Attoriolog Jurnal Pemikiran Kesejarahan dan Pendidikan Sejarah Vol. 19 No. 1 (2021): 11-21
ISSN: 1412-5870

Pembangunan Jalan Raya Di Kerajaan Soppeng, 1923-1930

Aldy, Patahuddin, Mustari Bosra
Prodi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Makassar
aldy.kabaro@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengemukakan latar belakang pembangunan jalan raya di Kerajaan Soppeng dan tujuan serta dampak yang ditimbulkan dari adanya jalan raya pada masa pemerintahan kolonial Belanda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan raya yang dubangun oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1923 dilatar belakangi oleh dekatnya wilayah Kerajaan Soppeng dengan pusat perdagangan yakni Kerajaan Wajo, Tujuan dari dibangunnya jalan raya tersebut tidak lepas dari kepentingan ekonomi dan politik pemerintah Belanda untuk menguasai kekayaan alam yang ada di Kerajaan Soppeng dan semakin mempermuda Belanda untuk membatasi ruang gerak masyarakat Kerajaan Soppeng, Adapun dampak ekonomi yang ditimbulkan tentunya lebih menguntungkan pihak Belanda itu sendiri, dan adanya politik etis membuat masyarakat yang dipekerjakan mendapatkan sedikit upah dari adanya pembangunan infrastruktur jalan raya ini. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan tahapan kerja yaitu: heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif analitif.

Kata Kunci : pembangunan, infrastruktur, jalan raya

Abstract

This study aims to reveal the background of road construction in the Kingdom of Soppeng and the objectives and impacts of the highway during the Dutch colonial rule. The results of this study indicate that the construction of the high way infrastructure built by the Dutch East Indies government in 1923 was motivated by the proximity of the Soppeng Kingdom to the trade center, namely the Wajo Kingdom, The purpose of the construction of the highway was inseparable from the economic and political interests of the Dutch government to control the natural resources in the Kingdom of Soppeng and further youthful the Dutch to limit the space for the people of the Soppeng Kingdom, The economic impact, of course, was more beneficial to the Dutch them selves, and the existence of ethical politics made the people who were employed get a small wage from the construction of this highway infrastructure. This study uses historical research methods with work stages, namely: heuristics, criticism, interpretation and historiography. This study uses a descriptive analytic approach.

Keywords: development, infrastructure, roads

A. PENDAHULUAN

Awal perkembangan jalan di berbagai wilayah secara umum dahulunya hanya merupakan jalan setapak atau jalan tanah, berbagai peradaban kuno yang telah berhasil membangun teknologi jalan yang lebih *modern*, *modern* disini dapat diartikan bahwa jalan tersebut tidak hanya dapat dilintasi oleh pejalan kaki namun juga dapat dilewati kendaraan beroda yang ditarik dengan kuda(Ricklefs, 2007). Hal ini disebabkan peradaan tersebut sudah mengembangkan teknik pemadatan pada pembangunan jalan, sehingga struktur jalan menjadi lebih kuat.

Di Nusantara sendiri belum ada data yang pasti kapan teknologi jalan *modern* diterapkan.Kerajaan-kerajaan besar tertua di Nusantara seperti Kutai, Sriwijaya, dan Majapahit pada masa itu masih belum mengembangkan pembangunan jalan *modern*.Hal ini disebabkan oleh kondisi geografis Nusantara yang berbentuk kepulauan, serta kondisi alam yang merupakan hutan lebat dengan kontur pegunungan.Oleh karena itu, Kerajaan-kerajaan pada masa itu lebih mengutamakan mengembangkan teknologi pelayaran yang menggunakan alat transportasi laut dibandingkan menggunakan jalan darat.

Pembangunan jalan di Nusantara yang dapat dikatakan sudah lebih modern terjadi pada saat wilayah Nusantara berada di bawah pendudukan Belanda. Pada tahun 1808, Gubernur Jenderal H.W Daendels mendapatkan sebuah tugas agar dapat mempertahankan Pulau Jawa dari serangan Inggris dan salah satu kebijakan yang diambil adalah membangun jalan raya yang membentang sejauh 1000 Km dari Anyer hingga Panurukan, jalan ini dikenal dengan sebutan Jalan Raya Pos (*Groote Postweg*) .(Lubis, 2008)Jalan raya pos ini merupakan jalan yang berhasil dibangun dengan teknologi dan teknik yang lebih modern.Pembangunan jalan ini merupakan bagian sejarah penting dalam perjalanan bangsa Indonesia, sejarah pembagunan jalan ini sangat melegenda. Sampai sekarang ruas jalan ini merupakan salah satu jalur lalu-lintas utama di Pulau Jawa. Masuknya pemerintah kolonial Belanda di Kerajaan Soppeng membuat pembangunan infrastruktur di dareah ini mengalami perkembangan. Hal ini dapat dilihat dari pembangunan infrastruktur jalan raya di Kerajaan Soppeng yang mulai dibangun pada tahun 1908. Jalan yang dibangun pemerintah kolonial Belanda pada waktu itu dibagi menjadi dua kelompok, yaitu jalan raya dan jalan kecil, Adapun jalan raya yang dibangun pada masa kolonial Belanda di Kerajaan Soppeng diantaranya adalah jalan Watansoppeng - Cabbenge - perbatasan Pompanua, jalan perbatasan Watansoppeng di perbatasan Sidenreng, jalan Cabbenge -Takalala - perbatasan Bone (Lamuru) dan jalan Lajoa - Watancitta - perbatasan Bone. Selanjutnya jalan kecil yang dibangun pada masa pemerintah kolonial belanda yaitu jalan Cabbenge – Sengkang dan jalan Takalala – Liu.

