (*footpaths*) atau jalan tanah tanpa pengerasan. Pembangunan jalan di Indonesia terjadi pada saat mulai munculnya kerajaan-kerajaan di wilayah Nusantara,⁴ yang posisinya adalah sebagai pusat perdagangan mancanegara. Untuk kelancaran dalam melakukan perdagangan, maka dibuatlah jalan untuk mengangkut barang-barang dagangan (namun belum diketahui jelas bagaimana susunan konstruksi yang digunakan).

Prasarana darat berupa jalan menjadi perhatian utama sejak masa Pemerintah Hindia Belanda. Pemerintah memberikan aturan-aturan dalam penamaan wilayah/jalan sesuai area dan fungsi wilayahnya. Untuk pusat kawasan bisnis dan perdagangan diberi nama *Straat*. Kemudian ada *Weg*, nama jalan yang

³ Purnawan Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016), hlm. 134.

⁴ Kerajaan yang dimaksud antara lain pada zaman Kerajaan Tarumanegara, Kerajaan Melayu, Kerajaan Kutai, Kerajaan Sriwijaya, dan kerajaan lainnya mulai dari tahun 400-1519 Masehi. Pada zaman ini, keberadaan Nusantara adalah sebagai pusat perdagangan mancanegara khususnya Cina, India, Portugis, Arab, dan Belanda. Lihat Wira Arga Waringga, "Historis Jalan Raya di Indonesia", (https://www.academia.edu/5472971/HISTORIS_JALAN_RAYA_DI_INDONESIA). (diakses pada 01 Maret 2020, pukul 15.43 WITA).

diberikan untuk daerah permukiman yang mana dikawasan ini pemerintah melarang kegiatan berdagang. Selanjutnya yaitu penamaan *Laan* dipakai untuk jalan penghubung antara jalan ramai. Terakhir jalur lebar ditengah jalur hijau diberi nama Boulevard.⁵

Di wilayah Sulawesi Selatan sejak pertengahan abad ke-19 (1860-an), telah dibangun beberapa jaringan jalan darat yang menghubungkan antar daerah di kawasan ini, yang merupakan daerah-daerah yang dikuasai langsung oleh pemerintah kolonial maupun menghubungkan dengan kerajaan-kerajaan tetangga di sekitarnya. Sedangkan di wilayah perkotaan Makassar yang kita kenal dewasa ini, beberapa jalan telah ada sejak abad ke-18 hingga abad ke-19, seperti jalan utama menuju ke Bontoala yang disebut juga dengan *hoogepad* (“tapak tinggi”, sekarang Jalan Ahmad Yani), *Chinestestraat* (Jalan Pecinan), *Tuinstraat* (Jalan Kebun), *Buitenmuurstraat/Muurstraat* (Jalan Luar Tembok/Jalan Tembok, sekarang Jalan Timor), *Grootestraat* (Jalan Sumba), *Burgerwachtstraat* (Jalan Jampea), *Zandestraat* (Jalan Bali), *Pasarstraat* (Jalan Pasar, kini Jalan Nusantara) dan *Marosstraat* (Jalan Maros).⁶ Jalan inilah yang menjadi cikal bakal perkembangan jalan di kota Makassar.

⁵ Saud, Faizal A. “Matjam Djenis Djalan di Kota Makassar Djaman Doeloe,” <http://smartcitymakassar.com/2016/07/21/matjam-djenis-djalan-di-kota-makassar-djaman-doeloe/>, (diakses pada 03 agustus 2020 pukul 16.04 WITA)

⁶ Alief Nur Situdju M.N. Nadjamuddin, “Jaringan Jalan Darat di Sulawesi Bagian Selatan tahun 1824-1906,” Skripsi, (Makassar: Universitas Hasanuddin, 2019), hlm. 104-108.

Dimulai pada masa pemerintahan seorang walikota Makassar yang bernama M. Daeng Patompo⁷ yang berusaha untuk mewujudkan proyek-proyek modern di kota Makassar yang dikenal dengan Program Pemberantasan 3-K (Kemiskinan, Kemelaratan, dan Kebodohan). Proyek modern pertama yaitu perumahan “Ujung Pandang Plan”. Selain itu, konsep jalan yang terkoneksi antara berbagai bagian kota juga dikerjakan, yakni Jalan Lingkar (*ring road*) yang dibangun mengelilingi seluruh kota.⁸ Sejak jaringan transportasi diperbaiki dan ditingkatkan, jalan tidak hanya berfungsi sekadar sebagai media berlalu lintas, tempat orang dan kendaraan berlalu lalang menghubungkan satu titik ke titik lainnya. Akan tetapi, jalan juga berfungsi sebagai etalase kota, tempat orang memamerkan jati diri dan statusnya.⁹

Melihat tuntutan akan pentingnya infrastruktur jalan bagi perkembangan kehidupan masyarakat, maka pemerintah kota menaruh perhatian terhadap pembangunan infrastruktur untuk penataan kota termasuk infrastruktur jalan di wilayah Kota Makassar. Berdasarkan AKUP,¹⁰ dimulai sejak tahun 1965, pada masa pemerintahan walikota M. Daeng Patompo direncanakan Pola Dasar

⁷ M. Daeng Patompo dianggap sebagai walikota fenomenal dalam Sejarah Kota Makassar. Beliau menjabat sebagai Walikota Makassar sejak 1965 hingga menjelang 1980 dan berhasil membangun banyak proyek-proyek penting yang dikenang dalam jangka lama. (Ilham Daeng Makkelo, “Menjadi Kota Modern: Transformasi Kota Makassar Pada Abad ke-20,” *Jurnal Sejarah*, Vol. 1, No. 2, 2018, hlm. 54).

⁸ *Ibid.*,

⁹ Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*, *Loc.cit.*, hlm. 140.

¹⁰ Arsip Kotamadya Ujung Pandang: Seri rencana Pembangunan 5 tahun Kotamadya Ujung Pandang 1965-1970, 1969-1973...”, (Makassar: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, 1996), No. Reg. 1465.

Pembangunan Kotamadya Makassar 1965-1970 yaitu pembangunan diberbagai bidang juga didalamnya memuat usaha untuk perbaikan, pelebaran, dan bahkan pembuatan jalan-jalan baru. Adapun Kota Makassar sempat mengalami perubahan nama menjadi Kotamadya Ujung Pandang setelah diadakan perluasan kota dari 21 km² menjadi 215 km² berdasarkan Peraturan Pemerintah RI No. 51 Tahun 1971.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka tulisan ini melihat bahwa perkembangan modernitas sedikit banyaknya berdampak pada penataan kota terutama juga pada Infrastruktur Jalan. Mengingat bahwa penulisan sejarah mengenai infrastruktur atau prasarana di wilayah perkotaan di kawasan Indonesia Timur masih kurang di kaji secara umum, hal ini yang membuat penulis tertarik untuk meneliti secara ilmiah mengenai perkembangan infrastruktur jalan di Kota Makassar pada masa pemerintahan M. Daeng Patompo sebagai walikota Makassar saat itu. Dari uraian singkat di atas, maka tulisan ini kemudian diberi judul: **“Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar Tahun 1965-1978.”**

1.2 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini menetapkan sejumlah batasan mengenai objek yang akan dikaji. Hal tersebut dilakukan agar penelitian sejarah yang ingin dilaksanakan dapat dijelaskan secara maksimal, sesuai sasaran yang hendak dicapai. Pembatasan ini dilakukan agar cakupan dalam melakukan penelitian tidak meluas dari segi waktu maupun tempat dan penulis bisa lebih fokus.

