

**PERUBAHAN POLA RUANG PERKOTAAN  
DALAM  
TRANSFORMASI SOSIAL BUDAYA MASYARAKAT TEPIAN SUNGAI  
DI PONTIANAK – KALIMANTAN BARAT**

**TESIS**

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Derajat sarjana S-2  
Magister Teknik Arsitektur**

**Oleh :  
Chandra Bayu  
L. 4B005030**



**PROGRAM PASCASARJANA  
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR  
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG  
2007**

**PERUBAHAN POLA RUANG PERKOTAAN  
DALAM  
TRANSFORMASI SOSIAL BUDAYA MASYARAKAT TEPIAN SUNGAI  
DI PONTIANAK – KALIMANTAN BARAT**

**Disusun Oleh :  
C h a n d r a B a y u  
L. 4B005030**

Dipertahankan di depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal; 13 juni 2007

tesis ini telah diterima  
Sebagai persyaratan Program  
Magister Teknik Arsitektur

Mentor

Co Mentor

---

Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

---

Ir. Satrio Nugroho, Msi

Semarang, Juni 2007

Universitas Diponegoro  
Program Pasca Sarjana  
Ketua Program Studi MTA

---

Ir. Bambang Setioko, M.Eng



*Kupersembahkan untuk:  
Kedua orag tuaku,  
Istriku Evi Kurniati  
Anakku Rommi  
Yang selalu memberiku motivasi*

---

## **Kata Pengantar**

Dengan mengucapkan puji dan syukur atas kehadiran Allah Subhanahu wata'ala atas rahmatnya, penyusunan tesis ini dapat diselesaikan sebagai syarat dalam pencapaian dalam derajat sarjana S-2 pada program pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Tema yang diangkat pada Penelitian ini berjudul:

**Perubahan pola ruang perkotaan  
Dalam  
Transformasi sosial budaya masyarakat tepian sungai  
di Pontianak – Kalimantan Barat**

Terselesaikannya penelitian ini tentunya tidak terlepas dari arahan dan bimbingan serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih khususnya kepada yang terhormat:

- Bapak Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA. Selaku Mentor
- Bapak Ir. Satrio Nugroho, Msi. Selaku Co Mentor
- Bapak Ir. Indriastjario, M.Eng. Selaku penguji
- Bapak Ir. Bambang Setioko, M.Eng, selaku ketua Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
- Seluruh staf administrasi dan perpustakaan pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada semua pihak yang telah membantu terselesaikannya tesis ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati dan kekurangan yang ada pada tesis ini, penulis berharap dapat bermanfaat bagi diri penulis sendiri, bagi ilmu pengetahuan dan bagi pihapihak yang berkepentingan.

Semarang, Juni 2007

Penulis,

Chandra Bayu  
NIM. L. 4B005030

## Abstraksi

*Sebagai kota tepian sungai, eksistensi kehidupan air pada nilai-nilai sosial budaya masyarakat dipusat kota Pontianak diimplementasikan dalam wujud pola ruang perkotaan yang dibentuknya. Dalam dinamika pertumbuhan dan perkembangan yang dibentuk dalam waktu panjang dan terakumulasi dari setiap tahapan perkembangannya, muncul pola ruang perkotaan yang tidak terkendali dan terlepas dari nilai kehidupan sungai.*

*Ketika kota memerlukan penataan dalam mengatasi segenap permasalahan yang ada, penelitian ini diperlukan sebagai studi yang dapat menjelaskan bentuk perkembangan yang terjadi dan kelemahan yang dihadapinya. Sehingga tujuan dari penelitian ini dapat mengetahui intensitas dan integritas perkembangan pola ruang dalam transformasi nilai-nilai budaya yang membentuknya.*

*Lokasi yang dijadikan sebagai kawasan terpilih dalam penelitian ini terletak pada kawasan perdagangan pasar Kapuas besar sebagai kawasan tepian sungai yang awalnya merupakan pusat kota dan telah mengalami perubahan baik elemen fisik maupun non fisik.*

*Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif dengan pendekatan analisis sinkronik melalui teknik super impose dari tahapan perkembangannya. Variabel dalam penelitian ini mencakup aspek figure-ground (Bentuk pertumbuhan, urban solid-void, susunan ruang kawasan), linkage (sistem pergerakan kawasan), place (nilai-nilai sosio ekonomi masyarakat).*

*Dari penelitian ini, perjalanan perkembangan kota Pontianak dalam tiga periode memperlihatkan terjadinya perubahan nilai-nilai sosial budaya masyarakat tepian sungai yang terorientasi pada sosio-ekonomi dibentuk oleh komunitas pribumi dan imigran cina dalam mengekpansi ruang perkotaan, hal ini disebabkan dengan adanya pembentukan dua pola pergerakan parit didalam kawasan. sehingga didalam salah satu pola pergerakan tersebut menimbulkan rasa kepemilikan terhadap parit sebagai ruang komersial yang selanjutnya tumbuh menjadi susunan massa bangunan. Akibatnya muncul ekspresi pola ruang perkotaan yang dibentuk melepas citra kehidupan sungai didalam kawasan.*

Kata Kunci: **Periode, perdagangan, parit**

## **Abstract**

*As town of riverside, existence water life element at social values culture society downtown of Pontianak implementation in the form pattern of urban space formed. In dynamics of development and growth formed long during and accumulate from each its growth step, emerge the pattern of urban space which do not in control and quit of assess the river life.*

*When city need the settlement in overcoming the whole existing problems, this research is needed by as study which can explain the growth form that happened and weakness faced. So that the intention of this research can see the intensity and integrity of growth of urban pattern in transformation of culture values its forming.*

*Location of taken as chosen area in this research lay in Pasar Kapuas Besar as area of river side which is initially representing downtown and have experienced of the good change of physical element and also non physical.*

*This research use the method rationalistic qualitative with the approach analyst the synchronization by super technique of impose from its growth step. Variable in this research include aspect figure-ground ( Form the growth, urban solid-void, transformation of area space), linkage ( system of area movement), place (economic values of society).*

*Result this research, the journey of growth Pontianak city in three period show the happening of social values change culture of society of river side oriented at economic socio formed by indigenous community and Chinese's immigrant expansion of urban space, this matter is caused with the existence of forming two pattern of ditch movement in area. so that in one of the movement pattern generate to feel the ownership of to ditch as commercial space later on grow to become the formation of building. As a result emerge the expression of urban pattern formed free image of river life in area.*

**Keyword: Period, trade, ditch.**

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	
Halaman Pengesahan.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Abstrak.....	iii
Abstrack.....	iv
Daftar Isi.....	v
Daftar Gambar.....	viii
Daftar foto.....	ix
Daftar Tabel.....	x
<b>Bab I. Pendahuluan.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	3
1.3 Keaslian penelitian.....	3
1.4 Tujuan.....	4
1.5 Manfaat.....	4
1.6 Lingkup.....	4
1.7 Sistematika pembahasan.....	6
1.8 Kerangka pemikiran.....	7
<b>Bab. 2 Kajian Wilayah Penelitian.....</b>	<b>9</b>
2.1 Sejarah perkembangan kota Pontianak.....	9
2.2 Gambaran lokasi penelitian.....	11
A. Periode prakolonial.....	12
B. Peroide kolonial.....	15
C. Periode pascakolonial.....	18
<b>Bab. 3 Kajian Pustaka.....</b>	<b>30</b>
3.1 Teori terbentuknya dan perkembangan kota.....	30
3.2 Tinjauan morfologi kota.....	36
3.3 Teori bentuk dan struktur ruang kota.....	39
3.4 Rangkuman teori.....	49
3.5 Landasan teori.....	51
3.6 Kerangka teoritik penelitian.....	54
3.7 Parameter analisis penelitian.....	57
3.8 Hipotesis kerja.....	57

