

BANDUNG 1906 – 1970:

Studi tentang Perkembangan Ekonomi Kota

Oleh
Reiza D. Dienaputra

Pengantar

Bandung yang saat ini menyandang predikat ibukota propinsi Jawa Barat merupakan salah satu kota penting yang ada di Indonesia. Kota yang di awal abad ke-20 nyaris menjadi *hoofdstad* Hindia Belanda menggantikan Batavia ini memiliki akar sejarah panjang. Rentang perjalanan Bandung sebagai sebuah kota dapat dikatakan dimulai pada tanggal 25 September 1810. Pada tanggal tersebut, Bupati ke-6 Bandung, R.A. Wiranatakusumah II (1794-1829), tampil sebagai inisiator pembentukan kota Bandung. Inisiatif Wiranatakusumah II ini secara tidak langsung mendapat akselerasi dari pemerintah kolonial Belanda, melalui *besluit* yang dikeluarkan Gubernur Jenderal H.W. Daendels.

Pada masa-masa awal pembentukannya tidak banyak perkembangan signifikan yang dialami kota Bandung. Barulah setelah Bandung ditetapkan sebagai ibukota Karesidenan Priangan pada tahun 1864 menggantikan kedudukan Cianjur, secara perlahan tapi pasti terjadi perubahan-perubahan yang cukup berarti pada tampilan kota Bandung. Keberadaan kota Bandung sebagai pusat politik pemerintahan Karesidenan Priangan ini kemudian diikuti pula oleh keberadaannya sebagai sentra produksi industri perkebunan besar di Priangan. Untuk itu semua, pembangunan kota Bandung hingga akhir abad ke-19 tampak

difokuskan untuk dapat memenuhi berbagai kebutuhan kota Bandung, baik sebagai pusat kegiatan politik maupun pusat kegiatan ekonomi.

Memasuki abad ke-20, sebuah perubahan mendasar kembali dialami kota Bandung. Berdasarkan ordonansi tanggal 21 Februari 1906, Bandung memperoleh status wilayah administratif baru sebagai sebuah *gemeente*.¹ Peresmian, sekaligus penetapan Bandung sebagai sebuah *gemeente* dilakukan oleh Gubernur Jenderal J.B. Van Heutzs pada tanggal 1 April 1906.² Saat *Gemeente* Bandung didirikan, wilayahnya meliputi dua buah kecamatan (*onderdistrict*), yaitu Kecamatan Bandung Kulon (Barat) dan Bandung Wetan (Timur). Kecamatan Bandung Kulon memiliki 8 desa: Andir, Citepus, Pasar, Cicendo, Suniaraja, Karanganyar, Astana Anyar, dan Regol. Kecamatan Bandung Timur memiliki 6 desa, yaitu Balubur, Kejaksan, Lengkong, Kosambi, Cikawao, dan Gumuruh.

Sejak status *gemeente* disandang kota Bandung tidak pelak lagi Bandung semakin memainkan peranan penting dalam percaturan politik dan ekonomi pemerintah kolonial Belanda. Bandung pun tampil sebagai primadona tempat peristirahatan orang-orang Barat, khususnya Belanda. Berbagai prasarana dan sarana penunjang bagi sebuah kota modern kemudian banyak dibangun di Kota Bandung. Realitas yang tidak jauh berbeda tetap berlangsung saat Bandung memasuki alam kemerdekaan. Bahkan status Bandung sebagai kota pusat pemerintahan mengalami peningkatan saat kota ini ditetapkan sebagai ibukota propinsi Jawa Barat, menggantikan kedudukan Jakarta. Keberadaan Bandung

¹ Staatsblad van Nederlandsch-Indie over het Jaar 1906, No. 121

² Verslag van den Toestand der Gemeente Bandoeng, 1919, hal. 1.

sebagai pusat pemerintahan di Jawa Barat pada akhirnya membawa akselerasi pada perkembangan ekonomi kota Bandung hingga tahun 1970.

Perkembangan Prasarana dan Sarana

Bila perubahan-perubahan yang terjadi sepanjang abad ke-19 lebih didorong oleh karena keberadaan Bandung sebagai ibukota Karesidenan Priangan, maka memasuki abad ke-20, berbagai perubahan yang dialami kota Bandung lebih dikarenakan oleh keberadaan Bandung sebagai sebuah *gemeente* dan kemudian *stadsgemeente*. Tegasnya, berbagai perubahan yang dialami kota Bandung selama empat dasawarsa pertama abad ke-20, lebih dikarenakan adanya desakan kebutuhan penduduk kota Bandung sendiri.

Perubahan fisik paling awal yang terjadi di kota Bandung pada awal abad ke-20 lebih diarahkan pada upaya pengadaan prasarana dan sarana fisik yang dapat digunakan oleh pemerintahan *gemeente*. Namun demikian, karena satu dan lain hal, keinginan untuk segera memiliki sebuah kantor pemerintahan *gemeente* yang representatif ini tidak dapat langsung direalisasikan. Untuk itu, pada masa awal pembentukan *gemeente* Bandung, sebagai kantor *gemeente* dipilih bagian atas dari gedung yang pernah menjadi toko buku Sumur Bandung di Jalan Asia Afrika. Beberapa waktu kemudian baru pindah ke “Gedong Papak” (kantor pemerintah kota Bandung sekarang), yakni sebuah bangunan yang berdiri di atas tanah yang sempat dijadikan gudang kopi milik Andries de Wilde.³ “Gedong Papak” ini karena letaknya yang strategis kemudian ditetapkan sebagai kantor tetap pemerintah *gemeente* Bandung. Penataan terhadap “Gedong Papak” sebagai

kantor pemerintah *gemeente* Bandung bisa dikatakan dilakukan secara bertahap sebelum benar-benar dapat menjadi gedung pemerintahan yang representatif.

Setelah pemerintah *gemeente* memperoleh gedung yang benar-benar representatif, penataan kota Bandung secara keseluruhan kemudian mendapat perhatian yang benar-benar serius dari pemerintah *gemeente*. Rencana dan keinginan pemerintah *gemeente* untuk menjadikan kota Bandung sebagai kota modern seakan mendapat dorongan yang lebih kuat ketika dalam dasawarsa kedua abad ke-20 atau semasa Gubernur Jenderal J.P. Graaf van Limburg Stirum (1916-1921) timbul ide dan gagasan untuk memindahkan ibukota Hindia Belanda dari Batavia (Jakarta) ke kota Bandung. Dalam perkembangannya kemudian, agar pembangunan fisik di kota Bandung dapat tertata dengan baik serta selaras dengan rencana menjadikan kota Bandung sebagai ibukota Hindia Belanda, pemerintah *gemeente* Bandung bersama-sama dengan pemerintah pusat membentuk sebuah tim perencanaan gabungan, yang terdiri dari militer (zeni), Departemen Pekerjaan Umum, dan Dinas Teknik Kotapraja.⁴

Mengingat tugas tim perencana gabungan lebih difokuskan pada upaya menjadikan kota Bandung sebagai ibukota Hindia Belanda, maka agar rencana pengembangan kota Bandung yang sebelumnya telah dipersiapkan pemerintah

³ Haryoto Kunto, Wajah Bandoeng Tempo Doeloe, (Bandung: Granesia, 1984), hal. 41.