B. METODE PENELITIAN

Adapun tahap-tahap yang dilakukan dalam penulisan karya ini melalui empat metode penelitian sejarah diantaranya adalah :

1. Heuristik

Heuristik sering kali merupakan suatu keterampilan dalam menemukan, menangani, dan memerinci, atau mengklasifikasi dan merawat catatancatatan(Kurniawan et al., 2021). Heuristik artinya mencari dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang terkait dengan topik penelitian agar mendapatkan sumber yang akurat. Dapat juga diartikan sebagai kegiatan penghimpunan jejak-jejak masa lampau, yakni peninggalan sejarah atau sumber apa saja yang dijadikan informasi dalam pengertian studi sejarah.Heuristik atau

pengumpulan sumber merupakan tahap awal dalam metode historis yang diarahkan pada kegiatan pengumpulan sumber primer dan sekunder yang berkaitan dengan masalah atau objek yang diteliti. Kegiatan pengumpulan data atau heuristik pada penelitian ini didasarkan ada dua cara yaitu penelitian lapangan dan penelitian pustaka.

Penelitian pustaka diakukan dengan cara tidak terjun ke lapangan dalam pencarian sumber datanya atau dilakukan hanya berdasarkan atas karya-karya tertulis, termasuk hasil penelitian baik yang sudah maupun yang belum dipublikasikan, sedangkan penelitian lapangan dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi yang diperoleh langsung dari responden.

2. Kritik Sumber

Setelah melakukan pengumpulan data maka langkah selanjutnya yang dilakukan adalah kritik sumber atau data yang ditemukan baik melalui penelitian lapangan maupun penelitian pustaka.Hasil penelitian studi sejarah yang akademis atau kritis memerlukan fakta-fakta yang telah teruji.Oleh karena itu, data yang diperoleh melalui tahapan heuristik harus dikritik atau disaring sehingga diperoleh fakta-fakta yang subjektif, kritik tersebut berupa kritik tentang otentitasnya (kritik ekstern) maupun kredibilitas isinya (kritik intern).(Sejarah., 2013)

3. Interpretasi

Tahap selanjutnya ialah Interpretasi, pada tahap ini menguraikan ketiga fakta di atas (mentifact, socifact, dan artifact) dari berbagai sumber atau data sehingga unsur-unsur terkecil dalam fakta tersebut menampakkan koherensinya.Penafsiran dalam metode sejarah menimbulkan subjektivitas sejarah yang sangat sukar dihindari, karena ditafsirkan oleh sejarahwan sedangkan yang objektif adalah faktanya.Penafsiran dalam model tersebut dapat diterapkan pada ilmu antropologi, seni pertunjukan, studi agama, filologi, arkeologi dan ilmu sastra.(Priyadi, 2012)

4. Historiografi

Historiografi(Abdurrahman, 2011)atau penyajian merupakan langkah terakhir dari sebuah rangkaian metode penelitian sejarah, tahap ini merupakan proses penyusunan fakta-fakta ilmiah dari berbagai sumber yang telah diseleksi sehingga menghasilkan suatu bentuk penulisan sejarah yang bersifat kronologi atau memperhatikan urutan waktu kejadian, serta menggunakan bahasa yang mudah di pahami. Dalam historiografi bukan hanya semata - mata rangkaian fakta belaka,(Ricklefs, 2007) tetapi sejarah merupakan sebuah cerita, cerita yang dimaksudkan ialah penghubugan atara kenyataan yang sudah menjadi keyataan peristiwa, dan suatu pengertian bulat dalam jiwa manusia atau pemberian tafsiran interpretasi terhadap kejadian tersebut.