<b>Bab. 4 Metode Penelitian</b>	58
4.1 Penentuan Metode Penelitian	58
4.2 Tahapan Penelitian	58
4.3 Desain Penelitian	61
A. Ciri atau karakter lokus	61
B. Unit-unit Analisa	62
C. Sampel (Unit-unit informasi)	63
D. Pengambilan Unit-unit Informasi	63
E. Teknik Penggalan Informasi	63
F. Teknik Analisa Informasi	65
<b>Bab. 5 Pembahasan Penelitian</b>	67
5.1 Analisis integritas susunan ruang kawasan	67
5.1.1 Periode prakolonial	67
A. Figure-ground	67
B. Linkage	70
C. Place	73
D. Integritas kawasan	73
5.1.2 Periode kolonial	75
5.1.2.1 Tahun 1889	75
A. Figure-ground	75
B. Linkage	84
C. Place	91
D. Integritas kawasan	97
5.1.2.2 Tahun 1934	98
A. Figure-ground	98
B. Linkage	103
C. Place	109
D. Integritas kawasan	111
5.1.3 Periode pascakolonial	112
A. Figure-ground	112
B. Linkage	118
C. Place	122
D. Integritas kawasan	124

5.2 Analisis perubahan kawasan-----	126
A. Transformasi antara periode prakolonial dan kolonial ----	127
B. Transformasi antar waktu dalam periode koloial-----	128
C. Transfomasi antara periode kolonial dan pascakolonial ..	129
<b>Bab. 6 Kesimpulan dan rekomendasi</b> .....	<b>136</b>
6.1 Kesimpulan.....	136
6.2 Rekomendasi.....	138

Daftar Pustaka

Lampiran

## DAFTAR GAMBAR

No Gambar	Judul gambar	Halaman
1.1	Lokasi Penelitian	5
1.2	Diagram Alur Pikir	8
2.1	Peta Pontianak tahun 1889	9
2.2	Peta Kawasan Tanah Seribu	10
2.3	Peta kondisi kawasan dalam periode prakolonial, 1826	12
2.4	Bentuk dan konfigurasi kawasan	13
2.5	sistem hubungan kawasan tahun 1889	16
2.6	Bentuk dan konfigurasi kawasan masa kolonial Belanda tahun 1889	17
2.7	Pola pergerakan kawasan pada masa peralihan th 2004	20
2.8	Jaringan Pergerakan Kawasan	21
2.9	Lokasi aliran-aliran Anak sungai (parit) didalam Kawasan Pasar Tengah	22
2.10	Kondisi Parit Kapuas Indah	23
2.11	Kondisi Parit Pekong	24
2.12	Kondisi Parit Besar	25
2.13	Kondisi Parit Sebangku Bedui	26
2.14	Kondisi tepian sungai Kapuas	29
3.1	Perkembangan Horisontal	35
3.2	Perkembangan vertikal	35
3.3	Perkembangan interstisial	35
3.4	Diagram Kerangka Teoritik Penelitian	56
4.1	Diagram Tahapan Penelitian	60
4.2	Peta lokasi penelitian	61
4.3	Skema analisis penelitian	66
5.1	Analisa bentuk dasar penyebaran pola ruang pada masa prakolonial tahun 1826	69
5.2	Analisa pola pergerakan transportasi air pada masa prakolonial tahun 1826	72
5.3	Kedudukan generator aktifitas kawasan dalam pertumbuhan dan perkembangan kota tahun 1889	76
5.4	Analisa bentuk perkembangan pola ruang pada masa kolonial tahun 1889	77
5.5	kedudukan urban solid – void didalam kawasan tahun 1889	80
5.6	Analisa urban solid-void kawasan tahun 1889	81
5.7	Analisa susunan ruang kawasan 1889	83

<b>No Gambar</b>	<b>Judul gambar</b>	<b>Halaman</b>
5.8	Analisa pergerakan transporasi air didalam kawasan tahun 1889	87
5.9	Analisa pergerakan transporasi darat didalam kawasan tahun 1889	90
5.10	Sebaran kelompok etnis dikota Pontianak pada tahun 1889	92
5.11	Analisa ruang-ruang sosio - ekonomi didalam kawasan pada tahun 1889	95
5.12	Analisa bentuk perkembangan kawasan pada tahun 1934	99
5.13	Analisa urban solid-void kawasan pada tahun 1934	100
5.14	Analisa pola dan susunan tekststural pola ruang pada masa kolonial tahun 1934	102
5.15	Analisa Pergerakan transportasi air pada masa kolonial tahun 1934	105
5.16	Analisa Pergerakan transportasi darat pada masa kolonial tahun 1934	108
5.17	Analisa ruang-ruang sosio-ekonomi didalam kawasan pada tahun 1934	110
5.18	Analisa bentuk perkembangan pola ruang pada masa Pascakolonial tahun 2004	113
5.19	Analisa urban solid dan void pada masa Pascakolonial tahun 2004	114
5.20	Analisa pola dan susunan tekststural pola ruang pada masa kolonial tahun 2004	117
5.21	Analisa pola pergerakan transportasi darat pada masa pascakolonial tahun 2004	121
5.22	Analisa ruang-ruang sosio-ekonomi didalam kawasan pada tahun 2004	122

## DAFTAR FOTO

No Foto	Judul foto	Halaman
2.1	Keraton Kadariah	9
2.2	Kondisi Perdagangan pada tepian sungai masa kolonial	18
2.3	Kondisi Perdagangan pada pergerakan transportasi parit didalam kawasan	18
2.4	Kondisi Perdagangan didalam kawasan	18
2.5	Pusat-pusat pertumbuhan dalam skala perkotaan	19
2.6	Pergerakan pejalan kaki pada area PKL	21
2.7	Pergerakan padat kendaraan bermotor	21
2.8	Pergerakan pejalan kaki pada area PKL	21
2.9	Akses parit dari sungai Kapuas (Parit kapuas indah)	23
2.10	Lebar parit yang mengalami penyempitan (Parit kapuas indah)	23
2.11	Pendangkalan parit (Parit kapuas indah)	23
2.12	Aliran parit yang ditutup (Parit kapuas indah)	23
2.13	Akses parit dari tepian sungai kapuas (Parit pekong)	24
2.14	Kondisi penutupan parit oleh bangunan (Parit pekong)	24
2.15	Aktifitas ditepian parit yang sebagai area PKL (Parit pekong)	24
No Foto	Judul foto	Halaman
2.16	Sisi ujung parit yang tertutup hingga badan jalan (Parit pekong)	24
2.17	Akses parit dari tepi sungai kapuas (Parit besar)	25
2.18	kondisi parit yang mengalami penyempitan (Parit besar)	25
2.19	kondisi tepian parit yang dimanfaatkan oleh PKL (Parit besar)	25
2.20	Kondisi tepian parit untuk perluasan pasar (Parit besar)	25
2.21	akses parit yang tertutup oleh bangunan ibadah (Parit sebangku bedui)	26
2.22	kondisi bagian atas parit yang ditutup oleh PKL (Parit sebangku bedui)	26
2.23	kondisi area parkir yang berada diatas Parit sebangku bedui	26
2.24	suasana hilangnya parit dari kawasan (Parit sebangku bedui)	26
2.25	Penyebaran nilai sosio ekonomi pada periode pascakolonial	28
2.26	Aktifitas tepian sungai	29
2.27	Bagian belang bangunan tepian sungai	29
2.28	Aktifitas pada dermaga Pusat Perbelanjaan	29
2.29	Aktifitas warung pada tepian sungai	29