⁴ Tim ini dipimpin oleh V.L. Slors, seorang pensiunan militer dari kesatuan zeni. Anggota tim antara lain terdiri dari, G. Hendriks, E.H. de Roo, dan J. Gerber. Sejalan dengan latar belakang pembentukannya, tim perencana gabungan ini memiliki tugas-tugas, antara lain:

1. Memindahkan semua departemen dan instansi pemerintah pusat dari Batavia ke Bandung.
2. Memilih lokasi yang tepat di kota Bandung untuk dijadikan lokasi bangunan instansi-instansi pemerintah pusat.
3. Mengadakan koordinasi dan kerjasama antara segenap instansi dan jawatan pemerintah yang terkait untuk melancarkan dan mensukseskan rencana perpindahan ibukota Hindia Belanda tersebut. Haryoto Kunto, Balai Agung di Kota Bandung, (Bandung: Granesia, 1996), hal. 93-94.

gemeente tidak terbengkalai serta dapat tetap berjalan sesuai dengan yang telah direncanakan, pemerintah *gemeente* Bandung pada awal dasawarsa ketiga abad ke-20 atau tepatnya pada tahun 1921, membentuk sebuah komisi pembangunan kota Bandung. Tugas komisi yang diberi nama Komisi Rencana Perluasan Wilayah *Gemeente* Bandung ini, antara lain adalah membenahi wajah kota, termasuk di dalamnya menata dan menghijaukan kota dengan taman-taman kota agar Bandung benar-benar layak untuk menjadi ibukota Hindia Belanda. Melalui komisi inilah pada akhirnya lahir sebuah rencana pembangunan kota Bandung yang benar-benar terpadu. Rencana pengembangan kota Bandung produk Thomas Karsten ini kemudian dikenal dengan nama *Plan Karsten*.

Meskipun pada akhirnya rencana menjadikan Bandung sebagai ibukota Hindia Belanda tidak menjadi kenyataan. Sedikit banyaknya Bandung tetap dapat merasakan adanya manfaat dari rencana menjadikan kota Bandung sebagai ibukota Hindia Belanda tersebut. Berkat adanya rencana tersebut, pembangunan fisik di kota Bandung sepanjang dasawarsa ketiga abad ke-20 bisa dikatakan relatif pesat. Berbagai bangunan yang cukup megah yang semula dipersiapkan sebagai gedung perkantoran bagi instansi-instansi pemerintah pusat didirikan di Bandung. Satu di antara gedung tersebut adalah gedung yang semula direncanakan sebagai gedung kantor pemerintah pusat (kini dikenal dengan nama Gedung Sate). Di sekitar Gedung Sate ini semula direncanakan akan dibangun sebuah kompleks perkantoran untuk instansi-instansi pemerintah pusat, seperti kantor Departemen Pendidikan dan Pengajaran, kantor Departemen Keuangan,

kantor Departemen Dalam Negeri, kantor Mahkamah Agung, dan kantor Dewan Rakyat.⁵

Bersamaan dengan pembangunan berbagai prasarana dan sarana fisik pemerintahan, di Bandung dibangun pula berbagai prasarana dan sarana yang memiliki keterkaitan erat langsung dengan kebutuhan hiburan warga kota. Untuk hiburan yang berupa tontonan, di Bandung dibangun gedung-gedung bioskop serta *feestterrein*. Untuk bioskop, hingga akhir kekuasaan Hindia Belanda setidaknya telah dibangun tiga buah gedung, yakni Elita, Oriental, dan Apollo. Sementara itu untuk *feestterrein*, antara lain dibangun di sekitar daerah Kebonjati (Orion), Suniaraja (Empires), dan Cikakak (Orange). Sesuai fungsinya, di *feestterrein* ini antara lain sering dipertunjukkan hiburan-hiburan, seperti, sandiwara, ketuk tilu, pencak silat, dan opera. Untuk tempat rekreasi warga kota, antara lain dibangun arena khusus untuk bursa tahunan (*jaarbeurs*), taman-taman kota, seperti Mollukenpark, Ijzermanpark, Orenje Plein, dan Citarum Plein, serta Bandoensch Zoologisch Park (kini, kebun binatang Bandung) pada tahun 1930.⁶

Perkembangan fisik kota Bandung yang relatif pesat, dengan demikian sedikit banyaknya bisa pula diartikan sebagai pertanda meningkatnya kehidupan ekonomi penduduk kota Bandung. Banyak hal yang bisa dikedepankan sebagai faktor pendorong terjadinya peningkatan kehidupan ekonomi penduduk. Satu di antara faktor tersebut adalah perkembangan prasarana dan sarana transportasi dari dan menuju kota Bandung. Bila masa sebelumnya, optimalisasi pemanfaatan jasa

⁵ Haryoto Kunto, *Semerbak Bunga di Bandung Raya*, (Bandung: Granesia, 1986) hal. 93-97; Haryoto Kunto, *op. cit.*, 1996, hal. 94-97.

kereta api ini lebih diarahkan pada upaya untuk menghubungkan Bandung dengan kota-kota Besar di Jawa yang ada di sebelah Timur Bandung, memasuki abad ke – 20 upaya optimalisasi ini antara lain dilakukan dengan mengoptimalkan hubungan kereta api antara Bandung dengan Batavia serta membangun halteu-halteu di sekitar kota Bandung dan juga membangun jalur jalan kereta api baru untuk jarak pendek.

Melalui upaya-upaya optimalisasi, perjalanan kereta api dari Bandung menuju Batavia dan sebaliknya melalui jalur jalan kereta api baru lewat Purwakarta dan Cikampek, sejak 1 November 1934 dapat ditempuh dalam 2 $\frac{3}{4}$ jam.⁷ Untuk menampung besarnya minat penumpang yang menggunakan transportasi kereta api jalur Batavia-Bandung ini, perusahaan kereta api negara (*Staats Spoorwegen*) mengoperasikan sekaligus empat rangkaian kereta api dalam sehari. Pelayanan kereta api Batavia-Bandung ini kemudian dikenal dengan nama *vlugge vier* (empat cepat).