C. TINJAUAN PENELITIAN

Salah satu hal penting dalam penelitian karya ilmiah adalah dilakukakannya suatu perbandingan dengan penelitian atau karya ilmiah lainnya.Hal tersebut dilakukan guna untuk memperdalam kajian-kajian yang bersifat teoritis dan metodologis.Selain itu tinjauan pustaka dilakukan untuk melakukan penguatan, memberi dukungan data yang ditemukan dilapangan.

Objek penelitian yang diteliti juga didukung oleh penelitian yang sebelumnya pernah ada, pertama penelitian yang dilakukan oleh Fadli Nasrul (2018) dari Universitas Negeri Makassar yang berjudul "Transportasi Kereta Api Rute Makassar – Takalar tahun 1922 – 1930" penelitian ini digolongkan dalam sejarah transportasi karena ruang lingkup pembahasan berkaitan dengan perkembangan moda transportasi dan juga hubungan modal transportasi dan juga hubunga moda

transportasi dengan aspek ekonomi, politik, dan militer. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa transportasi kereta api sangat penting kalangan masyarakat pribumi dan Pemerintah Hindia – Belanda.(Nasrul, 2018)

Penelitian kedua membahas tentang "Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi Militer Kolonial Belanda Dalam Perang Aceh" yang ditulis oleh Usman dan Rahmatsyah (2017). Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji perang penting kereta sebagai transportasi militer pada masa kolonial Belanda (1900-1942). Hasil penelitian menunjukkan bahwa kereta api salah satu daru bagian transportasi darat pada masa kolonial Belanda menjadi transportasi angkutan hasil perkebunan getah, sawit, dan agkutan perdagangan antar kota dan wilayah.(Racmatsyah, 2017)

Penelitian ketiga membahas tentang "Modernisasi Teknologi Kereta Api di Sumatera Barat Masa Hindia Belanda (1871-1933)" yang ditulis oleh Aulia Rahman (2019). Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji teknologi kereta api di Sumatera Barat yang dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda megadaptasi dari kondisi geografis, kehadiran teknologi transportasi kereta api di Sumatera Barat awal abad ke 20 memberikan pengaruh pada tatanan sosial, ekonomi, budaya dan pendidikan.(Rahman, Aulia, 2019)

Penelitian keempat yang ditulis oleh Andika Putra Ramadhan dari Universitas Negeri Yogyakarta pada tahum 2017 yang berjudul "Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran umum mengenai pembangunan transportasi kereta api di wilayah Jawa bagian Barat tepatnya di Keresidenan Batavia hingga Buitenzorg tahun 1871-1913, gambaran umum tentang kehidupan sosil dan ekonomi dan dampak dari adanya transportasi kereta api di Keresidenan Batavia Tahun 1871-1913.(Ramadhan, 2017)

D. PEMBAHASAN

1. Kedatangan Panglima Belanda

Tanggal 25 September 1905, Kolonel C.A Van Loenen sebagai Panglima Belanda dari Ekspedisi Sulawesi Selatan (*Bevelheber der Expeditie naar Zuid Celebes*) tiba di Watansoppeng, tiga hari kemudian, yaitu tanggal 28 September 1905 panglima Belanda tersebut mengajak Datu Soppeng ke 35 Sitti Zainab Arung Lapajung bersama beberapa pembesar dan raja-raja bawahannya untuk mengadakan pertemuan. Pembesar lainnya yang tidak senang atas kehadiran Belanda tidak menghadiri pertemuan tersebut, seperti Sulle Datu Soppeng Baso Balusu (Wakil Datu Soppeng), Watan Lipu La Palloge (Menteri/PanglimaAngkatan perang Kerajaan Soppeng), Datu Mario ri Awa La Mappedan beberapa orang raja bawahan lainnya. Mereka itu menunjukkan sikap menentang Belanda secara terang-terangan. Baso Balusu sejak beberapa waktu lamanya telah membentuk pasukan bersenjata dalam daerah Soppeng bagian barat (sekarang masuk wilayah Kecamatan Soppeng Riaja Kabupaten Daerah tingkat II Barru) antara lain daerah Balusu dan sekitarnya, khususnya untuk mengadakan perlawanan terhadap tentara Belanda.(Muh.Hadis, 2006)

Rapat yang dilangsungkan oleh panglima Belanda Van Loenen yang bertempat di Istana Datu Soppeng tersebut, berakhir dengan keputusan yang sangat berat sebelah yaitu sangat menguntungkan pihak Belanda dengan penanda tanganan *Korte Verklaring* (perjanjian pendek) oleh Datu Soppeng Sitti Zainab Arung Lapajung bersama dengan pembesar-pembesarnya yang hadir dalam rapat tersebut. Dalam rapat ini panglima Belanda C.A Van Loenen memberitahukan kepada datu Soppeng dan pembesar-pembesarnya seperti berikut :

a. Pemerintah Kerajaan Soppeng harus membayar upeti perang sejumlah f.75.000,- kepada Gubernemen Hindia Belanda.
b. Rencana-rencana Gubernemen Hindia Belanda tentang pemungutan pajak-pajak pemukiman jalan-jalan raya, penghapusan perbudakan dan sebagainya, larangan pemakaian senjata tajam di tempat umum dan pengumpulan senjata-senjata api. Lain dari itu Kapten de Kooy mendesak kepada datu Soppeng, supaya baginda berusaha sungguh-sungguh member peringatan kepada Baso Balusu Sulle Datu Soppeng dan kawan-kawannya, agar supaya mereka itu membatalkan maksud perlawananya terhadap pemerintah Belanda dan mereka segera datang menyerah kepada pimpinan tentara Belanda.