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Judul Tabel</b>	<b>Halaman</b>
1	Kedatangan kapal-kapal dagang Nusantara di Pontianak	12
2	keberangkatan kapal-kapal dagang Nusantara dari Pontianak	13
3	Rangkuman kajian pustaka	50
4	Parameter analisis penelitian	57
5	Satuan unit analisa	62
6	Pengambilan unit informasi	63
7	Teknik pengumpulan data	65
8	Tingkat integritas pola ruang kawasan	125
9	Analisa Perubahan elemen figure-ground pada periode prakolonial(1826) – kolonial(1889)	127
10	Analisa Perubahan elemen linkage pada periode prakolonial(1826) – kolonial(1889)	127
11	Analisa Perubahan elemen Place pada periode prakolonial(1826) – kolonial(1889)	127
12	Analisa Perubahan elemen figure-ground pada periode kolonial(1889) – kolonial(1934)	128
13	Analisa Perubahan elemen linkage pada periode kolonial(1889) – kolonial(1934)	128
14	Analisa Perubahan elemen Place pada periode kolonial (1889) – kolonial(1934)	128
15	Analisa Perubahan elemen figure-ground pada periode kolonial(1934) – pascakolonial(2004)	129
16	Analisa Perubahan elemen linkage pada periode kolonial(1934) – Pascakolonial(2004)	129
17	Analisa Perubahan elemen Place pada periode kolonial(1934) – Pascakolonial(2004)	129

# Bab. I Pendahuluan

## 1.1. Latar belakang Masalah

Dinamika pertumbuhan kota Pontianak pada dasarnya berawal dari pengaruh keberadaan sungai Kapuas sebagai sarana transportasi dan sumber kehidupan. **Breen** (1994), mengungkapkan sungai merupakan salah satu unsur kehidupan alami dalam pemanfaatannya seringkali dijadikan sebagai tempat bergerak dan beraktifitas. Hal ini didukung dengan adanya pendapat **Edward** 1991, yang mengungkapkan bahwa sistem transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan manusia yaitu peranannya dalam peradaban manusia, ekonomi dan sosial. Sehingga dapat dikatakan manusia pada awalnya hidup secara berpindah-pindah (*Nomaden*) dari suatu tempat ke tempat lain guna mencari makanan ataupun tempat yang dijadikan ladang usaha maupun tempat tinggal. Pada umumnya lokasi pencarian ini terorientasi pada suatu daerah yang memiliki sumber potensi untuk pemenuhan kebutuhan manusia.

Secara geografis letak kota Pontianak berada pada lokasi strategis berupa pemisahan dan atau pertemuan dua anak sungai yang menghubungkan dengan daerah pedalaman di Kalimantan (skala regional) maupun didalam wilayah kota (skala lokal). Kemudian ditandai dengan terbentuknya segitiga emas kawasan yang terbagi dari aliran sungai tadi sehingga berpengaruh sangat kuat dan menjadikan kawasan ini sebagai magnet untuk menarik para pendatang dan bermukim. Menurut **Lynch** 1960, Air merupakan sumber kehidupan, sekaligus melengkapi kehidupan manusia dan seluruh flora dan fauna di bumi. Sehingga manusia cenderung mencari tempat yang lebih berpotensi sebagai pemenuhan sumber kehidupan.

Sejak berdirinya kesultanan Pontianak yang dipimpin oleh Sultan Syarif Adurahman Alkadrie pada tahun 1782 yang terletak pada daerah perpecahan

aliran sungai Kapuas, kawasan ini mulai banyak ditempati oleh banyak pendatang yang pada awalnya hanya untuk berdagang. Sehingga membentuk kota sebagai pusat pemerintahan.

Menurut **Gist** dan **Halbert** dalam **Hadi sabari** 2005, kota pada awal mulanya terbentuk pada awal mulanya mempunyai beberapa klasifikasi atas dasar fungsi kegiatan kota antara lain sebagai berikut, pusat pemerintahan, pusat jasa dan perdagangan dan pusat rekreasi dan sosial budaya. Tingginya aktifitas transportasi sungai sebagai satu-satunya jalur yang menghubungkan antar wilayah dalam skala lokal melalui pemanfaatan anak sungai (parit) maupun skala regional pada saat itu, mendorong terbentuknya pusat kota baik sebagai pusat pemerintahan dan pusat perdagangan. Menurut **Soetomo** 2005, kota-kota (*Mercantile city*) tumbuh secara spontan di muara sungai sebagai simpul jaringan transportasi. Hal ini mendorong terjadinya Bentuk organik *Settlement* pada suatu kota, dimana akibat terjadinya interaksi *supply* dan *demand* dari suatu lokasi strategis.

Pembentukan kota Pontianak yang dipimpin oleh seorang sultan dan tingginya aktifitas perdagangan dalam mendukung perekonomian kesultanan, melandasi kota Pontianak sebagai kota pemerintahan dan perdagangan.

Menurut **alvares** (2002), kota bukanlah lingkungan binaan yang dibangun dalam waktu singkat, tetapi dibentuk dalam waktu yang panjang dan merupakan akumulasi setiap tahapan perkembangannya. Kota Pontianak tumbuh dari keberadaan sungai Kapuas sebagai generator yang dimanfaatkan sebagai moda transportasi air, telah mengalami perkembangan dan pertumbuhan pada pola ruang kotanya.

Perkembangan dan pertumbuhan ini terutama terjadi pada suatu kawasan yang telah dikuasai oleh pemerintahan kolonial Belanda. Dengan adanya kekuasaan penuh terhadap lahan yang dikuasainya, kemudian

pemerintah kolonial membangun kawasan ini dengan pembentukan parit sebagai pergerakan didalam kawasan. Pada tahapan perkembangan selanjutnya, kondisi parit didalam kawasan tidak berfungsi sebagai pergerakan kawasan yang dimanfaatkan sebagai area perdagangan. Sehingga menciptakan pertumbuhan fisik pada kawasan mulai tidak terkendali. Hal ini menunjukkan gejala-gejala dan kecenderungan pola ruang kawasan akan tumbuh dan berkembang tanpa arah dengan ditandai adanya penumpukan terhadap pola keruangan yang sudah terbentuk sebelumnya.

Untuk mengantisipasi gejala-gejala tersebut diatas, diperlukan pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi dan pengaruhnya terhadap terjadinya perubahan pola ruang perkotaan, pemahaman ini dapat dipakai sebagai pertimbangan dalam pola penataan ruang kota.