Untuk jarak pendek, pembangunan lintasan kereta api baru pada dasarnya dilakukan untuk menghubungkan Bandung dengan daerah-daerah di sekitarnya, khususnya daerah-daerah yang memiliki potensi di bidang perkebunan. Pembangunan jalur kereta api dari Bandung menuju daerah-daerah pedalaman (*hinterland*) ini secara umum bisa dikatakan dibagi dalam dua tahapan. Tahap pertama, pembangunan jalur kereta api yang trayeknya didasarkan atas UU

⁶ Melly Irawati Julita. Kebun Binatang Bandung (1930: 2000): Studi tentang Pembentukan, Perkembangan, dan Pengaruhnya terhadap Pariwisata. Skripsi. (Bandung: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Padjadjaran, 2001)

⁷ Haryoto Kunto, op. cit., 1984, hal. 101.

tanggal 4 Januari 1916.⁸ Dalam tahap pertama ini setidaknya berhasil dibangun tiga jalur lintasan kereta api, yakni jalur Rancaekek-Jatinangor, jalur Bandung-Soreang, dan jalur Soreang-Ciwidey. Jalur Rancaekek-Jatinangor selesai dibangun pada tanggal 23 Februari 1918. Jalur Bandung-Soreang selesai dibangun tanggal 13 Februari 1921. Jalur Soreang-Ciwidey selesai dibangun tanggal 17 Juni 1924.

Tahap kedua, pembangunan jalur kereta api yang trayeknya ditetapkan dalam UU tanggal 28 Februari 1920.⁹ Berbeda dengan tahap pertama, pembangunan jalur lintasan rel kereta api tahap kedua ini hanya membangun dua jalur lintasan kereta api baru, yakni jalur lintasan Bandung-Citeureup-Majalaya dan jalur lintasan Dayeuhkolot-Majalaya. Pembangunan jalur sepanjang 6 kilometer ini berhasil diselesaikan tanggal 6 Juni 1919. Jalur lintasan Bandung-Citeureup-Majalaya selesai dibangun tanggal 18 Maret 1921. Jalur lintasan Dayeuhkolot-Majalaya selesai dibangun tanggal 3 Maret 1922.

Masih berkaitan dengan upaya optimalisasi pemanfaatan transportasi kereta api, dibangun pula halte-halte di kota Bandung. Pembangunan halte-halte di sekitar kota Bandung ini pada intinya dilakukan untuk menampung calon-calon penumpang kereta api yang berasal dari Bandung Barat dan Bandung Timur, yang dari waktu ke waktu memperlihatkan lonjakan penumpang yang cukup tajam. Dengan kata lain, pembangunan halte-halte tersebut juga sekaligus untuk mengurangi beban stasion Bandung dalam menampung calon penumpang yang akan pergi dan tiba di kota Bandung.

⁸ Staatsblad van Nederlandsch-Indie over het Jaar 1916, No. 65.

⁹ Staatsblad van Nederlandsch-Indie over het Jaar 1920, No. 150.

Setidaknya ada tiga halte baru yang dibangun di kota Bandung dalam dasawarsa ketiga abad ke-20. Ketiga halte baru tersebut adalah halte Andir, halte Cikudapateuh, dan halte Kiara Condong. Halte Andir dan Kiara Condong selesai dibangun tahun 1923, sementara halte Cikudapateuh selesai dibangun tahun 1925. Sebenarnya, bangunan ketiga halte tersebut tidaklah sama sekali baru. Ketiga bangunan halte tersebut merupakan hasil peningkatan dari *stopplaats* yang telah ada sebelumnya.¹⁰

Di luar optimalisasi jalur kereta api, optimalisasi lain bagi perhubungan darat dilakukan dengan meningkatkan serta memperbaiki kualitas jalan-jalan yang ada di kota Bandung. Upaya perbaikan jalan raya ini dilakukan secara intensif sejak tahun 1909. Pada awalnya diperbaiki lima buah jalan, yaitu Merdekaliweg (kini Jalan Wastukencana), Kerklaan (kini Jalan Jawa), Parklaan (kini Jalan Merdeka), Lembangweg (kini Jalan Cihampelas dan Setiabudi), serta Dagoweg (kini Jalan Ir. H. Juanda). Perbaikan jalan dilakukan dengan cara memperkeras jalan-jalan tersebut dengan pasir dan kerikil. Setelah perbaikan dan peningkatan kualitas kelima jalan tersebut, beberapa waktu kemudian juga dilakukan perbaikan dan peningkatan kualitas jalan-jalan lainnya yang ada di kota Bandung, termasuk di dalamnya pelebaran jalan, seperti, *Grote Postweg*, Gardujatiweg, Pasar Baru Weg, dan Tamblongweg.¹¹

Di samping upaya optimalisasi sarana transportasi kereta api dan peningkatan kualitas jalan raya, upaya lain yang dilakukan pemerintah kolonial untuk membuka kota Bandung adalah melalui jembatan udara. Usaha membuka

¹⁰ Verslag der Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie Jrg. 1925, hal. 46.

Bandung melalui jalur udara ini ditempuh dengan membangun lapangan udara Andir. Setelah dipandang layak, pada tanggal 1 November 1928 diadakan ujicoba penerbangan perdana dengan menggunakan pesawat terbang milik perusahaan penerbangan KNILM. Penerbangan ujicoba yang menempuh rute Bandung-Batavia ini berlangsung dengan sukses. Setelah ujicoba penerbangan ini, tidak berapa lama kemudian atau tepatnya sejak tahun 1930, Bandung secara resmi telah dapat dihubungkan melalui jalur udara. Rute penerbangan yang dapat ditempuh dari Bandung sejak tahun 1930 adalah rute penerbangan menuju Semarang, Surabaya, Palembang, dan Singapura.¹²

Keberhasilan Bandung membuka jalur udara jelas memiliki makna yang sangat penting dalam menjadikan Bandung sebagai salah satu kota di Indonesia yang mudah untuk didatangi. Dengan adanya jalur udara ini, jarak tempuh dari kota Bandung ke kota-kota lain yang telah memiliki jalur udara menjadi lebih pendek lagi. Lebih dari itu, melalui jalur udara ini, hubungan antara kota Bandung dengan daerah-daerah lain di luar Jawa, khususnya Sumatera, bisa dilaksanakan secara lebih intensif.