Ada 2 batasan dalam melakukan penulisan skripsi, yakni batasan spasial (tempat) dan batasan temporal (waktu). Batasan spasial dari penelitian ini adalah Kota Makassar yang kemudian pada tahun 1971 berubah namanya menjadi

Kotamadya Ujung Pandang setelah diadakan perluasan kota. Kota ini merupakan salah satu kota dengan tingkat perkembangan yang cukup pesat dalam hal pembangunan infrastruktur terutama jalan. Adapun batasan temporal penelitian ini dimulai tahun 1965, yang mana pada saat itu muncul sebuah gebrakan baru oleh walikota Makassar yang bernama M. Dg. Patompo yang diwujudkan dalam proyek-proyek pembangunan salah satunya dalam pembangunan infrastruktur jalan. Sejak terpilih sebagai walikota menjelang Orde Baru di tahun 1965, beliau menetapkan rencana “Pola Dasar Pembangunan Kotamadya Makassar 1965-1970” sebagai program jangka pendek yang lebih terkenal sebagai Program Pemberantasan 3-K (kemiskinan, kemelantaran, dan kebodohan). Salah satu tujuan program ini adalah capaian kebutuhan hidup termasuk cukup perhubungan yang direalisasikan dengan usaha perbaikan, pelebaran dan bahkan pembuatan jalan-jalan baru. Penulis membatasi tahun penelitian sampai pada tahun 1978 sebagai akhir dari masa jabatan M. Daeng Patompo sebagai Walikota Makassar.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi Infrastruktur Jalan di Kota Makassar sebelum perluasan kota (1965-1971)?
2. Bagaimana perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar setelah perluasan kota (1971-1978)?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui kondisi Infrastruktur Jalan di Kota Makassar sebelum perluasan kota Makassar (1965-1971)
2. Untuk mengetahui perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar setelah perluasan kota Makassar (1971-1978)

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini:

1. Diharapkan menjadi sumber pengetahuan baru mengenai kajian sejarah infrastruktur yang memberikan gambaran bagaimana perkembangan infrastruktur terkhusus jalan di Kota Makassar pada tahun 1965-1978 di kota Makassar
2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kondisi infrastruktur Jalan di kota Makassar dan perkembangannya pada masa jabatan walikota M. Dg. Patompo.

1.6 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan suatu penelitian, ada beberapa metode yang digunakan dalam penulisan karya ilmiah seperti studi pustaka, studi arsip dan sumber sejarah lisan. Berikut identifikasi mengenai studi pustaka dalam penelitian **“Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Makassar tahun 1965-1978”**

Sebuah buku karya Purnawan Basundoro dengan judul *Pengantar Sejarah Kota*. Pada bab XI “Politik Jalan Raya”, dijelaskan secara singkat dan jelas mengenai sejarah pembangunan jalan raya, dan perkembangan jalan-jalan darat di

daerah-daerah perkotaan dari masa ke masa terutama mengenai pembangunan jalan raya di Kota Surabaya yang menciptakan perubahan pada kondisi sosial dan budaya masyarakat setempat. Tulisan ini akan dijadikan sebagai perbandingan dalam melihat pembangunan infrastruktur jalan di kota lain.

Buku yang berjudul *H.M. Dg. Patompo Biografi Perjuangan* yang menggambarkan bagaimana M. Dg Patompo dalam perjalanannya sebagai walikota Makassar (1965-1978) dalam pembangunan kota Makassar yang diwujudkan melalui proyek-proyek yang dikerjakan pada masa jabatannya sebagai walikota yang mewujudkan pembangunan fisik kota yaitu fasilitas-fasilitas perkotaan termasuk pembangunan infrastruktur jalan dalam wilayah kota Makassar. Buku ini akan menjadi rujukan untuk menjelaskan mengenai berbagai kebijakan pembangunan di Kota Makassar pada masa itu.

Selanjutnya Buku dengan judul *Menyingkap Tabir Kegelapan (Fragmen Revolusi Pembangunan)* yang merupakan laporan kerja M. Dg. Patompo sebagai walikota Makassar dari tahun 1965-1978. Dalam buku ini menjelaskan tentang bagaimana situasi pemerintahan dalam kotamadya Makassar pada masa jabatan beliau sebagai walikota dan juga mengenai rehabilitasi pembangunan dan secara umum mengenai pembangunan di kota Makassar terkhusus mengenai pembangunan infrastruktur jalan. Sehingga akan menjadi acuan dalam penulisan mengenai pembangunan jalan di periode penelitian ini.

Untuk metode penulisan dari penelitian ini, penulis menggunakan buku berjudul *Pengantar Ilmu Sejarah* dari Kuntowijoyo. Dalam buku ini menjelaskan mengenai gambaran-gambaran hal-hal yang perlu diperhatikan dalam sebuah

penulisan khususnya pada penulisan sejarah. Buku ini juga memberi penjelasan mengenai pendekatan-pendekatan yang harus dilakukan dalam melakukan sebuah penelitian dan juga metode yang harus dilakukan dalam membuat tulisan ilmiah sehingga sangat membantu dalam penulisan ini.

Penulis juga merujuk dari tulisan ilmiah yakni sebuah skripsi dengan judul Jaringan Jalan Darat di Sulawesi Bagian Selatan Tahun 1824-1906 karya Alief Nur Situdju M.N. Nadjamuddin. Dalam tulisan ini terdapat bagian yang memberi gambaran mengenai prasarana darat awal di Sulawesi bagian selatan, termasuk di wilayah perkotaan yaitu Kota Makassar. Tulisan ini akan menjadi sebuah acuan dalam menjelaskan terkait prasarana awal jalan yang ada di Sulawesi selatan khususnya di Kota Makassar.

Jurnal Sejarah Citra Lekha, Vol. 4, No. 1, 2019: 15-35 yang didalamnya termuat tulisan ilmiah oleh Ilham dengan judul “Penyeragaman dan Wajah Buram Modernitas di Kota Makassar pada masa Orde Baru”. Tulisan ini menjelaskan tentang modernitas di Kota Makassar pada masa Orde Baru yaitu realisasi dari proyek-proyek pembangunan oleh pemerintah kota termasuk di dalamnya pembangunan infrastruktur jalan beserta dampak yang muncul dari proses modernisasi seperti permasalahan perkotaan, yakni lingkungan fisik perkotaan dan kehidupan sosial penduduk kota.

1.7 Metode Penelitian

Dalam melakukan penulisan penelitian sejarah harus menggunakan metode penelitian. Metode Penelitian merupakan suatu cara atau aturan sistematis, yang digunakan sebagai proses untuk memperoleh sejumlah fakta guna mencari

kebenaran dari sebuah permasalahan. Secara umum ada 5 tahapan dalam melakukan penelitian sejarah, yaitu: pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi (kritik sumber), interpretasi, dan penulisan sejarah.

1. Pemilihan topik, yaitu proses memilih suatu pokok permasalahan yang hendak diangkat dalam suatu penulisan sejarah. Dalam memilih suatu topik, maka ada dua hal yang perlu diperhatikan, yaitu kedekatan emosional dan kedekatan intelektual. Dua hal tersebut, baik subjektif maupun objektif, sangat penting. Setelah topik ditemukan, barulah kemudian disusun suatu rencana penelitian untuk penulisan sejarah ke depan.¹¹
2. Pengumpulan sumber, yaitu tahap pengumpulan data-data atau sejumlah sumber mengenai topik yang akan dibahas yaitu dengan cara mengumpulkan data primer dan sekunder untuk keperluan penulisan. Data primer yang dikumpulkan berupa Arsip Pemerintah Kotamadya Ujung Pandang yang ditelusuri di Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan yang terkait dengan gambaran mengenai kota Makassar pada periode penelitian dan juga pembangunan infrastruktur jalan di Kota Makassar pada tahun penulisan. Arsip yang digunakan adalah Khasanah Arsip Kotamadya Ujung Pandang Volume I (1926-1988) dengan nomor registrasi 41, 326, 606, 577B, 1465, 1495, 1571 dan 2137. Adapun sumber sekunder yang digunakan penulis berupa buku-buku yang berkaitan dengan topik dan menjadi rujukan penulis ditelusuri

¹¹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu sejarah*, (Yogyakarta: Tiara wacana, 2013), hlm 70-72.

di Perpustakaan Universitas Hasanuddin, Perpustakaan Multimedia, Ruang Baca Badan Arsip dan Perpustakaan Provinsi Sulawesi Selatan. Adapun mengenai sumber dokumentasi/foto yang relevan dengan fokus kajian penulis ditelusuri di Ruang Baca Badan Arsip dan Perpustakaan Provinsi Sulawesi Selatan dan juga ditelusuri melalui internet (dari sumber yang terpercaya).

3. Verifikasi (Kritik Sumber), yaitu tahap memilah sumber-sumber yang telah dikumpulkan untuk mengetahui keabsahannya.¹² Kritik sumber digunakan untuk memverifikasi kembali kebenaran dan keakuratan sumber yang telah dikumpulkan. Kritik sumber terbagi atas 2 yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern dilakukan dengan mengetahui autentisitas yang dilihat dari huruf dalam naskah, cap atau tanda tangan juga kelengkapan sumber lainnya yang sesuai dengan zamannya. Setelah itu dilakukan kritik intern yang terkait dengan masalah kredibilitas atau kebenaran sumber dengan cara melihat hubungan dan kesamaan isi dari sumber dengan topik dari penelitian.
4. Interpretasi, yaitu tahap mengelola dan menganalisis sumber yang telah terkumpul untuk memperoleh fakta sejarah dari sumber primer maupun sekunder. Dari fakta-fakta yang dikumpulkan, penulis mencoba untuk memahami dan memberikan penafsiran kemudian menghubungkan satu sama lainnya sehingga dapat membentuk suatu peristiwa yang berkesinambungan dan memperoleh sebuah kesimpulan.