### **1.2 Perumusan Masalah**

Kota Pontianak tumbuh mengalami pertumbuhan dan perkembangan pola ruang kota yang dibentuk dalam waktu yang panjang dan merupakan akumulasi setiap tahapan perkembangannya. sehingga perumusan permasalahan penelitian:

- Seberapa besar perubahan dan tingkat integritas pola ruang kawasan pada kota tepian sungai dalam transformasi sosial budaya masyarakat yang dibentuk dalam setiap tahap periodik perkembangannya.

### **1.3 Keaslian Penelitian**

Penelitian sejenis yang meneliti tentang aspek pola ruang kawasan yang pernah dilakukan adalah:

- Karakter pola ruang kawasan kota pinggiran sungai di kota Siak Sri Indrapura – Riau, disusun oleh Muhammad Rijal, pascasarjana UNDIP (2002). Penelitian ini mengkaji pola ruang kota yang terbentuk pada sistem pengaturan elemen-elemen perancangan kotanya dan berangkat pada kondisi terakhir dari bentuk kota.

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

- Mengetahui intensitas dan integritas serta transformasi yang terjadi dalam perubahan perkembangan pola ruang kawasan.
- Mengetahui perubahan nilai sosial budaya masyarakat yang terjadi antar tahapan perkembangannya.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Untuk memahami perubahan-perubahan pola ruang pada kota-kota ditepian sungai khususnya dikota Pontianak dalam mempengaruhi perkembangan kota yang tidak terkendali.

#### **1.6 Lingkup Penelitian**

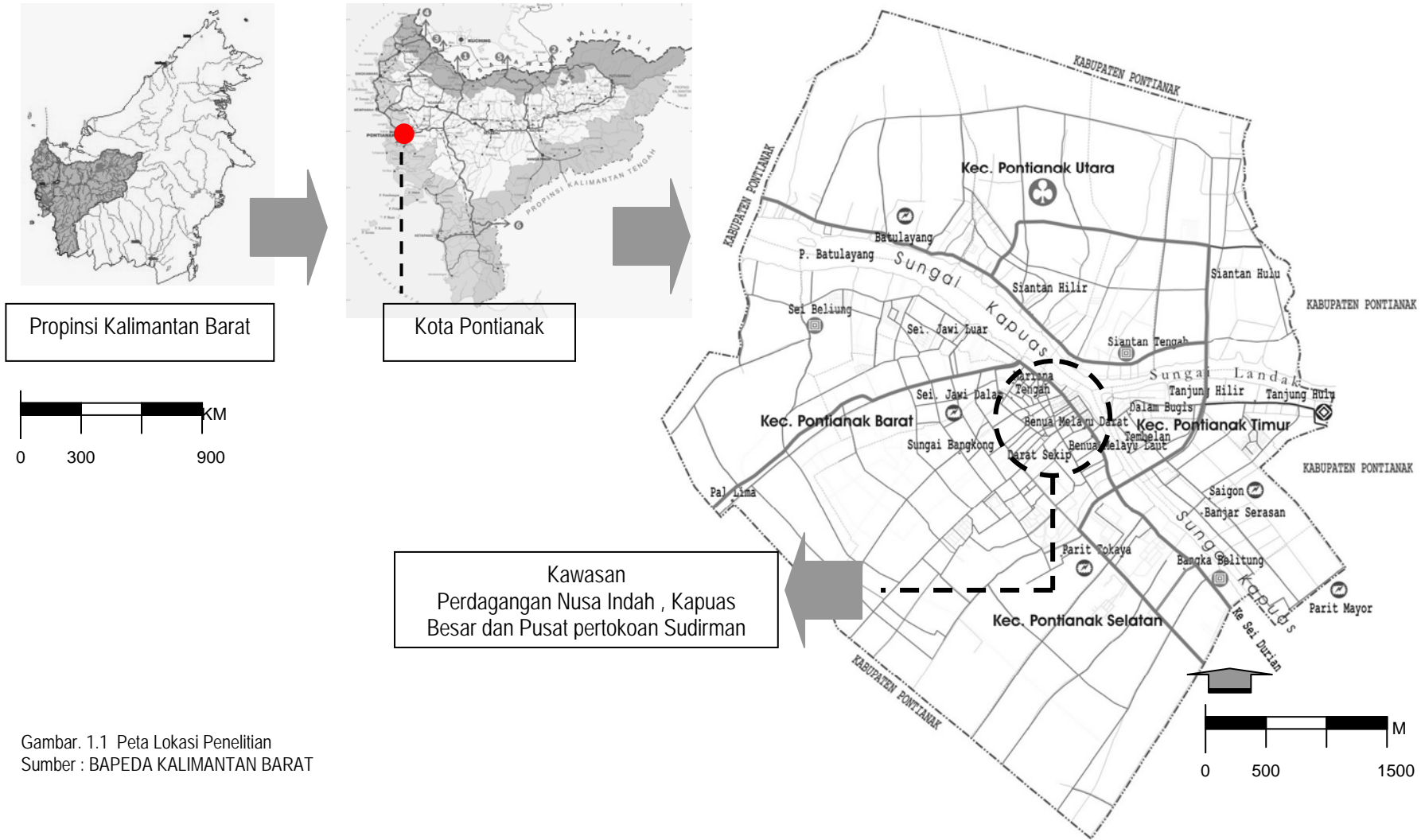
Lingkup penelitian dibedakan menjadi dua bagian yaitu

##### **A. Materi Pembahasan**

Lingkup pembahasan pada penelitian ini yaitu Perkembangan pola ruang kota tepian sungai di kota Pontianak berdasarkan tahapan periodik perkembangannya dari periode prakolonial, periode kolonial dan periode pascakolonial.

##### **B. Batasan**

- Batasan Wilayah yang akan dijadikan lokasi penelitian terdapat pada kawasan perdagangan nusa Indah dan pasar Kapuas Besar (lihat gambar 1.1 dan Dasar pemilihan lokasi lihat lampiran).
- Batasan penelitian terhadap kajian faktor-faktor perubahan pola ruang kota tepian sungai dikota Pontianak ini lebih di fokuskan pada pembahasan evolusi morfologi ( konfigurasi dan pola ruang kota) yang tinjau berdasarkan faktor-faktor yang mendominasi perkembangannya.



Propinsi Kalimantan Barat

Kota Pontianak

Kawasan  
Perdagangan Nusa Indah , Kapuas  
Besar dan Pusat pertokoan Sudirman

Gambar. 1.1 Peta Lokasi Penelitian  
Sumber : BAPEDA KALIMANTAN BARAT

## **1.7 Sistematika Pembahasan**

Pembahasan dalam penelitian ini dibagi menjadi 6 bab, yang secara garis besar diuraikan sebagai berikut:

### **Bab I Pendahuluan**

Merupakan bab yang membahas tentang latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan dan manfaat, ruang lingkup dan batasan, sistematika pembahasan serta kerangka pemikiran.

### **Bab II Wilayah Penelitian**

Berisi deskripsi wilayah yang akan diteliti meliputi penjelasan perkembangan kota dan kondisi faktual kawasan yang dijabarkan melalui peta-peta, dan foto-foto.