Sementara itu Kapten Kooy ditunjuk oleh pemimpin Kolonial Belanda menjadi penguasa sipil dan militer di Soppeng, maka diambil langkah-langkah yang positif ke arah stabilisasi pemerintahan di Soppeng sesuai dengan politik penjajahan Belanda. Pada waktu itu barulah Belanda memulai campur tangan dalam urusan pemerintahan di Soppeng Kekuasaan tertinggi di daerah dipegang oleh penguasa militer setempat, dan pemerintahan Kerajaan Soppeng yang waktu itu terdiri dari Datu Soppeng Sitti Zainab Arung Lapajung, Sulle Datu Baso Balusu, Arung Bila La Tenridolong Baso Bila, Watan Lipu La Palloge dan tiga Pabbicara Hadat.

Pada waktu itu Soppeng terdiri dari Wanua Lala Bata yang semenjak dahulu kala merupakan inti Kerajaan Soppeng (*Lale Bata*) berarti apa yang paling kedalam dari Benteng. Disanalah kedudukan Datu Soppeng bersama pembesar-pembesar Kerajaan dan menjalankan pemerintahan, dari sanalah Datu Soppeng bersama anggota-anggota pemerintahannya dengan jalan peperangan atau diplomasi dan perkawinan politik, sehingga banyaklah kerajaan-kerajaan kecil takluk dan mengakui kekuasaan tertinggi dari Datu Soppeng.

Kerajaan-kerajaan kecil itu disebut *lili (Vasal)*.Semuanya mempunyai otonomi yang sangat luas.Mempunyai pemerintahan, peradilan sendiri dan sebagainya.Dapat dikatakan bahwa kerajaan-kerajaan kecil itu merupakan negara-negara bahagian, sehingga Kerajaan Soppeng pada hakekatnya sebuah negara federasi.

Hadat Soppeng, dalam hal itu *Arung Bila* dan para Pabbicara, tidak mempunyai hak suara di dalam kerajaan-kerajaan kecil tersebut, kekuasaan Datu Soppeng pun juga sangat terbatas.Raja Soppeng hanya boleh memanggil raja-raja Palili itu menghadap padanya dalam hal-hal yang sangat penting saja, umpamanya jika timbul peperangan di dalam atau di luar negeri dan jika Datu Soppeng mengadakan pesta. Dalam sebuah lontara Soppeng umpamanya ada tercantum bahwa Lili Mario Riwawo mempunyai empat macam kewajiban terhadap Datu Soppeng, yaitu :

1) Jika Datu Soppeng hendak membangun istana baru, Mario Riwawo harus menyumbangkan sebilah tiang.
2) Jika Datu Soppeng memerlukan pengikut-pengikut Mario Riwawo wajib memberikan.
3) Jika Datu Soppeng pergi berjudi, Mario Riwawo harus memberikan 44 uang emas.
4) Perintah atau intruksi yang diberikan oleh Datu Soppeng harus disiarkan oleh Mario Riwawo.

Selain dari *Lale Bata* sebagai inti Kerajan Soppeng, pada awal tahun1906 waktu Belanda mulai campur tangan dalam pemerintahan di Soppeng. Kerajaan ini terdiri dari 25 buah lili, diantaranya ada dua yang terpenting, yaitu Mario Riwawo dan Mario Riawa yang merupakan *pannina* Soppeng. Empat buah lainnya yaitu Kiru-Kiru, Siddo, Ajakkang, dan Balusu (sekarang termasuk daerah Tk II Barru), dipisahkan dan digabungkan oleh pemerintahan Belanda menjadi

pemerintah kerajaan sendiri *(Zelf Bestuur)* yang diberi nama Soppeng Riaja pada tahun 1908 sesuai dengan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Belanda tertanggal 3 September 1908 No:28. Pemerintah Belanda mengangkat menjadi penguasa Soppeng Riaja dengan gelar Arung ialah La Tobo Petta Lenrang.(Nonci, 2003)

Untuk mencapai pemerintahan yang stabil dan praktis di Soppeng, penguasa militer Kooy dalam tahun 1908 membagi Soppeng dalam tujuh buah disterik, yaitu :