Untuk memberi arti yang lebih penting bagi upaya menjadikan Bandung sebagai daerah terbuka, Bandung sejak abad ke-20 juga dilengkapi dengan sarana komunikasi radio. Sarana komunikasi radio yang cukup berarti yang dibangun di kota Bandung adalah radio telepon. Pembangunan studio pemancar bagi radio telepon ini dilakukan di lereng Gunung Malabar. Setelah melalui persiapan yang memakan waktu selama kurang lebih lima tahun, sarana radio telepon ini sejak

¹¹ Edi S. Ekadjati, dkk., Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Jawa Barat, (Bandung: Depdikbud, 1978/1979), hal. 30.

tanggal 5 Mei 1923, telah dapat digunakan untuk melakukan hubungan internasional, yakni dari Hindia Belanda ke Belanda. Dengan terbukanya sarana komunikasi radio telepon ini maka hubungan antara dua wilayah yang dipisahkan oleh jarak yang sangat jauh tersebut dapat berlangsung jauh lebih cepat.

Menyusul keberhasilan membangun sarana radio telekomunikasi, dipersiapkan pula sarana komunikasi berupa radio. Langkah awal ke arah penyediaan sarana komunikasi radio di kota Bandung dimulai tanggal 15 April 1926 dengan didirikannya *Bandoengsche Radio Vereeniging* (BRV), yang diketuai oleh J.G. Prins. Setelah melalui berbagai persiapan yang cukup matang, BRV melakukan ujicoba siaran untuk pertama kalinya pada tanggal 8 Agustus 1926. Setelah keberhasilan siaran percobaan ini, secara resmi BRV mulai mengudara. Siaran ujicoba dan siaran-siaran selanjutnya BRV dilakukan di studio BRV yang terletak di ruang atas percetakan Vorkink (dulu sempat menjadi TB Sumur Bandung).¹³

Siaran BRV yang tadinya hanya ditujukan untuk pemirsa di daerah Bandung dan sekitarnya, ternyata dapat pula ditangkap di Medan, Pare-pare, Samarinda, dan Pontianak. Bahkan pancarannya dapat pula ditangkap di luar negeri. Beberapa negara yang dapat menerima pancaran BRV antara lain adalah Afrika Selatan dan Selandia Baru.

BRV yang sebenarnya dapat dijadikan sebagai media komunikasi Bandung dengan dunia luar secara berkesinambungan, tidaklah berusia lama. Berhubung satu dan lain hal, khususnya yang berkaitan dengan masalah

¹² Haryoto Kunto, *op. cit.*, 1984, hal. 259-260.

¹³ *Ibid.*, hal. 197-200.

pendanaan, BRV tidak dapat melanjutkan siarannya secara mandiri. Untuk itu, sejak tahun 1929, pengelolaan BRV diambil alih oleh Nederlandsch Indische Radio Omroep Maatschappij (NIROM).

Gencarnya pembangunan fisik di kota Bandung pada akhirnya tidak hanya mengakibatkan semakin menariknya kota Bandung bagi kaum pendatang tetapi juga mengakibatkan tuntutan akan kebutuhan lahan kota terus bertambah. Kondisi ini kemudian mendorong pemerintah *gemeente* Bandung untuk berupaya menambah luas wilayah kota agar senantiasa sesuai dengan kebutuhan pemerintah dan warga kota Bandung. Pada saat *gemeente* Bandung berdiri, luas kota Bandung baru mencapai 1922 ha. Dari jumlah tersebut, sebanyak 240 ha atau 12 persen digunakan secara langsung untuk berbagai bangunan, baik bangunan pemerintahan, swasta maupun tempat tinggal warga. Sepuluh tahun kemudian, luas wilayah kota Bandung meningkat menjadi 2150 ha. Dari jumlah tersebut, 380 ha atau 18 persen digunakan untuk bangunan. Langkah perluasan kota Bandung yang dilakukan pada tahun 1916 bukanlah upaya perluasan yang terakhir. Pada tahun 1926 atau saat status kota Bandung berubah menjadi *stadsgemeente*, wilayah kota Bandung kembali diperluas hingga luas keseluruhan mencapai 2853 ha. Dari luas ini, sebanyak 1050 ha atau sebesar 37 persen digunakan untuk berbagai bangunan. Memasuki akhir pemerintah Hindia Belanda, luas wilayah kota Bandung telah mencapai 3305 ha, 1600 ha di antaranya atau sebanyak 48,41 persen digunakan untuk bangunan-bangunan. Dari data-data tersebut terlihat bahwa seiring dengan perluasan wilayah kota Bandung terjadi juga peningkatan

yang cukup pesat dalam penggunaan lahan di kota Bandung, khususnya penggunaan lahan untuk bangunan-bangunan.

Selanjutnya, memasuki tahun-tahun pertama kemerdekaan, pembangunan berbagai prasarana dan sarana di kota Bandung dapat dikatakan berhenti sama sekali, untuk tidak mengatakan mengalami kemunduran. Situasi politik yang belum stabil serta maraknya upaya-upaya untuk menegakan kemerdekaan dapat dikedepankan sebagai faktor penyebab dari semua realitas tersebut. Pecahnya peristiwa Bandung Lautan Api pada tanggal 24 Maret 1946 telah menghancurkan cukup banyak gedung-gedung pemerintah, termasuk rumah-rumah penduduk, khususnya yang berada di wilayah Bandung Selatan, seperti Cicadas, Tegallega, Ciroyom, Kopo, dan Cikudapateuh.¹⁴

Barulah memasuki dasawarsa keenam dan ketujuh abad ke-20, terasa kembali adanya geliat pembangunan di kota Bandung. Fokus penataan pada tahap awal lebih diarahkan pada pembangunan beberapa prasarana dan sarana umum yang sempat rusak akibat revolusi fisik. Akselerasi pembangunan prasarana dan sarana di kota Bandung menjadi semakin terasa saat Bandung kemudian ditetapkan sebagai tuan rumah Konferensi Asia Afrika (KAA) pada bulan April 1955. Untuk menyambut peristiwa berskala internasional tersebut, dilakukan berbagai penataan terhadap gedung-gedung pemerintah, khususnya Gedung Merdeka yang akan dijadikan tempat konferensi, hotel-hotel yang akan dijadikan tempat penginapan peserta, jalan-jalan, serta stasiun kereta api. Di luar itu, pada

¹⁴ Aan Abdurachman, dkk. 2000. Saya Pilih Mengungsi: Pengorbanan Rakyat Bandung untuk Kedaulatan. (Bandung: Pustaka Madani, hal. 93 – 98).

tahun 1958 dibangun pula Taman Olah Raga Karang Setra, yang peresmianya dilakukan Presiden Soekarno, serta Bank Tabungan Pos Cabang Bandung.