¹² *Ibid.*, hlm. 77.

5. Penulisan sejarah, yaitu tahap penulisan dari fakta-fakta sejarah yang telah diseleksi yang kemudian disusun dengan penulisan terhadap sejarah secara kronologis sehingga mudah untuk dipahami.

1.8 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan penelitian ini, agar menghasilkan suatu tulisan sejarah yang kronologis dan sistematis maka tulisan ini akan dibagi ke dalam lima bab. Bab pertama merupakan bab awal yang memuat pendahuluan yang terdiri dari latar belakang penelitian dari topik yang dipilih penulis, kemudian terdapat batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian serta sistematika penulisan.

Bab kedua dari tulisan ini akan menjelaskan mengenai gambaran umum kota Makassar seperti keadaan geografis, administratif dan penduduk Kota Makassar pada periode penelitian. Penulis juga akan memberikan penjelasan secara singkat mengenai kebijakan pembangunan yang diberlakukan pada masa itu. Seperti yang diketahui bahwa modernisasi di kota Makassar digenjut sejak awal orde baru dibawah pemerintahan walikota M. Daeng Patompo dalam hal ini pembangunan yang tujuannya untuk menunjang penataan fasilitas perkotaan.

Bab ketiga akan membahas mengenai kondisi Infrastruktur Jalan di kota Makassar sebelum tahun 1965 sampai pada tahun 1971 sebelum dilakukan perluasan kota. Penulis juga akan memberi penjelasan mengenai perkembangan dari jalan-jalan di kota Makassar yang dilihat dari usaha-usaha pemerintah dalam hal perbaikan, pelebaran dan bahkan pembuatan jalan-jalan baru di kota Makassar

yang tujuannya untuk memperlancar sarana perhubungan demi kepentingan perkembangan Kota Makassar.

Bab keempat dari penelitian ini akan menjelaskan perkembangan infrastruktur jalan di Kota Makassar setelah dilakukan perluasan kota (1971) yang mana bersamaan dengan itu nama Makassar berubah menjadi Ujung Pandang. Penulis juga akan memberi penjelasan mengenai bagaimana pembangunan jalan setelah pemerintah kota mulai berjalan yang ditandai dengan dibelakukannya Undang-Undang Republik Indonesia no. 5 tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan di Daerah. Adanya perencanaan pembangunan yang lebih matang dari pemerintah pusat dapat membantu pemerintah kota untuk perencanaan pembangunan kota yang lebih baik lagi seperti halnya dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Makassar sampai pada tahun 1978.

Adapun bab lima sebagai bab terakhir dari tulisan ini memuat kesimpulan akhir yang menguraikan hasil-hasil temuan penulis sebagai jawaban atas pertanyaan yang diajukan dan sebagai inti dari permasalahan yang diteliti.

BAB II

GAMBARAN UMUM KOTA MAKASSAR

Kata “Makassar” selalu digunakan untuk menerangkan kata yang mendahuluinya, seperti Orang Makassar, Tanah Makassar, Kerajaan Makassar, dan Kota Pelabuhan Makassar. Orang Makassar adalah salah satu kelompok etnis yang bermukim di wilayah pesisir barat dan selatan Sulawesi bagian selatan.¹

Makassar sebagai sebuah kota yang hadir dalam sejarah, telah menarik banyak perhatian para politisi, saudagar, pendidik, agamawan dan ilmuwan serta sejarawan. Kota Makassar tumbuh menjadi pusat pengembangan pendidikan dan budaya, dan juga sebagai arena pergolakan politik. Selain itu, Makassar juga tumbuh menjadi pusat kegiatan ekonomi.²

Makassar yang kita kenal dewasa ini, bukan hanya nama sebuah kota tetapi juga dipakai untuk sebuah kelompok etnik yang berdiam pada pesisir pantai barat setengah jazirah Sulawesi selatan. Kawasan yang didiami oleh etnik Makassar itu, kemudian dijadikan Belanda sebagai suatu wilayah pemerintahan (*afdeling* atau kabupaten) yang diteruskan oleh Jepang dan pemerintahan Indonesia dengan menggunakan nama Makassar.³

Penulisan pada bab ini akan membahas tentang gambaran Kota Makassar secara umum yang terbagi dalam empat poin penting yaitu pada sub bab pertama

¹ Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016), hlm. 12.

² Anwar Arifin, *Pergulatan Politik di Makassar 1945-1966*, (Jakarta: Pustaka irVan, 2019), hlm. 19.

³ *Ibid.*, hlm. 21.

adalah pembahasan sejarah singkat Kota Makassar, sub bab kedua adalah kondisi geografis dan administratif Kota Makassar, sub bab ketiga adalah penduduk Kota Makassar dan sub bab terakhir adalah kebijakan pembangunan Kota Makassar.

2.1 Sejarah Singkat Kota Makassar

Pada awalnya kota Makassar hanyalah merupakan sebuah perkampungan kecil, yang kemudian tumbuh sebagai bandar niaga yang penting. Nama Makassar juga digunakan untuk nama ibukota Kerajaan kembar Gowa-Tallo (Abad XVI-XVII). Sejalan dengan perkembangan Kerajaan Gowa-Tallo sebagai sebuah kerajaan maritim yang penting di masa itu, Makassar kemudian berkembang sebagai Bandar niaga yang dikenal oleh dunia internasional.⁴

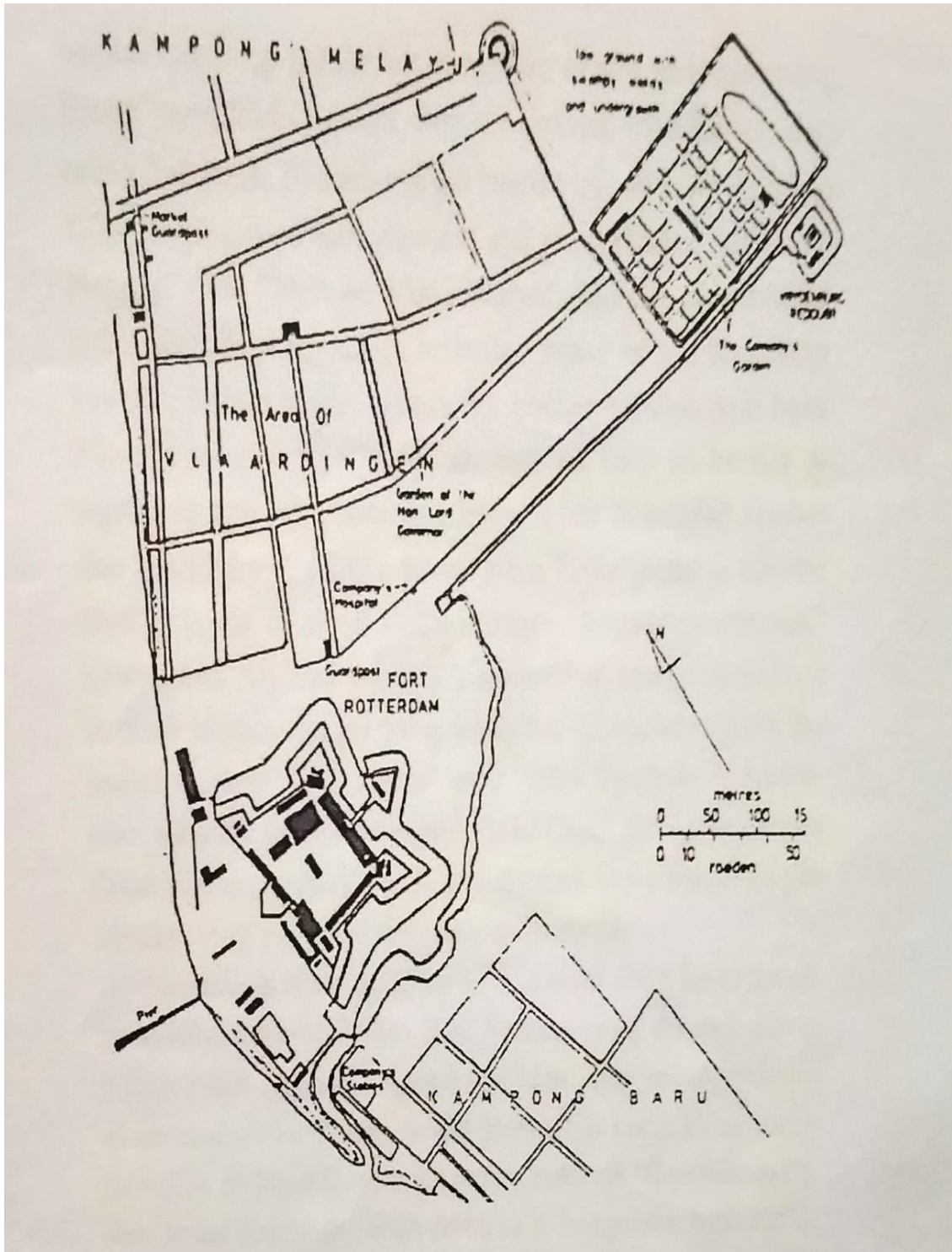
Setelah Belanda berhasil mengalahkan perlawanan Kerajaan Gowa-Tallo, pemerintah kolonial memindahkan pusat kekuasaan ke Fort Rotterdam maka lambat laun sekitaran benteng yang dinamai *Stad Vlaardingen* menjadi ramai oleh sekutu-sekutu Belanda yang terdiri dari banyaknya suku-suku bangsa. Fort Rotterdam menjadi pusat kekuasaan dan *Vlaardingen* menjadi pusat niaga menggantikan peranan yang pernah dilakukan oleh Somba Opu. Akan tetapi nama Makassar tetap dipergunakan dalam kedudukan sebagai bandar dan kota yang dikuasai oleh Belanda.⁵ Tumbuhnya kawasan permukiman di sekitar Fort Rotterdam merupakan kota baru yang tumbuh dari berbagai elemen campuran yang menjadi akar kota dikemudian hari.