1) Lale Bata, yang di bagi pula dalam tiga buah disterik bawahan yaitu Lale Bata *Alau,* Lale Bata *Tengnga,* Lale Bata *Riaja.* Disterik Lale Bata sejak dahulu merupakan inti Kerajaan Soppeng dengan dibantu oleh ketiga *Pabbicara* tersebut bertugas sebagai pelaksana pemerintahan sehari-sehari.
2) Lilirilau, disterik ini adalah penggabungan dari beberapa Lili, diantaranya yang terpenting Lompengeng, Macanre, Baringeng dan lain-lain. Lili yang terletak di sebelah timur Sungai Walanae.
3) Liliriaja, disterik ini adalah penggabungan dari sekian banyak lili, seperti, Galung, Ganra, Lompulle, Bakke, dan Appanang.
4) Pattojo, disterik ini dahulu merupakan lili yang penting dalam peperangan antara Kompeni Belanda dan Arung Palakka disatu pihak dengan Kerajaan Gowa Sultan Hasanuddin, disterik ini terdiri dari dua disterik bawahannya yaitu, disteril Pattoko dan disterik Lacokkong.
5) Citta, disterik ini juga terdiri dari dua buah disterik bawahan, yaitu, Citta *manorang* dan Citta *maniang.*
6) Mario Riawa, disterik ini terbagi dalam empat buah disterik bawahan, yaitu, Awang Salo, Bulu, Attang Salo dan Panincong.
7) Mario Riwawo, disterik ini terbagi dalam tiga buah disterik bawahan, yaitu, Mario Rilau, Mario Ritengnga, dan Mario Riaja.

Semenjak tahun 1906 pemerintah Kerajaan Soppeng merupakan Boneka semata-mata, maka disekitar tahun 1923 yaitu pada waktu A.J.L Couvreur menjadi Gubernur di Celebes dan daerah-daerah taklukannya, barulah pemerintah Kerajaan Soppeng mulai mendapat penghargaan yang lebih baik dari Pemerintah Belanda.

Kepada pemerintahan kerajaan diberikan lebih banyak kekuasaan dan tanggung jawab. Distrik diubah menjadi adat *gemeenschap* (persekutuan adat) yang diberikan hak mengurus rumah tangga sendiri, terutama di bidang keuangan yaitu kas adat *gemeenschap*. Bidang peradilan dibentuk Hadat kecil yang diketuai oleh Kepala Adat *Gemeenschap* yang bersamgkutan. Wewenang Hadat kecil itu meliputi perkara-perkara perdata mengenai barang-barang sengketa yang harganya tidak lebih dari Rp.100 dan perkara-perkara kejahatan dan pelanggaran-pelanggaran sebagaimana yang tercantum dalam kitab undang-undang hukum pidana.

Pemerintah pusat Kerajaan diadakan pembagian tugas diantara anggota-anggota pemerintah Kerajaan, umpamanya Arung Bila untuk urusan-urusan pemerintahan umum, seorang *pabbicara* untuk kehakiman, seorang *pabbicara* untuk kepolisan, dan seorang *pabbicara* untuk pekerjaan umum. Sulle Datu Andi Pabeangi sebagai suami dari Datu Soppeng bertindak sebagai wakil permaisurinya di dalam hal yang luar biasa.

2. Awal Mula Pembangunan Jalan Raya Di Kerajaan Soppeng

Infrastruktur merupakan salah satu persyaratan utama tercapainya pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan berkelanjutan, keberadaan infrastruktur sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi dan sosial karena

infrastruktur yang baik dapat meningkatkan efektivitas dan efesinsi bagi dunia usaha maupun bagi sosial kemasyarakatan Dengan infrastruktur yang memadai, biaya produksi, transportasi, komunikasi, dan logistik semakin murah, jumlah produksi meningkat, laba usaha meningkat sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat. Ketersidiaan infrastruktur juga mempercepat pemerataan pembangunan. Pembangunan infrastruktur yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing antar wilayah akan mendorong investasi baru, lapangan kerja baru, serta peningkatan pendapatan dan kesejahtraan masyarakat. Konektivitas antar penduduk suatu negara juga semakin dekat, sekaligus membuka isolasi masyarakat yang terbelakang.(Nirwono Joga, 2019)

Beberapa hasil studi menyebutkan hasil pembangunan infrastruktur memiliki berbagai peran, diantaranya sebagai katalisator antara proses produksi, pasar, dan konsumsi akhir serta memiliki peranan sebagai *social overhead capital*. Infrastruktur di pandang sebagai modal memacu pertumnuhan ekonomi nasional.

Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga diwilayah pedesaan atau wilayah terpencil.Melalui proyek sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja.Selain menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Kondisi ini akan memungkinkan harga barang dan jasa akan lebih murah sehingga bias dibeli oleh sebagian besar masyarakat yang penghasilannya masih rendah.

Latar belakang pembangunan jalan pertama di Soppeng disebabkan pada waktu itu Sengkang (Wajo) merupakan pusat perdagangan dan pemerintah Belanda ingin mempermudah akses jalan dari Makassar ke Sengkang maka di bangunlah jalan di Cabbenge sampai ke Takkalala, karena pada waktu itu pemerintah Belanda melihat belum ada akses jalan yang memadai di Kerajaan Soppeng dan untuk mempermuda Pemerintah Belanda mengakses kekayan alam di Kerajaan Soppeng.(Cabbenge.)

3. Proses Pembangunan Infrastrukur Jalan Raya di Kerajaan Soppeng

a. Perencanaan pembangunan

Pembangunan pada suatu daerah jelas melalui proses prencanaan yang baik dan matang sebelumnya. Hal ini merupakan konsekuensi positif dari berlakunya konsep otonom daerah tentang pemerintahan daerah yang menjadi dasar perkembangan kemajuan pembangunan pada tiap-tiap daerag sesuai dengan kondisi dan optimalisasi potensi wilayahnya. Perencanaan pembanguna insfrastruktur jalan raya ini berasal dari perencanaan tata ruang yang dijadikan dasar dan pedoman bagi arah pengembangan kota.(Rahaju, 2014)

Pembangunan pada hakikatnya ditujukan untuk mencapai kesejahtraan dan kemakmuran rakyat, dimana merupakan suatu proses yang mempunyai keterkaitan multidimensional (Syukur, 2018). Kompleksitas dari keterkaian antar dimensi tersebut terlihat dalam realitas implementasinya dimana sering terjadi adanya *trade off* antara dimensi tujuan satu dengan tujuan yang lain.

Dalam perencanaan pembangunan jalan raya di Kerajaan Soppeng bisa dikatakan tidak berjalan mulus, dikarenakan adanya budaya *siri nah pesse"*yang dijunjung tinggi oleh masyarakat bugis pada waktu itu. Adanya respon penolakan dari masyarakat tidak serta merta mebuat Belanda membatalkan keinginannya untuk membangun jala raya di Kerajaan Soppeng, maka pemerintah Belanda melakukan rapat dengan raja Kerajaan Soppeng yaitu Sitti Zainab untuk membahas berbagai infrastruktur yang akan dibangun di Kerajaan Soppeng, seperti infrastruktur jalan dan dan infratruktur irigasi, hasil rapat tersebut

terpaksa disetujui oleh Zitti Zainab karena adanya desakan dari pemerintah Belanda.

Meskipun raja Kerajaan Soppeng sudah menyetujui isi rapat tersebut, namun para petinggi Kerajaan Soppeng yang lainnya tetap dengan pendirianya yaitu tetap ingin melakukan perlawanan terhadap pemerintah Belanda bukan karena faktor ekonomi yang menyebabkan terjadinya konflik, tetapi adanya budaya *siri' nah pesse*. Para petinggi kerajaan Soppeng yang lain tidak ingin rakyatnya menderita karena dipekerjakan secara kerja paksa oleh pemerintah Belanda.(Rahmatullah, 2018)

Tapi bukan Belanda namanya kalau tidak menghalalkan segala cara untuk memunuhi keinginan dan memuaskan kebutuhannya, pembagunan jalan raya di Kerajaan Soppeng merupakan sejarah kelam dalam sejarah Hindia Belanda karena terjadi eksploitasi tenaga kerja Pribumi oleh pemerintah Hindia Belanda. Awal mula di bangunnya jalan raya di Kerajaan Soppeng dikarenakan Pemerintah Belanda menganggap letak Soppeng yang dekat dengan pusat perdagangan Sengkang, sementara pantai barat Sulawesi dan Makassar lebih menarik dari Soppeng yang terletak di luar. Sebelumnya sudah ada rencana dari Pemerintah Belanda untuk menghubungkan Sengkang dan Cabbenge dengan suatu jalan yang bebas banjir atau lebih dikenal dengan sebutan jalan modern.

4. Pelaksanaan dan penyelesaian pembangunan

Jalan raya merupakan tempat penghubung antara titik satu dengan yang lain, jalan raya dibuat untuk memenuhi kebutuhan fisik manusia, antara lain sebagai melintasnya sarana transportasi, dara jalan lahir kendaraan roda dua, roda tiga, bahkan roda empat, tentunya dengan berbagai jenis dan merk. Jalan juga di konstruksi dan mengkonstruksi perilaku manusia.