Keberhasilan Bandung menyelenggarakan KAA pada perkembangannya kemudian menjadikan Bandung sebagai langganan tuan rumah pertemuan-pertemuan besar, baik berskala nasional maupun internasional. Setelah menjadi tuan rumah KAA, Bandung selanjutnya juga menjadi tuan rumah beberapa peristiwa besar lainnya, seperti, Konferensi Mahasiswa Asia Afrika tahun 1956, Konferensi I Majelis Ilmu Pengetahuan Indonesia pada bulan Januari 1957, Konferensi Universitas se-Indonesia pada tahun 1958, dan Konferensi Dinas Kepolisian Negara pada tahun 1958.¹⁵

Perkembangan Penduduk

Status *gemeente* bagi kota Bandung sedikit banyaknya memperlihatkan adanya sosok modern sebuah kota, yang di dalamnya menjanjikan berbagai fasilitas menarik bagi penduduk. Daya tarik kota Bandung sebagai sebuah *gemeente* ini pada akhirnya berpengaruh besar terhadap peningkatan konsentrasi penduduk yang tinggal dan menetap di kota Bandung. Akibatnya, Bandung yang pada pertengahan abad ke-19 hingga beberapa waktu setelah menyandang status sebagai ibukota karesidenan Priangan masih menyandang sebutan sebagai daerah yang jarang penduduk (*sparsely populated region*) berubah menjadi daerah yang padat penduduk (*densely populated region*) memasuki abad ke-20.

¹⁵ Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. [Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1956](#); Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. [Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1957](#); Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. [Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1958](#).

Sebagaimana terlihat dari tabel 1, pada saat Bandung menyandang status sebagai sebuah *gemeente* untuk pertama kalinya, jumlah penduduk baru tercatat sebanyak 47.391 jiwa. Perubahan penduduk yang cukup berarti pertama kali dialami Bandung pada tahun 1920. Dari 47.391 jiwa penduduk pada tahun 1906, kurang lebih empatbelas tahun kemudian jumlahnya meningkat sehingga secara keseluruhan berjumlah 102.227 jiwa. Dalam perubahan penduduk pada tahun 1920 ini bila kemudian diperhatikan dengan cermat, tampak bahwa peningkatan penduduk terbesar terjadi pada penduduk golongan Eropa. Bahkan, peningkatan penduduk Eropa ini bisa dikatakan sangat fantastis yakni hampir lima kali lipat. Bandingkan dengan peningkatan penduduk pribumi dan Cina yang hanya sekitar dua kali lipat. Kondisi ini sedikit banyaknya mengindikasikan bahwa perubahan status kota Bandung menjadi sebuah *gemeente* telah memberi dorongan yang lebih besar bagi penduduk Eropa untuk datang dan menetap di kota Bandung. Kenyataan ini sekaligus pula semakin menegaskan bahwa perubahan status kota Bandung menjadi sebuah *gemeente* pada dasarnya benar-benar ditujukan untuk kepentingan orang-orang Eropa.

Selanjutnya memasuki alam kemerdekaan, terlihat pula adanya peningkatan jumlah penduduk yang cukup signifikan dibanding masa sebelumnya. Pada tahun 1961, jumlah penduduk kota Bandung tercatat sebanyak 973.000 jiwa. Jumlah ini jelas merupakan sebuah peningkatan jumlah penduduk yang signifikan bila dibandingkan dengan jumlah penduduk tahun 1940. Peningkatan jumlah penduduk hingga lebih dari empat kali lipat dalam kurun waktu 21 tahun benar-benar telah menjadikan Bandung sebagai kota yang cukup

padat. Urbanisasi besar-besaran penduduk yang berasal dari daerah konflik DI/TII dapat dikedepankan sebagai salah satu pemicu peningkatan jumlah penduduk kota Bandung yang cukup signifikan.

Tabel 1
Jumlah Penduduk Kota Bandung
1906-1970

Tahun	Pribumi	Eropa	Cina	Total
1906	41.393	2.199	3.799	47.391
1920	82.263	10.658	9.306	102.227
1930	129.871	19.327	16.690	165.888
1935	142.009	22.178	19.242	183.429
1940	171.457	27.726	25.534	224.717
1961				973.000
1965				1.058.000
1970				1.176.000

Sumber: Mooi Bandoeng, October 1940, No. 10, hal. 8; Kantor Sensus dan Statistik Jawa Barat, Statistik Jawa Barat 1971.

Berbeda dengan peningkatan jumlah penduduk yang terjadi pada tahun 1920, peningkatan penduduk Eropa sesudah tahun 1920, bisa dikatakan tidak ada yang setinggi peningkatan penduduk tahun 1920. Demikian pula halnya penduduk pribumi dan Cina. Fenomena perubahan lainnya yang cukup menarik berkaitan dengan penduduk kota Bandung adalah fenomena perubahan pada perbandingan jumlah penduduk Cina dan Eropa. Bila pada tahun pertama Bandung menjadi *gemeente* jumlah penduduk Cina lebih banyak daripada penduduk Eropa, maka memasuki akhir kekuasaan Hindia Belanda, jumlah penduduk Eropa berada di atas jumlah penduduk Cina. Menjadi menarik untuk diamati lebih lanjut, mengapa

penduduk Eropa begitu antusias untuk tinggal dan menetap di kota Bandung setelah Bandung menyandang status sebagai sebuah *gemeente*.

Perkembangan penduduk kota Bandung yang demikian pesat, dalam perkembangan selanjutnya meningkatkan pula kebutuhan atas tempat tinggal. Untuk itu, pemerintah *gemeente* Bandung berupaya keras untuk dapat memenuhi kebutuhan akan pemukiman ini, khususnya pemukiman untuk penduduk Eropa. Sejalan dengan kebijakan pembentukan *gemeente* Bandung yang cenderung diskriminatif, penataan pemukiman di kota Bandung pun jelas-jelas diatur secara diskriminatif pula. Pemerintah *gemeente* Bandung dengan terang-terangan mengadakan pemisahan antara pemukiman untuk orang Eropa, orang Cina dan Timur Asing lainnya, dan pemukiman untuk orang-orang pribumi.

Pemukiman untuk orang Eropa terdiri dari rumah-rumah besar dan modern. Komplek pemukiman Eropa pertama yang dibangun di Bandung terletak di daerah Andir atau di sekitar lapangan terbang Andir. Karena letaknya yang berdekatan dengan lapangan terbang ini pulalah yang menjadikan pemukiman Eropa di seputar Andir ini dikenal dengan nama *Fokkerhuis*. Menyusul pembangunan pemukiman modern di daerah Andir, pemerintah *gemeente* bersama-sama dengan pihak swasta kemudian membangun pemukiman-pemukiman modern di daerah lainnya, seperti di sekitar Kosambi, khususnya di sekitar halte Cikudapateuh, dan di sekitar Jalan Riau, khususnya sekitar Oranje Plein. Berbeda dengan bangunan-bangunan perumahan yang dibangun di Andir dan Kosambi, bangunan-bangunan yang didirikan di sekitar Oranje Plein, bisa

dikatakan jauh lebih mewah. Bangunan di sekitar Oranje Plein ini juga merupakan bangunan bertingkat.