### **Bab III Kajian Pustaka**

Berisi kajian teori yang membahas konsep-konsep dan teori yang berkaitan dengan tujuan penelitian antara lain meliputi: teori morfologi kota, Teori terbentuknya dan Pertumbuhan serta perkembangan kota berdasarkan ekspresi keruangan kota, teori Water Front, Teori Spatial Kota. Disamping itu juga terdapat hipotesis kerja terhadap penelitian yang dilakukan.

### **Bab IV Metode Penelitian**

Sebagai langkah operasional, mulai dari pemilihan pendekatan penelitian, dilanjutkan dengan desain penelitian berupa; karakteristik Lokus, faktor-faktor yang diteliti (unit analisa), unit-unit informasi terpilih, teknik penggalan informasi, teknik analisa informasi.

## **Bab V Analisa dan Pembahasan**

Merupakan inti dari penelitian berupa analisa *sinkronik* yang menggunakan *tissue analysis* dalam setiap tahapan perkembangannya yang dibedakan berdasarkan periodeisasi masa pertumbuhan dan perkembangan. Analisis ini akan bentuk-bentuk pertumbuhan dan perkembangan serta integritas elemen-elemen ruang perkotaan yang terbentuk

## **Bab VI Kesimpulan dan Rekomendasi**

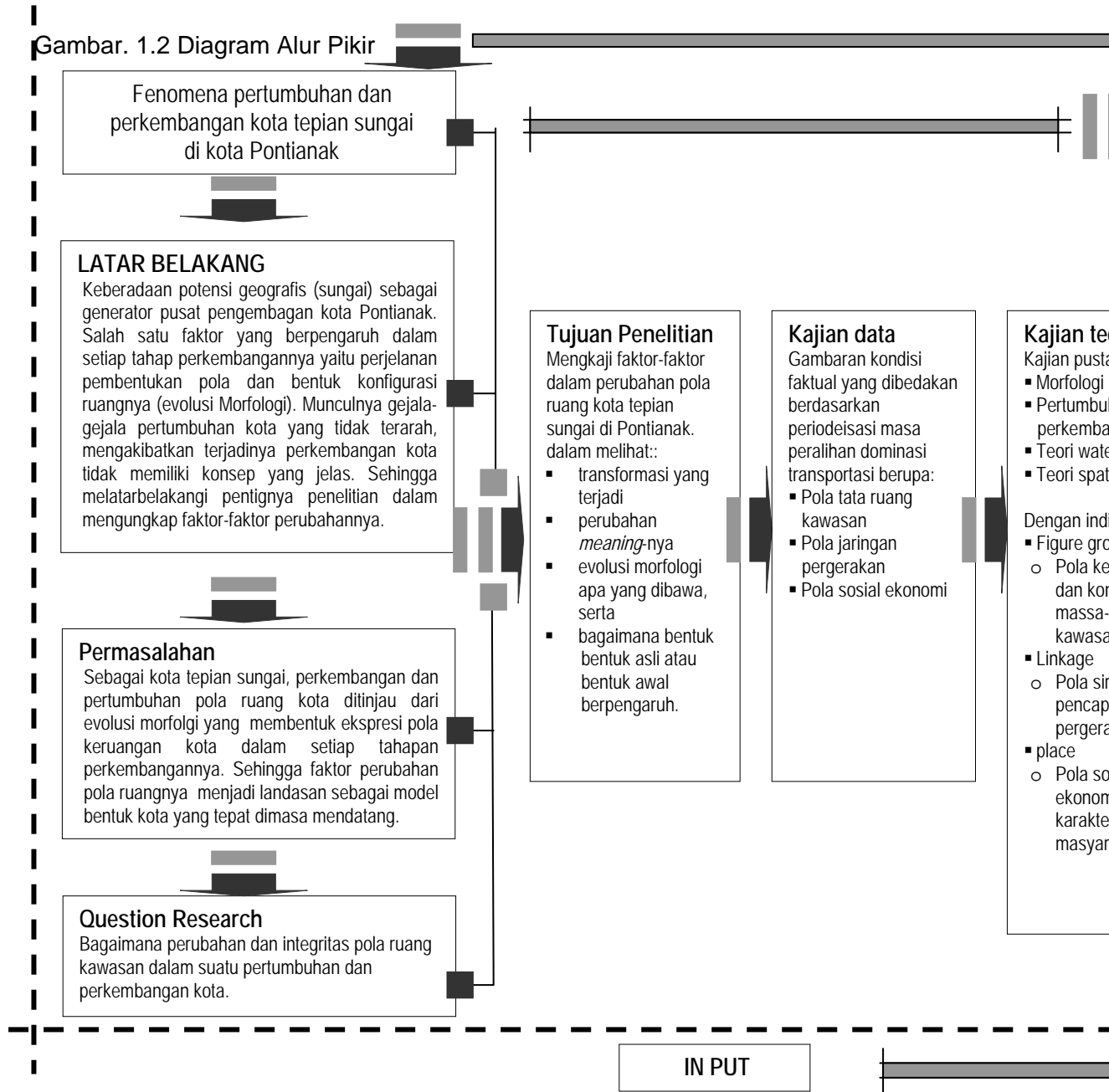
Membuat hasil kesimpulan tidak sekedar menyajikan hasil analisis fragmentasi, melainkan menyajikan sesuatu yang dapat menjadi bagian penting dari suatu konstruksi lebih besar. Pada bab ini disusun kesimpulan yang secara keseluruhan tentang substansi penelitian dan beberapa hal tentang rekomendasi lanjutan yang dapat dilakukan.

### **1.8 Alur Pikir**

Alur pikir merupakan langkah-langkah operasional dari pola pikir dan pendekatan-pendekatan yang dilakukan dalam penelitian. adapun alur pikir dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut (lihat gambar 1.2) :

- Tahapan input, merupakan langkah awal penelitian dalam melihat fenomena yang disertai penyusunan data dan teori yang relevan (muncul hipotesis) serta menentukan metode penelitian yang sesuai.
- Tahapan proses, merupakan tahap menganalisa data dengan tolok ukur yang dihasilkan dari kajian teori dalam menjawab hipotesis kerja.
- Tahapan output, merupakan hasil dari penelitian yang telah dilakukan dan dapat menjawab hipotesis kerjanya,