Jika dikaitkan dengan masa kini, sikap yang dimiliki pemerintah Hindia Belanda masih dimiliki beberapa orang. Sebagai contoh para majikan yang menyiksa buruhnya, tidak hanya mendapatkan upah yang tidak sepadan dengan apa yang mereka lakukan sebagai buruh, tetapi juga mendapat perlakuan fisik, sehingga menyebabkan cidera pada individu tersebut bahkan berujung kematian.(Rizaldy, 2016)

Pemerintah Belanda mulai melaksankan pekerjaan jalan pada tahun pertama, yaitu tepatnya pada tahun 1923 dan jalan ini diselesaikan.Pada tahun 1927, selanjutnya Cabbenge yang merupakan jalan bagus cocok untuk hubungan transportasi kendaraan angkutan dengan Takalala. Jika Takalala Lisu menjadi jalan, maka ini akan menjadi penghubungan antara Sengkang-Cabbenge-Cangadi-Takalala-Cennae-Lisu-pantai barat Sulawesi-Makassar, suatu rute daerah yang sangat ekonomis dan mendapat keuntungan karena mempunyai pusat perdagangan yaitu Sengkang dengan panjang jalan sekitar 180 Km.

Berikut dibawah ini adalah lokasi-lokasi Pemerintah Kolonial Belanda membangun jalan raya di Kerajaan Soppeng :

a. Jalan raya dari Baringeng sampai perbatasan Wajo

Di Soppeng jalan ini sekarang sudah menjadi jembatan dan lubang tempat masuk air yang permanen, lebar jalan 7 atau 7,5 meter dan mudah dilewati kendaraan jarak Cabbenge (Baringeng) sampai sengkang adalah 14 pal. Jarak sekarang lewat tiga pemberhentian termasuk di pompanua adalah 38 pal.

b. Jalan raya dari Cabbenge sampai Pompanua

Sekarang jalan ini mempunyai peranan penting dengan lalu lintas mobil angkutan antara sengkang dan Soppeng pada hari-hari pasar dan hari-hari biasa. Pada masa yang akan datang jalan ini akan menjadi jalan kedua yang di

pergunakan antara Cabbenge sampai Sengkang dan juga di pergunakan untuk lalu lintas Cabbenge sampai Watampone dimana sudah terdapat juga dua jalan lain dari Soppeng ke Watampone. Jalan ini juga diadakan perbaikan-perbaikan kecil yaitu pengerasan beberapa lereng dan tikungan.

c. Jalan raya Takalala sampai Lisu

Jalan ini mulai dikerjakan pada setengah tahun pertama tahun 1923, sekarang seluruh jalan Soppeng sampai 4,5 km keperbatasan Bulu Dua sudah diaspal, banyak jembatan dan gorong yang sudah permanen, tetapi masih banyak juga jembatan dan gorong-gorong yang sampai sekarang masih dibuat dari bahan-bahan seadanya, jalan yang menuju ke Barru seluruhnya sudah selesai dan panjang 4,5 km yang telah diaspal. Jalan ini sangat bermanfaat jika jembatan Barru-Lisu yang rencanaanya akan di bangun pada tahun 1927 dan jembatan Ralla-Watu juga dibangun, pembangunan dua jembatan tersebut sangat penting dan harus dicarikan dana untuk membangun sehingga pada tahun 1927 dapat diselesaikan. Perbaikan jalan ini baik ditepi jembatan Soppeng maupun Barru dibuat tanpa bantuan teknis.(Arsip)

d. Jalan raya dari Madello sampai Cabbenge

Pembangunan jalan raya ini merupakan salah satu jalan terpanjang yang dibangun Pemerintah Belanda di Kerajaan Soppeng waktu itu, jalanan ini juga melintasi daerah Lale Bata sekarang lebih dikenal dengan Kecamatan Lalabata yang pusatnya sekarang adalah Watansoppeng.

e. Jalan Raya dari Madello (Watansoppeng) sampai perbatasan Sidenreng

Jalan ini awalnya sebagian besar tidak diaspal, lalu lintas angkutan semakin lama semakin berkembang sehubungan dengan perdagangan tembakau dan kemiri serta kadang-kadang perdagangan beras di sepanjang arah menuju Pare-Pare.