Di luar pemukiman-pemukiman yang telah disebutkan di atas, masih ada daerah pemukiman lainnya yang jauh lebih baik yang juga masih diperuntukan bagi orang-orang Eropa. Daerah pemukiman tersebut juga masih terletak di sepanjang Jalan Riau, tetapi tidak lagi berada dekat Oranje Plein. Pemukiman untuk orang Eropa kali ini terletak di sekitar Gedung Sate dan Insulinde Park (kini Taman Lalu Lintas Ade Irma Suryani). Berbeda dengan wilayah pemukiman sebelumnya, wilayah pemukiman di sekitar Insulinde Park ini juga direncanakan sebagai Pusat Kegiatan Masyarakat Eropa di Kota Bandung. Kematangan dan kecermatan dalam menata pemukiman di sekitar Insulinde Park, yang dibangun sejak tahun 1918 oleh sekelompok teknisi di bawah pimpinan Direktur Dinas Bangunan Gemeente Bandung V.L. Slors, pada akhirnya telah menjadikan wilayah pemukiman di sekitar Insulinde Park ini sebagai prototipe *Indische Koloniaal Stad*.¹⁶ Dalam kaitannya dengan rencana perpindahan ibukota Hindia Belanda, selama kurang lebih tujuh tahun atau sejak tahun 1918 hingga tahun 1925 telah berhasil dibangun sebanyak 400 hingga 750 bangunan rumah modern yang direncanakan sebagai tempat tinggal para pegawai pemerintah pusat.¹⁷

Bila pemukiman untuk orang Eropa umumnya berupa bangunan-bangunan besar dan modern, maka tidak demikian halnya dengan bangunan-bangunan untuk Timur Asing dan terlebih lagi pribumi dari golongan rakyat kebanyakan. Untuk pemukiman penduduk Timur Asing, khususnya Cina, pemerintah *gemeente*

¹⁶ Haryoto Kunto, *op. cit.*, 1984, hal. 64-66.

¹⁷ Haryoto Kunto, *op. cit.*, 1996, hal. 103.

Bandung menempatkannya di sekitar pusat-pusat perdagangan. Salah satu daerah pusat perdagangan yang disediakan pemerintah *gemeente* Bandung untuk bangunan pemukiman penduduk Timur Asing adalah di sekitar wilayah Pasar Baru. Oleh karenanya, tidak mengherankan bila kemudian di daerah sekitar Pasar Baru ini banyak dijumpai daerah-daerah Pecinan atau tempat-tempat pemukiman orang Cina.

Bangunan-bangunan perumahan untuk orang-orang pribumi yang dibangun Belanda pada umumnya didirikan di atas petak-petak tanah yang relatif kecil serta terbuat dari bilik bambu. Satu di antara wilayah pemukiman yang dibangun Belanda untuk orang-orang pribumi dari kalangan rakyat kebanyakan terdapat di sekitar Karapitan. Sementara untuk orang-orang pribumi dari golongan menengah dibuatkan pemukiman di sekitar Cihapit.¹⁸ Di luar pemukiman yang dibuat Belanda, orang-orang pribumi pada umumnya membangun pemukimannya berdasarkan kelompok etnis atau daerah asal. Oleh karenanya tidak mengherankan bila di Kota Bandung dikenal wilayah-wilayah pemukiman pribumi, seperti, Kampung Jawa, Babakan Surabaya, Babakan Tarogong, Babakan Ciamis, dan Babakan Bogor.¹⁹ Walaupun bentuk-bentuk bangunan milik pribumi relatif kecil, tetapi kondisi bangunan dan keadaan lingkungannya selalu diupayakan tetap bersih dan sehat. Dalam kaitan inilah, tidak bisa dilepaskan peran besar yang telah dimainkan oleh Bupati Bandung R.A.A. Martanegara (1893-1918) dalam menciptakan keharmonisan penataan pada bangunan dan lingkungan perumahan penduduk pribumi. Berkat kejeliannya jugalah atap bangunan-bangunan pada

¹⁸ Haryoto Kunto, *op. cit.*, 1984, hal. 65.

¹⁹ *Ibid.*, hal. 164-167.

pemukiman penduduk pribumi dapat diganti dengan genteng. Perubahan atap bangunan dari ilalang ke genteng dilakukan Martanegara dengan terlebih dahulu melakukan proses alih teknologi pembuatan genteng dari luar kota Bandung kepada penduduk kota Bandung.²⁰

Bila upaya pemenuhan kebutuhan pemukiman penduduk pada era kolonial tampak lebih ditujukan untuk memenuhi kebutuhan pemukiman penduduk eropa, maka tidak demikian halnya di era kemerdekaan. Pemenuhan kebutuhan pemukiman pada era kemerdekaan ini benar-benar ditujukan untuk kepentingan pemukiman orang-orang pribumi. Namun demikian, karena keterbatasan anggaran, pemenuhan kebutuhan pemukiman sejak kemerdekaan hingga tahun 1970 dapat dikatakan belum dapat dilakukan secara optimal. Dalam hal pemenuhan kebutuhan akan pemukiman ini, pemerintah kota Bandung pun tampak tetap berpegangan pada pola perencanaan yang telah dikembangkan pemerintah kota sebelum kemerdekaan. Bedanya, bila sebelumnya daerah Utara kota Bandung dikhususkan bagi orang-orang Eropa, kini menjadi zona pemukiman orang-orang dari golongan menengah ke atas.