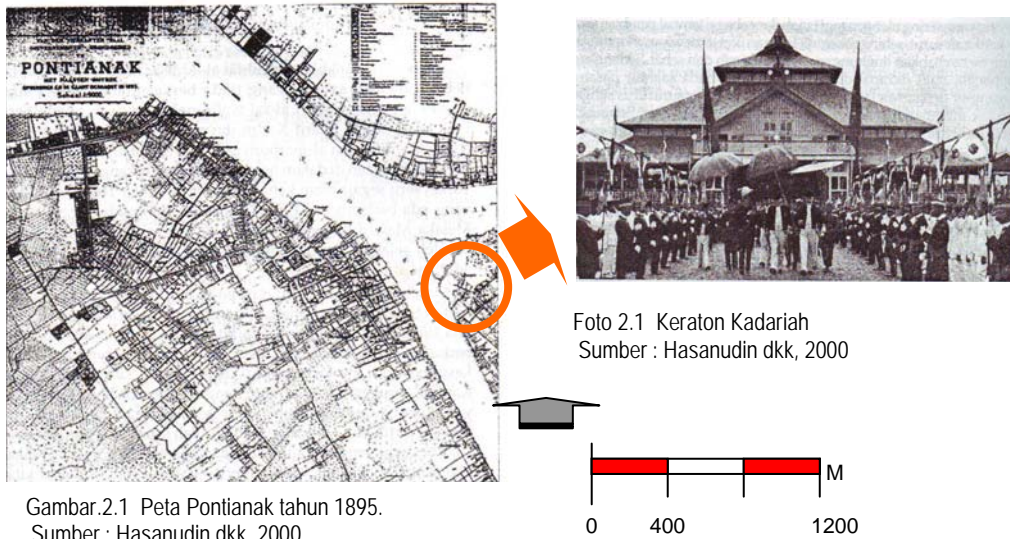
Gambar. 1.2 Diagram Alur Pikir



## Bab. II Kajian Wilayah Penelitian

### 2.1 Sejarah dan Perkembangan Kota Pontianak

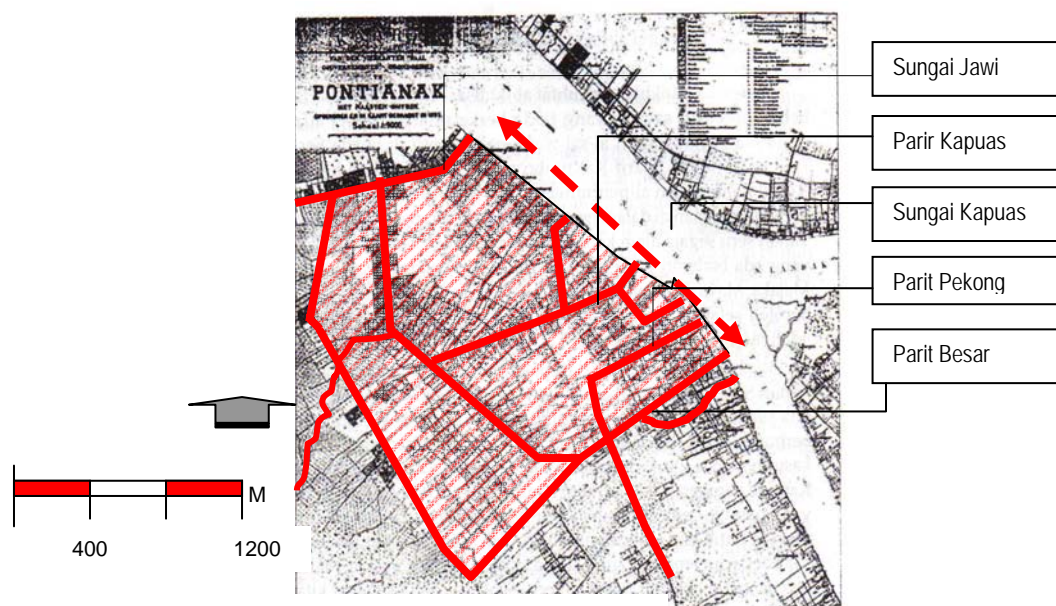
Muncul dan perkembangan kawasan perdagangan pasar Kapuas Besar ini pada awalnya tidak terlepas dari pengaruh pola kehidupan masyarakat yang sangat tergantung dari kehidupan sungai dan terutama eksistensi Keraton Kadariah di Pontianak sebagai pusat pemerintahan (lihat gambar dibawah ini)



Upaya Sultan Syarif Abdurrahman membangun pemukiman keluarganya di Pontianak semakin dikembangkan. Rumah-rumah kecil dibangun untuk pengikutnya terutama pada awak perahu dan para pedagang. Dalam tiga tahun pertama , daerah ini telah menjadi pemukiman yang ramai dan menjadi ketertarikan orang pedalaman berdatangan untuk berdagang maupun untuk tinggal. Seperti yang diungkapkan oleh **Hasanuddin dkk** 2000, setelah adanya jaminan keamanan dari sultan terhadap jalur pelayaran dan perdagangan, daerah Pontianak banyak disinggahi kapal-kapal Nusantara dan kapal-kapal asing dengan membawa barang-barang dagangan untuk dipasarkan. Bahkan tidak sedikit para pedagang tertarik untuk bermukim di Pontianak. Mereka mendirikan pemukiman atau perkampungan dengan seijin Sultan dan diberi

lokasi tersendiri berdasarkan asal daerah atau negara dari pedagang di wilayah sekitar pusat pemerintahan Sultan. Kampung-kampung tersebut antara lain yaitu Kampung Bugis, Melayu, Tambelan Sampit, Banjar, Bali, Bangka-belitung, Kuantan, Kamboja, Bansir, Arab, Tanjung Kapur dan sebagainya.

Pada tahun 1779 kesultanan Pontianak mendapat pengakuan oleh Pemerintahan Kolonial Belanda yang berkedudukan di Batavia. Hubungan Diplomatis dengan VOC terus berkembang pada perjanjian-perjanjian (kontrak) yang pada dasarnya akan menancapkan kekuasaan dan pengaturan VOC pada wilayah Pontianak. Menurut **Hasanuddin** dkk 2000, terjadi pemutarbalikan terhadap kontrak perjanjian yang dilakukan. Dimana pada awalnya kedatangan Belanda di Pontianak mendapat ijin dan memberi keamanan Belanda untuk tinggal diseberang tepian barat Sungai Kapuas (kawasan Seng hie). Berdasarkan wawancara terhadap Syarif Usman Mek Al-Idrus 2007, dalam perjanjian pihak Belanda hanya meminta tanah **Sekulit Kerbau**. Namun dalam pelaksanaannya kulit kerbau itu kemudian di iris tipis hingga menjadi tali atau benang akibatnya ukuran benang tersebut menjadi 1000 jar atau 1000m' sepanjang tepian sungai Kapuas sehingga dikenal dengan penguasaan tanah seribu atau **Verkendepaal** (lihat gambar dibawah ini).



Gambar.2.2 Peta kawasan Tanah Seribu  
Sumber : dDigambar ulang oleh peneliti dari Hasanuddin dkk,200

Inilah awal dari kedudukan pemerintahan Residen Het Hoft Wester Afdeeli Van Borneo. Kemudian merupakan awal dari terbentuk dan berkembangnya kota Pontianak.