Jalan ini dimulai dari Madello dilanjutkan ke arah utara, pada awal tahun 1923 dibangun jembatan sempit untuk melintasi sungai Soppeng.Air sungai selalu berubah-ubah dan menyebabkan kesulitan pada musim hujan, di utara pemerintah mempermudah jalan untuk mencapai Desa Madello dengan membuat jembatan permanen Lakacere, dimana sering terjadi kecelakaan mobil karena lereng yang curam dan tikungan yan tajam.Masih di sebelah utara di bangun jembatan Lawo dan juga jembatan Kampiri yang permanen, dan terletak diantara Bentenge, Kampiri sampai Pesse.Beberapa lereng masih terdapat di kampung Pising (kira-kira 250 meter). Selanjutnya jalan yang sudah diselesaikan adalan jembatan Maddumpa I, jembatan maddumpa II, Kawerang, Lompoe, Panincong, Awa Kaloku, Welonge dan Laringgi, jembatan kayu semuanya dijadikan permanen dengan di buatnya dinding dengan ukuran 5 meter.(Soppeng)

E. KESIMPULAN

Proses pembangunan diawali dengan dibangunnya jalan raya di Kerajaan Soppeng dikarenakan Pemerintah Belanda menganggap letak Soppeng yang dekat dengan pusat perdagangan Sengkang, sementara pantai barat Sulawesi dan Makassar lebih menarik dari Soppeng yang terletak di luar. Sebelumnya sudah ada rencana dari Pemerintah Belanda untuk menghubungkan Sengkang dan Cabbenge dengan suatu jalan yang bebas banjir atau lebih dikenal dengan sebutan jalan modern.Pelaksanaan dan penyelesaian pembangunan infrastruktur jalan raya di Kerajaan Soppeng Pemerintah Belanda dimulai dari pekerjaan jalan pada tahun pertama, yaitu tepatnya pada tahun 1923 dan jalan ini diselesaikan.Pada tahun 1927, selanjutnya Cabbenge yang merupakan jalan

bagus cocok untuk hubungan transportasi kendaraan angkutan dengan Takalala. Jika Takalala Lisu menjadi jalan, maka ini akan menjadi penghubungan antara Sengkang-Cabbenge – Cangadi – Takalala – Cennae – Lisu-pantaibarat Sulawesi-Makassar, suatu rute daerah yang sangat ekonomis dan mendapat keuntungan karena mempunyai pusat perdagangan yaitu Sengkang dengan panjang jalan sekitar 180 km.

DAFTAR PUSTAKA

Abdurrahman, D. (2011). *Metodologi Penelitian Sejarah.* Yogyakarta: Ombak.

Arsip. (n.d.). *Arsip tentang jembatan dan jalanan yang akan diperbaiki di soppeng. .*

Kurniawan, R., Bahri, B., & Asmunandar, A. (2021). Persebaran To Lotang Setelah Aksi DI/TII di Kabupaten Sidenreng Rappang 1966-2018. *PATTINGALLOANG*, *8*(1), 62–74.

Cabbenge., A. t. (n.d.).

Lubis, N. H. (2008). *Ekspedisi Anyer Panurukan. .* Jakarta: Kompas.

Muh.Hadis, P. &. (2006). *Soppeeng 745 Melintasi Waktu,Soppeng.* Soppeng: Pemerintah Kabupaten Soppeng.

Nasrul, F. (2018). Skripsi. In *"Transportasi Kereta Api Rute Makassar – Takalar Tahun 1922-1930.* Makassar: Universitas Negeri Makassar.

Nirwono Joga, E. S. (2019). *Menjalin Infrastruktur Berkelanjutan.* Jakarta: PT. Gramedia.

Nonci. (2003). *"Perlawanan Lapalloge Watanlipu / Panglima Perang Kerajaan Soppeng Terhadap Belanda".* Makassar: CV. Aksara.

Priyadi, S. (2012). *Metode Penelitian Pendidikan Sejarah.* Yogyakarta: Ombak.

Racmatsyah, U. &. (2017). "Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi Militer Kolonial Belanda Dalam Perang Aceh". . *Jurnal Azimut*, 587-589.

Rahaju, T. (2014). "Perencanaan Pembangunan Jalan" Surabaya. . *Jurnal Universitas Negeri Surabaya*, 2.

Rahman, Aulia. (2019). "Modernisasi Teknologi Kereta Api di Sumatera Barat Masa Hindia Belanda (1871-1933)". *Jurnal Arkeologi*, 17-36.

Rahmatullah. (2018). *"Watang Lipu La Palloge dalam menentang Imprealisme Belanda di Kerajaan Soppeng (1905-1906)" .* Makassar: UNM.

Ramadhan, A. P. (2017). "Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913". In Skripsi. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.

Ricklefs, M. C. (2007). *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004. .* Jakarta: Serambi Ilmu Semesta.

Rizaldy, D. R. (2016). *"Realita Sejarah dalam Novel Jalan Raya Pos, Jalan Daendels Karya Pramoedya ananta Toer" .* Ngawi: STKIP PGRI NGAWI.

Sejarah., T. P. (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah.* Makassar: Balai Penerbit UNM.

Soppeng, A. (n.d.). *Arsip tentang pekerjaan jalan yang terlambat diselaikan . .*

Wahyudhi, M. D. (2014). *Ilmu Sejarah Sebuah Pengantar.* Jakarta: Kencana.