⁴ *Ibid.*, hlm. 20.

⁵ Mattulada, *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar dalam Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011), hlm. 97.

Gambar 2.1 Kawasan Vlaardingen, Kampung Melayu, Fort Rotterdam dan Kampung Baru

Sumber: Buku Kontinuitas dan Perubahan dalam Sejarah Sulawesi Selatan, Heather Sutherland, 2004, halaman 27.



Belanda kemudian menguasai Makassar dengan menjadikan Benteng Ujung Pandang sebagai pusat pemerintahan dan pertahanan, dan untuk menata pemerintahan di daerah-daerah yang telah dikuasai, pada tahun 1824 pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan sebuah peraturan negara (*Staatblad*) 1824 No. 31 a. pemerintah Makassar dan daerah bawahan dibagi dalam lima wilayah administrasi pemerintah yaitu: Makassar, distrik-distrik bagian selatan, distrik bagian utara, Bulukumba dan Bonthain, dan Selayar yang dipimpin oleh seorang gubernur.⁶

Makassar pada masa kolonial tidak hanya penting dari segi aktivitas perekonomian dan perniagaan saja, namun posisinya juga begitu penting bagi pusat pemerintahan kolonial di daerah tersebut. Tiga tahun setelah *Decentralisatiewet* 1903 diberlakukan oleh Gubernur Jenderal Idenburg dan setelah penaklukan penguasa-penguasa lokal dilaksanakan, Makassar kemudian menjadi sebuah *Gemeente* yang berhak mengatur dan memerintah daerahnya sendiri. Pada tahun 1918 Makassar membentuk walikotanya. Kemudian 20 tahun setelah itu, tepatnya di tahun 1938 status Makassar menjadi Kotapraja (*Stadsgemeente*) dengan hak-hak pengaturan diperluas dan jumlah anggota dewan diperbanyak.⁷

Kedudukan pemerintah Kolonial Belanda berakhir pada tahun 1942 dan ditandai dengan kedatangan Jepang di daerah ini pada bulan Februari. Semenjak

⁶ Edward L. Poelinggomang, *Perubahan Politik dan Hubungan Kekuasaan Makassar 1906-1942*, (Yogyakarta: Ombak, 2004), hlm. 40.

⁷ Dias Pradadimara, *Dari Makassar ke Makassar: Proses Etnisisasi sebuah Kota*, dalam Dias Pradadimara dan Muslimin A.R. Effendy. *Kontinuitas dan Perubahan dalam Sejarah Sulawesi Selatan*, (Yogyakarta: Ombak, 2004), hlm. 188-189.

Jepang menduduki Kota Makassar, tidak begitu banyak membawa perubahan dibagian pemerintahan, hanya terdapat pergantian nama-nama jabatan dan para pejabatnya.

Setelah kemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 1945, Indonesia dengan cepat membentuk berbagai lembaga pemerintahan diantaranya adalah penunjukan gubernur di setiap provinsi. Gubernur pertama yang ditunjuk sebagai Gubernur Sulawesi Selatan adalah G.S.S.J Ratulangi. Setelah kekalahan Jepang, Belanda ingin mengambil alih kembali kekuasaannya yang sempat direbut oleh Jepang sehingga pada 21 September 1945 Tentara Sekutu yang diboncengi oleh NICA mendarat di Kota Makassar, tetapi mendapatkan reaksi tidak baik dari masyarakat Kota Makassar.

Para penguasa dan kepala setempat yang menentang Belanda kemudian dicopot dari jabatannya. Markas besar NICA dipindahkan dari Morotai ke Makassar bulan Februari 1946. Pada bulan April 1946, Ratulangi diasingkan ke Irian Barat, dan kemudian menyusul Andi Mappanyukki dan anaknya Andi Pangerang Pettarani pada bulan November 1946. Selama masa revolusi, Belanda telah mengganti antara setengah dan seperempat dari jumlah raja, anggota hadat (dewan), penguasa bawahan, dan kepala desa dari jabatannya dan kemudian digantikan oleh orang yang pro Belanda. Pada tahun 1949 kurang lebih setengah dari mereka yang dipecat dari jabatannya telah meninggal dunia, 40%

dipenjarakan atau dibuang oleh Belanda, dan 10% lagi sisahnya beralih ke bidang pertanian atau perdagangan.⁸

Pada 24 Desember 1946 Negara Indonesia Timur (NIT) secara resmi dibentuk setelah dilaksanakannya Konferensi Denpasar dari tanggal 7-11 Desember 1946, negara ini merupakan bentukan Belanda yang bersifat federal yang di mana Kota Makassar sebagai pusat pemerintahannya. Akan tetapi negara federal ini tidak berlangsung lama dan pada tanggal 17 Agustus 1950 resmi dibubarkan.

Tahun 1947, Kotapraja Makassar terbagi atas empat distrik yaitu Distrik Makassar, Distrik Wajo, Distrik Ujung Tanah, dan Distrik Mariso. Namun setelah dikeluarkannya Undang-undang nomor 9 tahun 1957 tentang pokok-pokok pemerintahan daerah karena perkembangan penduduk dan kemajuan kota, maka Kotapraja Makassar dijadikan enam distrik yaitu: Distrik Makassar, Distrik Ujung Pandang (berasal dari pecahan Distrik Makassar), Distrik Wajo, Distrik Ujung Tanah, Distrik Bontoala (berasal dari pecahan Distrik Makassar), dan Distrik Mariso.⁹

Perkembangan kota berlangsung terus-terusan dan bertambah lagi 2 distrik sehingga seluruhnya menjadi 8 distrik, yaitu Distrik Tallo (berasal dari pecahan Distrik Makassar) dan Distrik Mamajang (berasal dari Distrik Makassar). Dengan lahirnya undang-undang no. 29 tahun 1959, Kotapraja Makassar berubah menjadi

⁸ Barbara Harvey, *Pemberontakan Kahar Muzakkar Dari Tradisi ke DI/TII*, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1889), hlm. 221.