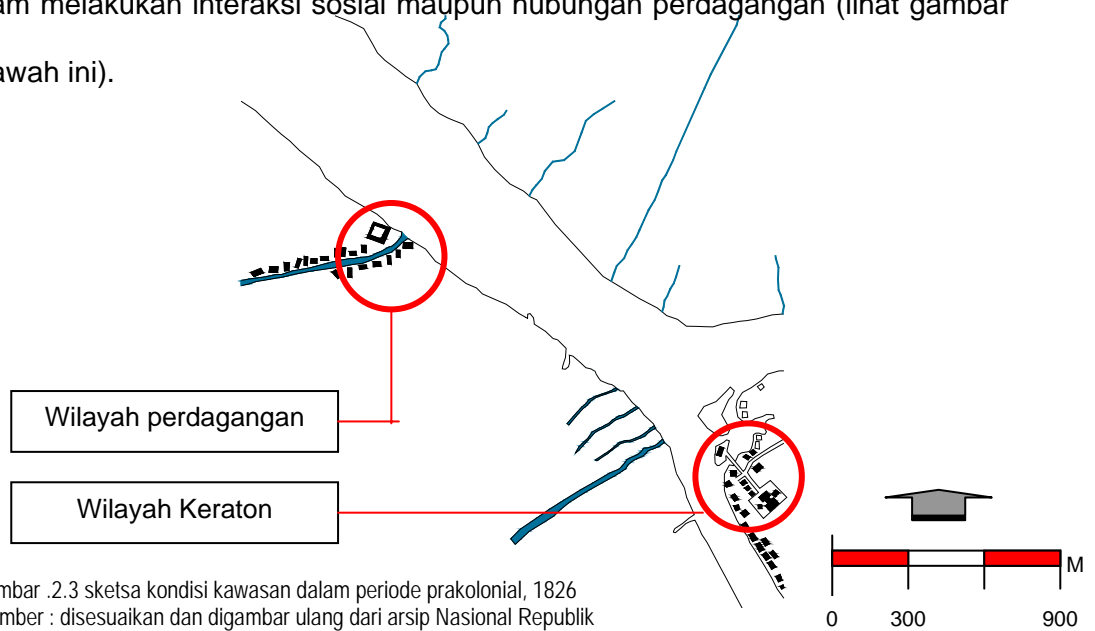
## **2.2 Gambaran kondisi kawasan dalam tiap periode**

Secara geografis kawasan tanah seribu dibatasi oleh dua buah anak sungai (parit jawi dan Sungai besar) dan beberapa parit berada didalam kawasan yang bermuara pada sungai kapuas. Disekitar tepian aliran parit ini muncul pola spatial yang sebagian besar merupakan permukiman yang datang dari pedalaman Kalimantan barat.

Disamping itu secara regional kawasan ini terletak pada persimpangan sungai Kapuas (Sungai Kapuas Besar sebagai sungai utama, sungai Kapuas kecil dan sungai Landak sebagai pemecahan sungai Kapuas besar). Kondisi geografis persimpangan sungai ini menjadi pusat titik temu transportasi sungai dari kedua daerah pedalaman menuju laut sehingga sangat berpotensi menjadi pusat perdagangan antar wilayah pada pertigaan itu bahkan antar pulau. Kemudian pola pergerakan transportasi air pada tingkat lokal mulai berkembang ketika kedudukan pemerintahan Residen Het Hoft Wester Afdeeli Van Borneo dimulai. Berikut gambaran kondisi kawasan yang dibagi dalam tiga periode:

## A. Periode masa Prakolonial

Pada masa ini, pola pergerakan jaringan transportasi sepenuhnya dikendalikan oleh transportasi air yang memanfaatkan aliran sungai maupun parit dalam melakukan interaksi sosial maupun hubungan perdagangan (lihat gambar dibawah ini).



Gambar .2.3 sketsa kondisi kawasan dalam periode prakolonial, 1826  
 Sumber : disesuaikan dan digambar ulang dari arsip Nasional Republik

Keberadaan kerajaan Pontianak pada Letak geografis yang strategis kerana berdekatan dengan selat malaka, laut cina selatan dan Singapura sangat menarik para pedagang untuk dijadikan sebagai pusat perdagangan didalam kalimantan Barat. Jalur aliran sungai kapuas inilah yang merupakan jalan atau kemudahan terpenting dalam menyelenggaraan transportasi dan komunikasi. Sehingga mendorong semakin ramainya kedatangan kapal-kapal asing untuk berdagang di Pontianak. Berikut ini data kedatangan dan keberangkatan kapal dari Pontianak.

Tabel 1. kedatangan kapal-kapal dagang Nusantara di Pontianak

Tahun	Jawa dan Madura	Kalimantan	Tempat lainya	Total
1819	42	72	33	147
1820	45	60	34	139
1821	40	43	32	115
1822	26	75	25	126
1823	32	69	28	129

Sumber: P.J Veth 1856 dalam Nurdin dkk,2000

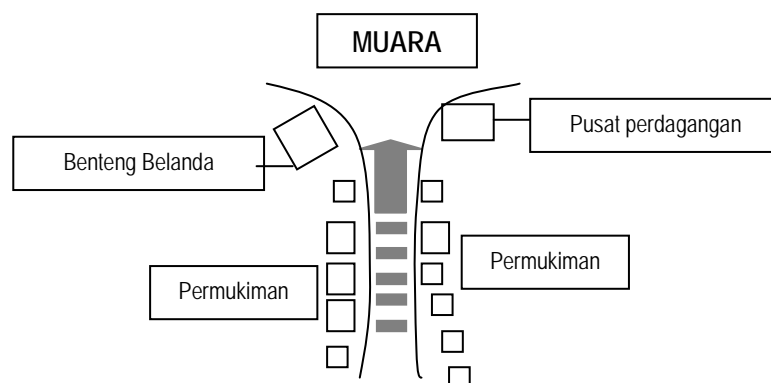
Tabel 2. keberangkatan kapal-kapal dagang Nusantara dari Pontianak

Tahun	Jawa dan Madura	Kalimantan	Tempat lainya	Total
1819	50	124	30	204
1820	54	108	15	177
1821	54	62	24	140
1822	40	96	21	157
1823	32	125	47	204

Sumber: P.J Veth 1856 dalam Nurdin dkk,2000

Dari ferkuensi kedatangan dan keberangkatan terjadi peningkatan terhadap jumlah keberangkatannya. Hal ini menggambarkan beberapa wilayah yang berada pada daerah hulu sungai Kapuas sangat bergantung pada keberadaan jaminan yang diberikan oleh sultan Pontianak terhadap pergerakan transportasi sungai yang ada.

Semakin ramainya jalur perdagangan di Pontianak baik yang dilakukan pedagang lokal maupun pedagang dari luar Pontianak menyebabkan banyaknya para pedagang yang menetap dan mendirikan perkampungan-perkampungan yang berorientasi pada daerah asalnya dengan seijin dari kerajaan Pontianak. Disamping itu aktifitas pusat perdagangan yang terletak pada muara parit, melatar belakangi tatanan atau pola bangunan terorientasi pada jalur dimana parit itu berada (lihat gambar dibawah ini).



Gambar 2.4 bentuk dan konfigurasi kawasan  
Sumber : Analisa awal peneliti

Secara keseluruhan terdapat tiga kelompok komunitas berdasarkan suku yang hidup mewarnai struktur sosial didalam kehidupan masyarakat. Kelompok-kelompok ini meliputi:

- o Komunitas suku Dayak

Komunitas ini merupakan kelompok kekerabatan yang tinggal di daerah pedalaman. Menurut Ch.F.H Duman, pada mulanya suku ini mendiami daerah-daerah tepi sungai Kapuas dan laut Kalimantan yang menyadarkan hidup mereka bidang pertanian, mengumpulkan hasil hutan dan menangkap ikan. Kedatangan orang-orang melayu Sumatra dan semenanjung Malaka mengakibatkan pergeseran pemukiman suku Dayak sampai ke hulu sungai.