Kebutuhan akan pemukiman di kota Bandung pada dasawarsa keenam dan ketujuh menjadi semakin terasa signifikansinya akibat terjadinya ketidakstabilan politik. Perjuangan di era revolusi fisik yang salah satunya terepresentasikan dalam bentuk peristiwa Bandung Lautan Api telah mengakibatkan tingginya kebutuhan akan perumahan dari para penduduk yang kembali dari daerah-daerah pengungsian setelah terjadinya aksi pembakaran gedung-gedung pemerintah dan

²⁰ Ibid., hal. 157.

rumah-rumah rakyat secara besar-besaran. Sementara itu, aksi pengacauan oleh DI/TII di berbagai wilayah Jawa Barat telah mengakibatkan tingginya arus urbanisasi dari daerah-daerah konflik ke kota Bandung. Ketidakmampuan pemerintah kota untuk mengatasi realitas tersebut mendorong sebagian penduduk untuk membangun tempat-tempat pemukiman sangat sederhana berupa gubuk-gubuk di pingir jalan atau di bawah jembatan.²¹

Memasuki abad ke-20 penduduk kota Bandung tidak lagi semata-mata mengandalkan sumber kehidupannya dari sektor perkebunan dan pertanian, tetapi seiring dengan perkembangan kota Bandung sebagai kota modern, banyak pilihan sumber kehidupan yang dapat dimasuki penduduk kota Bandung. Terjadinya peningkatan pada jumlah pengguna jasa kereta api, secara otomatis semakin membuka peluang kerja di sektor pelayanan jasa transportasi di dalam kota maupun jasa pelayanan di tempat-tempat penginapan. Sementara itu, peningkatan prasarana dan sarana perdagangan yang dialami kota Bandung sepanjang empat dasawarsa pertama abad ke-20 juga telah memberi peluang yang cukup luas bagi penduduk kota Bandung untuk terjun secara langsung di sektor tersebut.

Semakin terbukanya Bandung untuk didatangi penduduk asing sedikit banyaknya telah mampu meningkatkan berbagai aktivitas di bidang perekonomian, khususnya aktivitas perdagangan. Di luar itu, faktor lain yang tidak kalah penting adalah keberadaan Bandung sebagai sebuah *gemeente*. Bagi penduduk Eropa, status *gemeente* sebuah kota tidak sekedar menandakan adanya perubahan administratif pemerintahan tetapi lebih diartikan sebagai pertanda

²¹ Edi S. Ekadjati, et.al. Sejarah Kota Bandung 1945-1979. (Jakarta: Depdikbud, 1984), hal. 81, dan 106.

bahwa kota tersebut benar-benar telah merupakan kota yang aman dan nyaman bagi penduduk Eropa. Status *gemeente* pada sebuah kota kolonial pada dasarnya ditujukan sebagai sebuah upaya untuk dapat memberikan pelayanan istimewa bagi penduduk Eropa. Oleh karenanya, dengan status Bandung sebagai sebuah *gemeente* telah mendorong orang-orang Eropa untuk datang di Kota Bandung, sekaligus untuk tinggal dan menetap di kota Bandung. Keberadaan orang-orang Eropa di kota Bandung ini secara perlahan tapi pasti pada akhirnya membuka banyak peluang kerja bagi penduduk pribumi.

Perkembangan yang cukup berarti di sektor perekonomian, yang ditandai oleh semakin banyaknya sumber kehidupan bagi penduduk pribumi tidak lantas membuat bagian terbesar penduduk kota Bandung meninggalkan pekerjaan di sektor-sektor perkebunan dan pertanian. Dengan kata lain, meskipun semakin banyak penduduk kota Bandung yang alih profesi tetapi tidak sedikit pula penduduk Bandung yang tetap setia dengan pekerjaan lamanya di sektor perkebunan dan pertanian. Sebagaimana yang menjadi kebiasaan sebelumnya, di antara penduduk Bandung yang setia dengan pekerjaannya di sektor perkebunan dan pertanian, sebagian di antaranya bekerja di sektor pertanian dan perkebunan sambil memelihara ternak, seperti sapi, kuda, kambing, dan kerbau. Di luar mereka yang bekerja di bidang pertanian, perkebunan, dan transportasi, ada juga anggota masyarakat yang bekerja sebagai tukang dan pengrajin. Para pengrajin ini di antaranya terdiri dari pelukis, pembuat sepatu, tukang kayu, tukang celup dan tukang batu. Di luar itu tentunya tetap masih ada juga yang bekerja sebagai penjahit, tukang cukur, dan tukang daging atau tukang jagal.

Memasuki era Jepang, perkembangan ekonomi di kota Bandung bisa dikatakan mengalami perubahan yang berbanding terbalik dengan situasi sebelumnya. Kontrol ketat yang dilakukan pemerintah pendudukan Jepang di bidang perekonomian, baik terhadap prasarana dan sarana perekonomian milik Belanda, Timur Asing, maupun pribumi, telah menjadikan situasi perekonomian di kota Bandung menjadi jauh dari normal. Ekonomi perang yang dikembangkan oleh pemerintah pendudukan Jepang telah menyebabkan terhentinya berbagai pembangunan prasarana dan sarana perekonomian serta terkonsentrasikannya produk-produk perekonomian hanya untuk kepentingan perputaran mesin perang Jepang. Dampak dari semua itu, berbagai permasalahan di bidang ekonomi banyak bermunculan, seperti kesulitan memperoleh bahan pokok kebutuhan sehari-hari ataupun pengangguran akibat ditutupnya berbagai kantor dan perusahaan milik swasta. Dalam situasi seperti ini, salah satu jenis usaha pribumi yang kemudian berkembang relatif cukup subur adalah jual beli barang bekas (loak). Pasar loak baru pun kemudian bermunculan di daerah Cicadas dan Banceuy, menyusul pasar loak lama yang telah ada sebelumnya, seperti pasar loak Cibeunying dan Suniaraja.

Di era kemerdekaan, keberadaan Bandung sebagai pusat kegiatan perekonomian di tatar Priangan pada dasarnya tetap bertahan. Namun demikian, instabilitas politik yang terjadi pada era demokrasi liberal dan demokrasi terpimpin, sedikit banyaknya berpengaruh pula terhadap denyut kehidupan perekonomian di Kota Bandung. Pada kurun waktu ini, geliat kehidupan ekonomi di Kota Bandung diwarnai oleh terjadinya nasionalisasi atas perusahaan-

perusahaan Belanda yang ada di Kota Bandung, seperti NHM, NHB Escompto, dan NV *De Eerste Nederlandsche Indische Shareholding* (DENIS). NV DENIS yang bergerak di bidang perbankan kemudian berubah menjadi PT Bank Karya Pembangunan Daerah Jawa Barat serta dikukuhkan lewat Akte Notaris Noezar No. 152 tanggal 19 November 1960. Di luar itu, kehidupan perekonomian di Kota Bandung juga dipengaruhi oleh terjadinya tindakan *saneering* yang diumumkan pemerintah pada tanggal 25 Agustus 1959. Tindakan pemerintah yang juga dikenal dengan “Kebirian Djuanda” ini di antaranya mengakibatkan berkurangnya nilai rupiah hingga tinggal 10 % saja dari nilai nominal.