⁹ Nurjannah Jamal, "Perumahan Rakyat Kota Makassar tahun 1927-1974," Skripsi, (Makassar: Universitas Hasanuddin, 2016), hlm. 32.

daerah Swatantra Tingkat II yang biasa disebut Kota Besar Makassar (KBM). Kedudukan Kotapraja pada dasarnya disejajarkan dengan kedudukan daerah tingkat II yang statusnya dinyatakan sebagai otonom berdasarkan Undang-undang nomor 47 tahun 1960 (Lembaran Negara 1960 nomor 151). Kemudian dengan undang-undang no 18 tahun 1965 dalam kedudukannya sebagai tingkat II nama tersebut menjadi Kotamadya Makassar (KMM) dengan 48 lingkungan dengan luas 21 km² dengan jumlah penduduk hampir 400.000.¹⁰

2.2 Kondisi Geografis dan Administratif kota Makassar

2.2.1 Kondisi Geografis

Secara geografis Kotamadya Makassar (tahun 1971-1999 penamaan Makassar diganti menjadi Ujung Pandang)¹¹ merupakan kota terbesar di pulau Sulawesi bahkan Indonesia Bagian Timur dan merupakan Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan yang terletak di pesisir pantai barat Sulawesi Selatan dengan ketinggian 0-25 meter dari permukaan laut dan kemiringan 0-2 derajat kearah

¹⁰ *Ibid.*, hlm.33

¹¹ Pada tanggal 13 September 1971, bertempat di Operation Room Kantor Gubernur Kepala daerah Tingkat I Sulawesi Selatan oleh Menteri Dalam Negeri telah meresmikan perluasan Kota Makassar, dan sekaligus dengan perubahan nama menjadi Kotamadya Ujung Pandang. Adapun pertimbangan adanya perubahan nama Ujung Pandang adalah nama yang digunakan oleh Pahlawan Sultan Hasanuddin. Nama Makassar itu sebenarnya adalah nama yang diberikan oleh orang atau penjajah Portugis dan Belanda, serta umumnya penduduk Makassar dan Sulawesi Selatan banyak mengenal kota ini dengan sebutan Ujung Pandang. Hal tersebut disampaikan oleh Hasan Usman dan beberapa orang rekannya dalam sidang dewan tertanggal 5 September 1964. Lihat Pemda TK.I Sulawesi Selatan. *Sejarah Perkembangan Pemerintahan. Departemen Dalam Negeri di Provinsi Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan*, (Ujung Pandang: Pemda TK.I Sulawesi Selatan, 1991), hlm. 513.

barat pada koordinat 119°18'27,97"-119°32'32,03" Bujur Timur dan 5°00'30,18"-5°14'6,49" Lintang Selatan.¹²

Kota ini merupakan kota bahari yang beriklim tropis dengan suhu rata-rata 22°C-32°C dan mengenal dua musim saja, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Musim hujan berlangsung bulan oktober hingga desember pada waktu akhir tahun dan pada bulan Januari hingga April pada waktu awal tahun. Musim kemarau berlangsung antara bulan Mei hingga September. Curah hujan pada umumnya tinggi, yaitu 2.000-3.000 mm/tahun dengan hari-hari hujan rata-rata 108 hari/tahun. Arah angin 210°15' Bujur Timur atau arah Selatan Daya dengan kecepatan angin rata-rata 5.1 km dan kelembapan udara 73%-86%.¹³

Kota Makassar merupakan bandar niaga yang sangat penting sejak tahun 1510, hal tersebut didukung dengan kondisi geografis yang sangat baik, terbentang selat Makassar yang dipenuhi oleh gugusan kepulauan *Supermode*, kepulauan ini secara alami merupakan pelindung dan penghalang gelombang laut dan badai musom barat. Oleh karena itu pelabuhan Makassar merupakan palabuhan alam yang baik, teduh dan aman.

2.2.2 Administratif Kota Makassar

Secara Administratif Kota Makassar merupakan Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan karena letaknya yang strategis ditopang dengan pesatnya pembangunan dan fasilitas, sehingga menjadi pintu gerbang Indonesia Bagian Timur, maka

¹² Bappeda dan BPS Daerah Tingkat II Ujung Pandang. *Kotamadya Ujung Pandang dalam Angka Tahun 1996*, (Ujung Pandang: Badan Pusat Statistik Kotamadya Ujung Pandang, 1996), hlm. 1.

¹³ Arifin, *Pergulatan Politik di Makassar...Op. cit.*, hlm.31.

pemerintah pusat mengeluarkan UU No Tahun 1956 tentang pembentukan ibukota di Sulawesi Selatan, serta menetapkan Makassar sebagai Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan.¹⁴

Perluasan daerah kotamadya Makassar pada tahun 1971 ditempuh dengan jalan yaitu dengan memasukkan kedalam daerah Kotamadya Makassar sebagian daerah yang dipisahkan dari kabupaten Gowa yang terdiri dari 10 desa dan kabupaten Maros yang terdiri dari 5 desa dan juga dari kabupaten Pangkajene kepulauan yang terdiri dari 3 desa. Pemisahan desa-desa yang dimaksud diatas dari masing-masing kabupaten yang bersangkutan, untuk dimasukkan kedalam daerah kotamadya Makassar, telah disetujui oleh pemerintah daerah kabupaten-kabupaten yang bersangkutan seperti dinyatakan dalam:

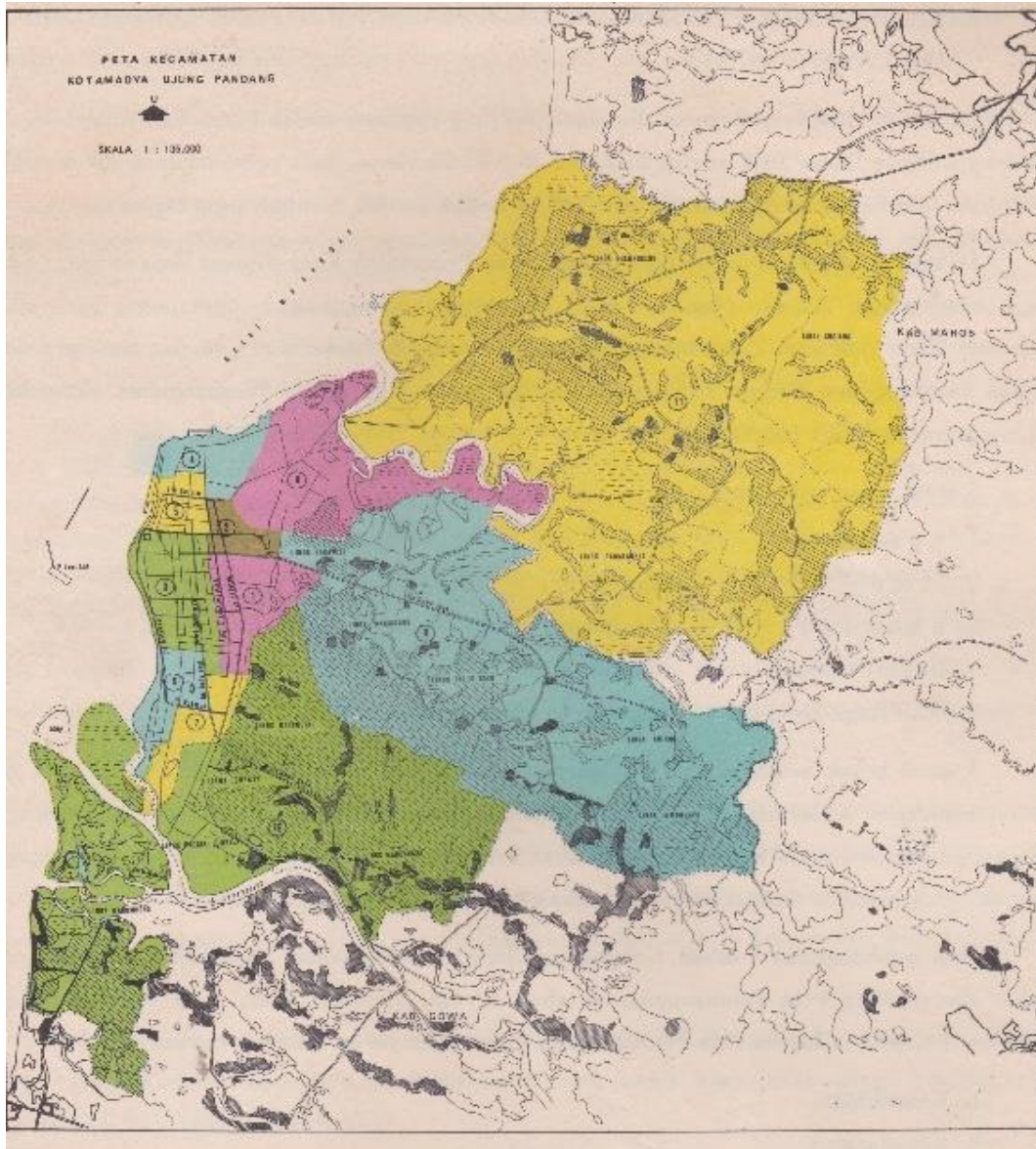
1. SK Pemerintah Daerah Kabupaten Gowa, 14 April 1971 no.1/DPRD/71
2. SK Pemerintah Daerah Kabupaten Maros, 13 April 1971 no.5/kpts/DPRD/IV/1971
3. SK Pemerintah Daerah Kabupaten Pangkajene dan kepulauan, 13 April 1971 no.07/DPRD/1971

Setelah diadakan perluasan kota, Kotamadya Makassar mengalami perubahan nama sesuai dengan pertimbangan berbagai masukan dari masyarakat dan juga pemerintah daerah dari 3 kabupaten yang telah diambil sebagian

¹⁴ Bappeda dan BPS Daerah Tingkat II Ujung Pandang. *Kotamadya Ujung Pandang dalam Angka Tahun 1979*, (Ujung Pandang: Badan Pusat Statistik Kotamadya Ujung Pandang, 1966), hlm. 1-5.

wilayahnya untuk dimasukkan kedalam Kotamadya Makassar, maka nama Makassar kemudian berubah menjadi Ujung Pandang.¹⁵

Peta 2.1 Peta Kotamadya Ujung Pandang Setelah dilakukan Perluasan Kota
Sumber : Buku Menyingkap Tabir Kegelapan (Fragmen Revolusi pembangunan),
M. Dg. Patompo, 1976, halaman 28.



¹⁵ Arsip Kotamadya Ujung Pandang 1926-1988 “Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotamadya Makassar: Surat-surat Keputusan Nomor: 07/DPRD/71 tanggal 13 April-19 Agustus 1971 tentang penyerahan sebagian Daerah Pangkajene dan Kepulauan kepada Pemerintah Daerah Propinsi Sulawesi Selatan dalam rangka pemekaran ibu kota Propinsi”, No. reg. 606.

Kota Makassar terletak disemenanjung selatan pulau Sulawesi yang berbatasan dengan Kabupaten Pangkep bagian utara, sebelah timur dengan Kabupaten Maros, Selat Makassar bagian barat dan Kabupaten Gowa bagian selatan. Pada tahun 1980 wilayah ini secara administratif terdiri dari 11 kecamatan yang meliputi Ujung Pandang, Bontoala, Wajo, Mamajang, Tallo, Makassar, Mariso, Ujung Tanah, Tamalate, Panakkukang dan Biringkanaya. Dari ke-11 kecamatan tersebut ada dua diantaranya yang baru dibentuk pada tahun 1971 berdasarkan PP. No. 51 tahun 1971 yaitu Panakkukang dan Biringkanaya.¹⁶

Secara administratif Kota Makassar terbagi atas 11 kecamatan dan 142 kelurahan dengan 885 RW dan 4446 RT. Dengan perincian yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.1 Wilayah Administratif Kota Makassar Tahun 1971
Sumber: Badan Pusat Statistik Kotamadya Ujung Pandang, 1996

Kecamatan	Luas (Km ²)	Kelurahan	RW	RT
Mariso	1,82	9	44	285
Mamajang	2,25	13	55	310
Tamalate	29,44	20	175	917
Makassar	2,52	14	63	444
Ujung Pandang	2,63	10	38	149
Wajo	1,99	8	44	181
Bontoala	2,10	12	56	251

¹⁶ Anonim, *Evaluasi Pelaksanaan Pelita III Kotamadya Dati II Ujung Pandang*, hlm. 2-5.

Ujung Tanah	5,94	12	50	246
Tallo	5,83	15	65	427
Panakukang	41,19	17	120	630
Biringkanaya	80.06	12	91	381
Jumlah	175,77	142	885	4446

2.3 Penduduk Kota Makassar

Perkembangan sosial ekonomi di daerah provinsi Sulawesi selatan semakin meningkat, khususnya daerah Kotamadya Makassar. Posisinya sebagai ibukota dari Provinsi Sulawesi Selatan menjadi pusat segala kegiatan pemerintah daerah propinsi. Apalagi peranannya sebagai kota pelabuhan yang sangat penting dibagian timur Indonesia, yang membuat terjadinya perkembangan yang pesat di daerah ini. Hal tersebut membuat semakin padatnya penduduk Kotamadya Makassar, sehingga kepentingan penduduk juga semakin banyak. Dengan demikian maka luas wilayah kota tidak memadai lagi dengan kepadatan penduduk daerahnya terlebih untuk melayani kepentingan masyarakat daerah yang bersangkutan. Keinginan-keinginan masyarakat tidak dapat tertampung lagi khususnya dalam bidang pembangunan.¹⁷

¹⁷ Arsip Kotamadya Ujung Pandang 1926-1988 “*Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotamadya Makassar: Surat-surat Keputusan Nomor: 07/DPRD/71 tanggal 13 April-19 Agustus 1971 tentang penyerahan sebagian Daerah Pangkajene dan Kepulauan kepada Pemerintah Daerah Propinsi Sulawesi Selatan dalam rangka pemekaran ibu kota Propinsi*”, (Makassar: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, 1996), No. reg. 606.

Terjadinya peningkatan jumlah penduduk di kota-kota besar yang pada umumnya berada di kawasan pantai mengakibatkan tingginya permintaan akan tempat tinggal dan fasilitas lainnya yang menunjang kebutuhan hidup. Peningkatan jumlah penduduk ini diakibatkan karena beberapa faktor, diantaranya adalah kedatangan para pedagang, pengusaha dan kaum cendekiawan di kota tersebut. Perpindahan penduduk desa ke kota untuk mencari kerja juga menjadi salah satu faktornya, serta adanya penduduk desa yang ingin menuntut ilmu di kota dan sebagainya.¹⁸ Berhubung dengan itu sudah sewajarnya untuk mengadakan perluasan daerah kotamadya Makassar sehingga dengan demikian tercipta kemungkinan diadakannya fasilitas-fasilitas yang lebih banyak guna kepentingan masyarakat daerah yang bersangkutan. Usaha perluasan wilayah pemerintahan kotamadya Makassar akhirnya berhasil diwujudkan pada tahun 1971, dari luas wilayah 21 km² menjadi 215 km² berdasarkan peraturan pemerintah nomor 51 tahun 1971.

Ketika masih zaman penjajahan Belanda, kota ini telah menjadi kota yang sangat ramai dikunjungi oleh orang-orang asing atau bahkan orang-orang bumiputra. Posisinya yang sangat strategis membuat daerah ini menjadi wilayah perdagangan. Tahun 1847 kota ini menjadi pelabuhan bebas sehingga membuat perekonomian semakin meningkat. Hal inilah yang menyebabkan jumlah penduduk semakin meningkat dari sekitar 15.000 penduduk pada pertengahan abad ke-19 menjadi kurang lebih 30.000 jiwa pada awal abad ke-20. Antara tahun

¹⁸ Satriawati, "Pembangunan Kota Makassar dalam periode Negara Indonesia Timur 1946-1950", Skripsi, (Makassar: Universitas Hasanuddin, 2014) hlm. 50.

1930-an sampai tahun 1961 jumlah penduduk meningkat jumlahnya yang awalnya kurang dari 90.000 jiwa menjadi hampir 400.000 jiwa.¹⁹

Perkembangan jumlah penduduk ini semakin meningkat setiap tahunnya bahkan pada tahun 1971 jumlah penduduk kota ini telah mencapai kisaran 434.168 jiwa. Adapun perkembangan penduduk dari tahun 1971-1978 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Kotamadya Ujung Pandang

Sumber: Menyingkap Tabir Kegelapan dan Bappeda dan Badan Pusat Statistik Kotamadya Ujung Pandang, 1984

Tahun	Jumlah Penduduk
1965	415.826 Jiwa
1966	424.143 Jiwa
1967	432.696 Jiwa
1968	445.678 Jiwa
1969	450.104 Jiwa
1970	432.000 Jiwa
1971	553.874 Jiwa
1972	561.000 Jiwa
1973	564.000 Jiwa
1974	575.00 Jiwa
1975	582.000 Jiwa
1976	602.693 Jiwa
1978	602.916 Jiwa

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 28.

Penduduk yang mendiami Kota Makassar sekarang sebagian besar adalah suku Bugis-Makassar, disamping ada campuran suku bangsa lain yang berasal dari pulau Sulawesi maupun luar Sulawesi. Mayoritas penduduk Kota Makassar terdiri atas suku Bugis, Makassar dan Mandar yang beragama Islam. Selain itu berdiam juga Suku Toraja, Manado, Ambon yang beragama Kristen. Terdapat juga suku lainnya seperti Jawa, Madura, Minangkabau, Sumba, Sumbawa, Manado, Banjar, dan warga negara keturunan asing (Cina, Arab, Pakistan dan Belanda). Adanya perbedaan etnis tersebut nampak berkaitan dengan pola pekerjaan.²⁰ Pada dasarnya pekerjaan penduduk Kota Makassar adalah dibidang perdagangan dan usaha, selain itu pekerjaan penduduk pun bisa dilihat dari tempat tinggalnya misalnya yang dekat dengan pantai biasanya mereka seorang nelayan.