Dalam kondisi seperti itu, kehidupan perekonomian di Kota Bandung dapat dikatakan kurang memperlihatkan perkembangan yang cukup signifikan. Tidak banyak prasarana dan sarana ekonomi baru yang dapat dikembangkan. Sebaliknya, situasi perekonomian yang kurang kondusif ini justru melahirkan aksi-aksi kekerasan bernuansa SARA sebagai akibat terjadinya kesenjangan ekonomi yang cukup tajam, khususnya antara pribumi dan masyarakat etnis Cina. Salah satu aksi kekerasan yang relatif berskala besar pada akhirnya pecah pada tanggal 10 Mei 1963 berupa Kerusuhan Anti Cina.

Geliat perekonomian di Kota Bandung mulai memperlihatkan perkembangan ke arah yang lebih baik memasuki tahun-tahun terakhir dasawarsa ketujuh abad ke-20. Stabilitas politik yang tercipta relatif lebih baik dibanding masa sebelumnya telah menggairahkan kembali kehidupan perekonomian di Kota Bandung. Era ini diwarnai oleh tumbuhnya berbagai jenis usaha rumah tangga, industri kecil, serta berbagai prasarana dan sarana pendukung perekonomian.

Tempat-tempat hiburan, seperti bioskop, menjadi salah satu sarana hiburan yang paling diminati masyarakat. Kondisi ini langsung atau tidak langsung telah turut pula memacu kehidupan perekonomian di Kota Bandung.

Dalam bidang pendidikan. Berbeda dengan abad sebelumnya, memasuki abad ke-20, dunia pendidikan di kota Bandung diwarnai pula oleh semakin beragam dan semakin lengkapnya institusi-institusi pendidikan produk pemerintah kolonial. Dalam abad ke-20 ini, Bandung tidak saja memiliki institusi-institusi pendidikan setingkat Frobelschool (Taman Kanak-kanak), HIS (sekolah dasar), tetapi juga memiliki institusi-institusi pendidikan tingkat pertama, menengah dan tinggi. Besarnya minat dan perhatian penduduk kota Bandung terhadap sektor pendidikan, sedikit banyaknya dapat dilihat dari banyaknya jumlah institusi pendidikan yang dibangun di kota Bandung. Hingga sebelum tahun 1925, di Bandung sedikitnya telah ada 178 sekolah dari berbagai jenis dan tingkatan.²² Adapun beberapa di antara institusi pendidikan dasar dan menengah yang ada di kota Bandung saat itu, antara lain, Gouvernements Hogere Burgerschool (afdelingen A dan B) yang terletak di Biltonstraat, Gouvernements Lyceum di Jaarbeursterrein, Christelijk Lyceum di Dagoweg 81, R.K. 3-jarige Hogere Burgerschool voor meisjes "Sint Angela" di Merdikaweg, Gouvernements Muloschool di Javastraat/Sumatrastraat dan Helmersweg, R.K. Muloschool di Heetjansweg 8, dan Gouvernements 1e Europese Lagere School A di Tjiliwoengstraat.²³ Khusus untuk pribumi antara lain terdapat sekolah dasar kelas satu dan kelas dua (Eerste en Tweede Klasse Inlandsche School), sekolah guru

²² Haryoto Kunto, *op. cit.*, 1984, hal. 186-188.

²³ *Mooi Bandoeng*, Februari 1940, No. 2, hal. 36.

(Kweekschool), dan sekolah pamongpraja (Hoofdenschool). Di luar itu, di kota Bandung juga terdapat institusi pendidikan tinggi yang cukup prestisius, yakni, Technische Hoogeschool (THS), yang didirikan tanggal 3 Juli 1920.

Di era kemerdekaan, kebutuhan akan pendidikan secara perlahan tapi pasti terasa mengalami peningkatan yang sangat tajam. Meningkatnya kesadaran penduduk untuk menimba pendidikan mendorong terjadinya peningkatan berbagai institusi pendidikan yang ada di kota Bandung, mulai pendidikan dasar, menengah, hingga pendidikan tinggi. Memasuki akhir dasawarsa keenam abad ke-20 atau tepatnya pada tanggal 11 September 1957, untuk pertama kalinya di Kota Bandung didirikan sebuah perguruan tinggi negeri, Universitas Padjadjaran. Dua tahun kemudian, “berdiri” Institut Teknologi Bandung (ITB) yang merupakan pengabungan dari dua buah fakultas yang semula merupakan bagian dari Universitas Indonesia, yakni, Fakultas Teknik dan Fakultas Ilmu Pasti dan Pengetahuan Alam, serta Akademi Seni Rupa.²⁴ Pembukaan ITB pada tanggal 4 Maret 1959 dilakukan langsung oleh Presiden Soekarno, dengan disaksikan Presiden Republik Demokrasi Vietnam Ho Chi Minh, yang kedatangannya ke Bandung dilakukan dalam rangka penerimaan gelar Doctor Honoris Causa dari Universitas Padjadjaran yang pelaksanaan pemberiannya bersamaan dengan tanggal pembukaan ITB.²⁵

²⁴ Nina Herlina Lubis, dkk. Sejarah Tatar Sunda. Jilid 2 (Bandung: Lembaga Penelitian Universitas Padjadjaran, 2003), hal. 340.

²⁵ Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1959.

DAFTAR SUMBER

- Abdurachman, Aan dkk. 2000. Saya Pilih Mengungsi: Pengorbanan Rakyat Bandung untuk Kedaulatan. Bandung: Pustaka Madani.
- Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1956.
- Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1957.
- Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1958.
- Arsip Nasional RI Wilayah Jawa Barat. Data Informasi Arsip Foto Jawa Barat 1959.
- Ekadjati, Edi S., dkk. 1978/1979. Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Jawa Barat. Jakarta: Depdikbud.
- , dkk. 1984. Sejarah Kota Bandung 1945-1979. Jakarta: Depdikbud.
- Kunto, Haryoto. 1984. Wajah Bandoeng Tempo Doeloe. Bandung: Granesia, 1984.
- , 1986. Semberbak Bunga di Bandung Raya, Bandung: Granesia.
- , 1996. Balai Agung di Kota Bandung, Bandung: Granesia.
- Julita, Melly Irawati. 2001. Kebun Binatang Bandung (1930: 2000): Studi tentang Pembentukan, Perkembangan, dan Pengaruhnya terhadap Pariwisata. Skripsi. Bandung: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Padjadjaran.
- Mooi Bandoeng, Februari 1940, No. 2.
- Mooi Bandoeng, October 1940, No. 10.
- Kantor Sensus dan Statistik Jawa Barat, Statistik Jawa Barat 1971.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie over het Jaar 1906, No. 121
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie over het Jaar 1916, No. 65.

Staatsblad van Nederlandsch-Indie over het Jaar 1920, No. 150.

Verslag van den Toestand der Gemeente Bandoeng, 1919.

Verslag der Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie Jrg. 1925.