Keberadaan orang-orang Banjar banyak menjadi pedagang perhiasan dan pertukaran perhiasan dan penjahitan. Kemudian orang Arab, India, dan Pakistan pada umumnya berdagang kain, rempah, minyak wangi, obat-obatan dan alat olahraga. Orang cina selain menjadi pedagang perantara hasil bumi, juga banyak yang berdagang kelontong dan bergerak dibidang pertukaran. Orang Jawa banyak membuka usaha rumah makan. Orang Timor, Buton, Jawa dan Toraja kebanyakan menjadi buruh.²¹

Selain menjadi buruh, orang Toraja yang ada di Kota Makassar juga bekerja di bidang industri dan pengolahan seperti: sebagai tukang sepatu, tukang kayu/rotan atau meubel. Juga ada yang bekerja di bidang jasa sebagai guru,

²⁰ Arifin, *Op.cit.*, hlm. 34.

²¹ *Ibid.*,

pegawai, juru rawat, dan pembantu rumah tangga. Tak sedikit juga yang bekerja di bidang perdagangan khususnya produksi kecil-kecilan dan makanan jadi seperti misalnya bakso (*nyuk-nyang*) yang dilakukan oleh pendatang sementara.²² Berdirinya rezim Orde baru yang ditandai dengan kebijakan pembangunan yang digencarkan di Kota Makassar membuat banyak pendatang seperti orang-orang Toraja yang kemudian menetap sementara bahkan menetap permanen di Makassar.

Orang Makassar memiliki sifat dan karakter yang hampir sama dengan orang bugis. Mereka memiliki sifat-sifat demokratis, sangat menghargai kekeluargaan, dan tidak segan-segan meninggalkan kampung halamannya apabila merasa harga diri dan martabatnya terganggu. Selain itu, mereka juga dikenal sebagai orang yang pemaarah dan sangat menghargai orang lain, juga dikenal dengan sifatnya yang keras kepala. Bentuk tubuh orang Makassar sedikit langsing, berotot, dan warna kulitnya sawo matang. Mereka memiliki bahasa yang berbeda dengan orang bugis, bahasanya adalah vokalis, tidak mempunyai mede klinker.²³

2.4 Kebijakan Pembangunan Kota Makassar

Pembangunan adalah suatu pekerjaan yang dikerjakan dengan cepat yang mengubah kehidupan rakyat dalam waktu yang sesingkat-singkatnya. Membangun dalam hal ini dapat diartikan sebagai suatu usaha untuk melaksanakan suatu rencana pengerjaan sesuatu baik yang berwujud fisik materil

²² Muhammad Idrus Abustam, *Gerak Penduduk, Pembangunan dan Perubahan Sosial: Kasus Tiga Komunitas Padi Sawah di Sulawesi Selatan*, (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 1990), hlm. 289.

²³ Mattulada, *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar...Op.cit.*, hlm. 12.

maupun bersifat spiritual yang bertujuan untuk meningkatkan atau mencapai kesejahteraan rakyat.²⁴

Pembangunan di wilayah Kotamadya Makassar berlandaskan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945 sebagai acuan konstitusionalnya. Dengan landasan tersebut pemerintah kota menyusun *Master Plan* pembangunan kota. Dalam penerapannya, hal yang diharapkan pemerintah adalah adanya suatu perubahan dalam wilayah kota Makassar untuk mencapai masyarakat adil dan makmur yaitu tujuan pembangunan bangsa Indonesia yang merupakan juga tujuan pembangunan Kotamadya Makassar baik yang berjangka pendek maupun yang berjangka panjang.

Adapun *Master Plan* kota yang disusun pemerintah kota dimulai dengan sebuah kerangka kerja sebagai peletakan dasar untuk tahap pembangunan Kota Makassar yaitu Pola Dasar Pembangunan Kotamadya Makassar yang kemudian dikenal dengan Program Pemberantasan 3K (Kemiskinan, Kemelantaran dan Kebodohan) di mana melihat kondisi yang ada di Kota Makassar pada masa itu, sangat mendesak untuk dilaksanakan program tersebut. Dengan terberantasnya kemiskinan, kebodohan, dan kemelantaran, maka berarti telah dicapai suatu peletakan dasar yang fundamental untuk tahap pembangunan selanjutnya.

²⁴ M. Dg. Patompo, *Menyingkap Tabir Kegelapan (Fragmen Revolusi Pembangunan)*, (Ujung Pandang: Percetakan SMP Frater Ujung Pandang, 1976), hlm. 26-27.

Program ini dilaksanakan dalam waktu yang cukup lama yaitu dari tahun 1965 sampai dengan 1970.²⁵

Dari program Pemberantasan 3K diharapkan untuk dapat mencapai sasaran selanjutnya yakni kehidupan sederhana yang layak dan berkecukupan menurut kondisi kota Makassar pada masa itu minimal terpenuhinya kebutuhan hidup dalam enam hal (6 Cukup) yakni cukup lapangan kerja, cukup perumahan, cukup air minum dan listrik, cukup pendidikan dan kesehatan, cukup perhubungan dan transportasi serta cukup hiburan dan olahraga.²⁶ Di bidang lapangan kerja, hasil-hasil pembangunan ditandai dengan penyediaan tempat-tempat kerja dimana pabrik-pabrik mulai berdiri dan pusat-pusat industri dalam berbagai skala bermunculan. Di bidang perumahan ditandai dengan penataan pemukiman sehingga tampak lebih asri. Penduduk yang tinggal di tempat-tempat kumuh, sebagian diantaranya dipindahkan ke lokasi baru. Sementara itu di tempat yang lama dilakukan pengaturan dan pembangunan ulang. Seperti misalnya di Kelurahan Panambungan dan Lette yang tampak semrawut dan kumuh diubah menjadi Kompleks Patompo yang rapih dan sehat. Perkampungan yang baru juga dirintis antara lain di kawasan Ujung Pandang Baru. Sementara di wilayah Mariso dan sekitarnya yang merupakan daerah langganan banjir tiap tahunnya dibuatkan tanggul yang kemudian dikenal dengan nama Tanggul Patompo. Adapun untuk sektor pengadaan air minum yang sehat, dibangun instalasi PAM yang baru dengan kapasitas yang lebih besar dan menggunakan teknologi yang lebih maju.

²⁵ Abdurrazaq Mattaliu dan Andhy Pallawa, *H. M. Dg. Patompo: Biografi Perjuangan*, (Ujung Pandang: Yayasan Pembangunan Indonesia, 1997), hlm. 47.

²⁶ Patompo, *Op.cit.*, hlm.30-31.

Pembangunan pusat kesehatan masyarakat juga dilakukan diberbagai tempat, dan untuk membebaskan masyarakat dari kebodohan digalakkan pembangunan sekolah, perpustakaan dan pusat pendidikan keterampilan. Di bidang hiburan dibangun berbagai tempat dan sarana hiburan seperti studio siaran televisi. Di sektor olahraga, pembangunan sarana dan prasarana olahraga dilakukan. Sementara pada sektor perhubungan dan transportasi, pembangunan atau perluasan berbagai jaringan jalan dilakukan sebagai upaya untuk melancarkan sektor perhubungan. Demikian pula dengan perluasan bandara Hasanuddin dan pelabuhan tradisional Paotere. Sedangkan sektor transportasi ditandai dengan pengadaan sarana angkutan umum dalam berbagai bentuk dan ukuran. Ini dimaksudkan untuk mengantisipasi lalu lintas perdagangan dan pertumbuhan jumlah penduduk sebagai pengguna jasa angkutan.²⁷ Dengan proyek-proyek pembangunan ini, pemerintah mengharapkan masyarakat yang hidup berkecukupan akan secepatnya terwujud yang berarti sasaran pembangunan jangka pendek telah tercapai.

Selanjutnya ditempuh tahap pembangunan kota yang berjangka panjang yang tentunya lebih maju yaitu dengan sasaran menjadikan Kotamadya Makassar sebagai kota 5 Dimensi²⁸. Kota 5 Dimensi adalah merupakan suatu langkah yang diambil pemerintah untuk menjadikan Kota Makassar sebagai Kota Metropolitan. Karena secara geografis ditinjau dari segi strategis, politis, dan ekonomis dapat

²⁷ Abdurrazaq Mattaliu dan Andhy Pallawa, *Op.cit.*, hlm. 48-49.

²⁸ Kota 5 Dimensi adalah Kota Dagang, Kota Budaya, Kota Industri, Kota Akademi dan Kota Pariwisata.

menjamin tercapainya cita-cita untuk membangun kota 5 Dimensi.²⁹ Disamping ide untuk membangun kota metropolitan, pemerintah juga menaruh perhatian pada kebersihan lingkungan fisik kota maka dengan demikian diluncurkan konsep kebersihan dan keindahan. Usaha tersebut tidak sia-sia berkat kerjasama dari berbagai pihak baik pemerintah kota dalam mengkoordinir warga untuk memperhatikan kebersihan lingkungannya sehingga pada 1967 Kotamadya Makassar mendapat penghargaan sebagai Kota Terbersih di Indonesia.³⁰

Disamping usaha-usaha pemerintah kota untuk peningkatan dan perbaikan hidup bagi penduduk yang berdiam di pusat-pusat kota, pemerintah juga sangat memperhatikan kehidupan penduduk yang ada di kampung-kampung, di lorong-lorong serta tempat-tempat terpencil dari fasilitas hidup yang ada di kota. Untuk itulah pemerintah kembali mengadakan Gerakan Masuk Kampung (GMK) yang sekaligus sebagai pelengkap dari pada implementasi dari seluruh program yang ada. GMK ini mempunyai motivasi politis dan ekonomis. Secara Politis bertujuan untuk mengubah kehidupan rakyat di kampung-kampung yang menjadi sasaran empuk oleh komunis PKI untuk dikuasai dikarenakan masih sangat terkebelakang untuk mencapai kemajuan. Adapun Secara ekonomis diharapkan rakyat lebih bergairah bekerja karena infrastruktur cukup sehingga pendapatan meningkat dan rakyat merasa aman tenteram damai dan bahagia.³¹

²⁹ Patompo, *Op.cit.*, hlm. 31.

³⁰ Abdurrazaq Mattaliu dan Andhy Pallawa, *Op.cit.*, hlm. 69.

³¹ Patompo, *Op.cit.*, hlm. 31-32.

Sejalan dengan program-program fisik yang dikerjakan, maka kota Makassar yang hanya mempunyai luas 21 km² tidak bisa lagi menanggung tuntutan akan penduduk yang terus meningkat sehingga kepadatan penduduk tidak dapat dihindarkan. Akhirnya tahun 1971 diadakan perluasan kota tujuh kali lipat dari luas kota sebelumnya menjadi 215 km². Bersamaan dengan itu nama Kotamadya Makassar dirubah menjadi Kotamadya Ujung Pandang. Mengenai perluasan kota ini dimuat dalam sebuah Perda yaitu PP No. 51 tahun 1971 Kotamadya Ujung Pandang.³² Selanjutnya disusul dengan pengaturan kawasan atau site plan yang dibagi atas perencanaan-perencanaan yang lebih mengarah kepada sektor kehidupan untuk mencapai suatu lingkungan kehidupan yang baru.

Demikianlah Kota Makassar dibangun secara bertahap dan berencana dimana Pola Pembangunan Kota diatur dengan suatu Kebijakan yaitu Master Plan Kotamadya Ujung Pandang. Perencanaan pembangunan tersebut dilakukan dengan tujuan untuk membentuk suatu kota baru dengan sasaran menkotakan desa. Sehingga penduduk di perkampungan mulai dapat menikmati fasilitas-fasilitas perkotaan.

Adapun dalam perencanaan master plan tersebut untuk pembangunan kota baru dirancang dua proyek besar yaitu *Ujung Pandang Plan* dan *Panakuk kang Plan*.

➤ *Ujung Pandang Plan*

Sejak 1965, Pemerintah Kota Makassar mulai melaksanakan suatu pembangunan kota secara fisik pada bagian timur laut pusat kota yang

³² *Ibid.*,

terkenal dengan *Ujung Pandang Plan* atau “Ujung Pandang Baru.”³³ Untuk proyek ini menggunakan areal tanah seluas 6 ha. Di areal tersebut, dibangun berbagai fasilitas, salah satunya ialah fasilitas-fasilitas pemerintahan. Dengan bantuan biaya Inpres, dibangun sebuah Kantor Kecamatan beserta dengan rumah jabatannya yang cukup megah.

Di areal ini juga dibangun fasilitas kesehatan, yaitu sebuah puskesmas beserta rumah untuk para dokternya. Kemudian juga dibangun rumah tinggal dengan jumlah rumah permanent sejumlah 33 buah dan rumah tinggal semi permanen sejumlah 89 buah. Selanjutnya dibangun fasilitas untuk tempat melaksanakan ibadah yaitu sebuah masjid. Kemudian tidak ketinggalan juga dibangun fasilitas yang tidak kalah pentingnya, yaitu sarana pendidikan seperti sebuah Taman kanak-kanak dan sebuah Sekolah Dasar yang dilengkapi dengan fasilitas lapangan olahraga. Selain itu, di areal tersebut juga dibangun fasilitas penunjang kehidupan masyarakat seperti pasar-pasar dan juga sarana hiburan seperti bioskop.³⁴

Selain fasilitas fisik seperti bangunan di atas, pemerintah juga membangun infrastruktur jalan dalam kawasan Ujung Pandang Baru. Jalanan secara permanen dibangun yang menghubungkan antara rumah ke rumah dan antara rumah-rumah dengan tempat-tempat yang menjadi pusat kegiatan sosial ekonomi lainnya. Di pinggiran jalan dilengkapi dengan

³³ *Ibid.*,

³⁴ *Ibid.*, hlm. 33

lampu-lampu neon untuk penerangan di waktu malam. Selain itu juga dilakukan pembuatan selokan-selokan permanen.

Demikianlah kawasan kota baru ini menjadi sebuah kota yang ramai. Areal yang awalnya hanyalah sebuah kawasan pedesaan berawa-rawa dan sangat jarang penduduknya, telah bertransformasi menjadi sebuah kota baru.

➤ *Panakukkang Plan*

Pada tahun 1970-an, dicanangkan sebuah proyek besar yang disebut *Panakukkang Plan* atau “Panakukkang Garden City” yang memberikan dampak tersendiri untuk wilayah kawasan pinggiran Kota Makassar dalam hal ini pada wilayah kecamatan Manggala. Proyek tersebut diproyeksikan untuk menggeser pusat kota dari lokasi kota lama ke wilayah Panakukkang. Proyek ini mencerminkan konsepsi kota yang mempunyai ruang terbuka dengan kepadatan yang rendah.³⁵

Pada tahap selanjutnya, dalam *Panakukkang Plan* sebagai *master plan* kota telah ditetapkan pengaturan kawasan atau *site plan* Kotamadya Ujung Pandang yang dibagi dalam lima kawasan masing-masing:

1. Kawasan kota lama sebagai kawasan perdagangan
2. Kawasan Panakukkang sebagai kawasan perkantoran dan pemukiman
3. Kawasan Biringkanaya timur sebagai kawasan pendidikan
4. Kawasan Biringkanaya utara sebagai kawasan industri

³⁵ La Ode Sir Muhammad Iqbal. dkk, “Kutub Pertumbuhan dan Gentrifikasi Pada Kawasan Pinggiran Kota Makassar,” *URSJ*, Vol. 3, No. 1, 2020, hlm. 16.

5. Kawasan Mariso (selatan kota) dan pulau-pulau di sekitar Selat Makassar sebagai kawasan pariwisata.³⁶

Dari rancangan *master plan* kota yang telah ditetapkan, untuk wilayah Panakukkang direncanakan akan dibangun dengan 2 fungsi. Pertama adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan kota maupun regional (pusat) perkantoran, perdagangan, perbelanjaan, kebudayaan dan rekreasi. Kedua adalah sebagai tempat kediaman utama, baik bagi golongan yang berpenghasilan rendah, menengah maupun tinggi. Pusat kegiatan pembangunan kota diletakkan pada pusat pertemuan antara kegiatan-kegiatan industri pelabuhan, kota lama, perumahan baru dan rekreasi dengan areal seluas 4.000 ha yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern.³⁷

Hingga berakhirnya masa jabatan M. Dg. Patompo sebagai walikota Makassar, pelaksanaan *panakukkang plan* yang dilakukan tidak sesuai rencana awal. Namun tetap saja gagasan tersebut menjadi pondasi awal pembangunan di Kota Makassar di periode pemerintahan berikutnya.

³⁶ Abdurrazaq Mattaliu dan Andhy Pallawa, *Op.cit.*, hlm. 72.

³⁷ Ilham Daeng Makkelo, "Menjadi Kota Modern: Transformasi Kota Makassar Pada Abad Ke-20", *Jurnal Sejarah*, Vol. 1, No. 2, 2018, hlm. 57.