- o Komunitas suku Melayu, Bugis dan Arab

Proses terbentuknya suku Melayu sebagai salah satu suku pribumi di Kalimantan Barat diawal dengan adanya penyebaran agama islam yang dibawa oleh orang Melayu dari Semenanjung Malaka dan Sumatra, kemudian disusul oleh orang-orang Arab, Bugis. Menurut Veth, Pendatang Melayu sebagai para pemukim yang tinggal di pesisir, tepi atau muara-muara sungai. Koloni atau pangkalan mereka akhirnya berkembang menjadi pusat-pusat kerajaan.

- o Komunitas imigran cina

Semakin banyaknya para pendatang yang membuka perkampungan baru sehingga menciptakan terjadinya urbanisasi pada daerah sekitarnya. Pada daerah inilah para imigran cina mencoba mendirikan perkampungan yang khas cina dan sekaligus menjadi satuan sosial-ekonomi, sebagai satu komunitas produktif yang hidup dalam kelompok-kelompok kongsi. Kongsi-kongsi ini pada dasarnya berada dibawah pengaruh kongsi-kongsi di Sambas.

Dari ketiga komunitas suku yang telah dijelaskan diatas, komunitas suku melayu, arab dan bugis merupakan suku yang pertama kali membentuk pola permukiman didalam kawasan. kemudian dermaga dan pasar apung yang terletak dalam pengawasan benteng dan keraton Pontianak sebagai ruang komunal dalam pembentukan pola sosial dan budayanya.

## **B. Periode masa Kolonial**

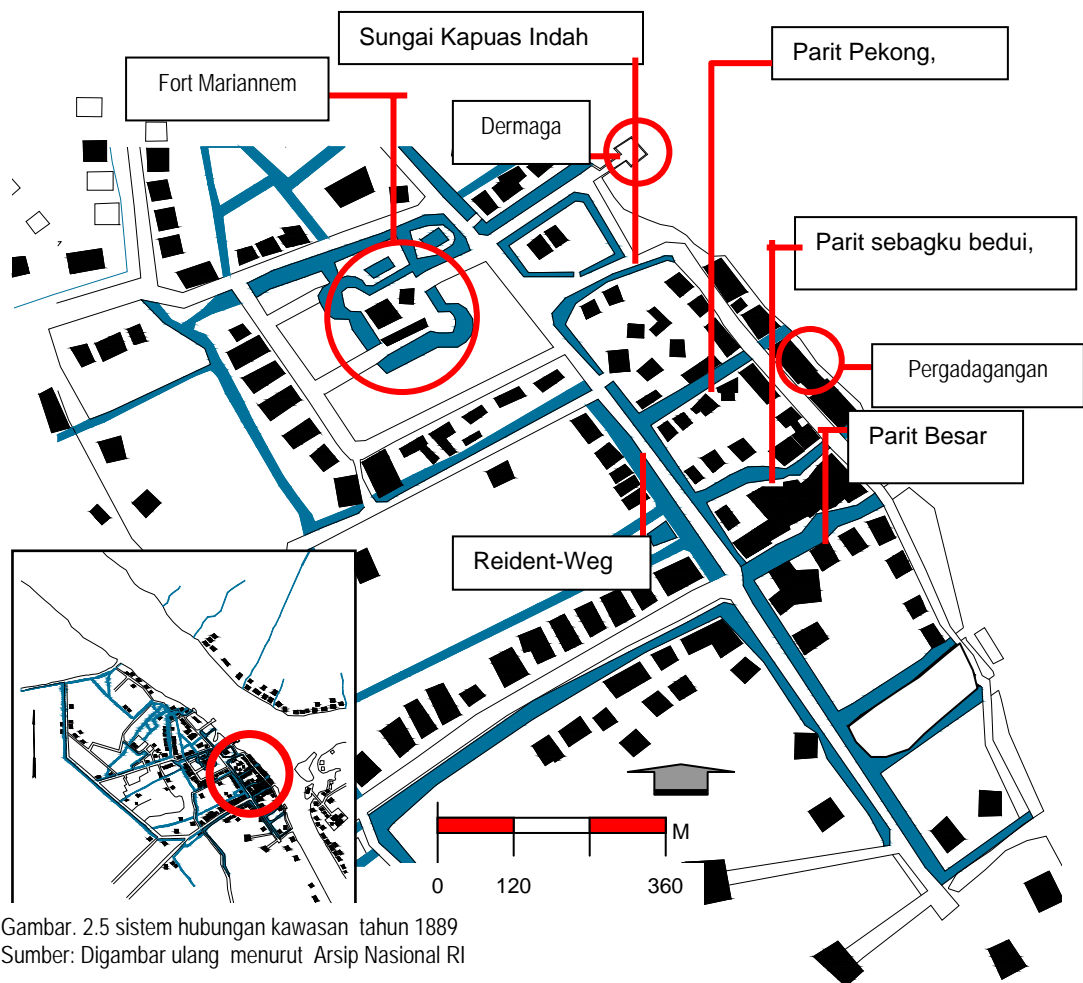
Pada masa kolonial Belanda, kawasan lahan seribu (*Verkendepaal*) direncanakan dan berkembang sebagai kawasan yang berbasis pada fungsi sebagai pusat pemerintahan kolonial Belanda di Pontianak yang didukung oleh pertegasan pusat perdagangan yang ada pada daerah kawasan tepian sungai.

Gejala-gejala pertumbuhan kawasan ini pertama kali dipelopori dengan berdirinya Fort Mariannem pada tahun 1800 yang berfungsi sebagai basis pertahanan dan kekuatan serdadu Belanda. Keberadaan benteng ini kemudian diikuti dengan terciptanya aktifitas pasar apung disekitar tepian sungai kapuas. Karena adanya jaminan keamanan dari pihak kolonial, banyak para pedang yang kemudian menetap disekitar pasar atau bergerak kepedalaman kawasan dengan menyusuri tepian parit yang ada. Dalam perkembangannya kemudian pasar apung ini diikuti oleh datangnya pedagang-pedagang besar yang melabuh pada dermaga diwilayah tanah seribu, sehingga menjadi pemasukan yang besar bagi pemerintahan Belanda.

Pada tahun 1840 pemerintah kolonial mulai menancapkan eksisistensinya dengan mengembangkan kawasan ini sebagai pusat pemerintahan di Pontianak. Hal ini disertai dengan dibangunnya kompleks perkantoran dan permukiman serdadu maupun pekerja disekitar benteng (*fort Mariannem*).

Kawasan tanah seribu (*Verkendepaal*) pada dasarnya memiliki empat parit (sungai jawi, parit kapuas indah, parit pekong, parit besar) dan berperan

sangat penting sebagai lokasi perdagangan komunitas pribumi dan pertumbuhan dan perkembangan ruang kawasan. Sepanjang parit besar menerus hingga sungai jawi merupakan edge kawasan. Sehingga kedua parit ini memiliki dominasi yang lebih menonjol dibandingkan yang lainnya. Khususnya disepanjang jalur parit besar sebagai *main road* dalam kawasan pada umumnya berdiri permukiman belanda yang keberadaannya mempekuat penyebaran dan pertumbuhan kawasan (lihat gambar dibawah ini).



Gambar. 2.5 sistem hubungan kawasan tahun 1889  
 Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

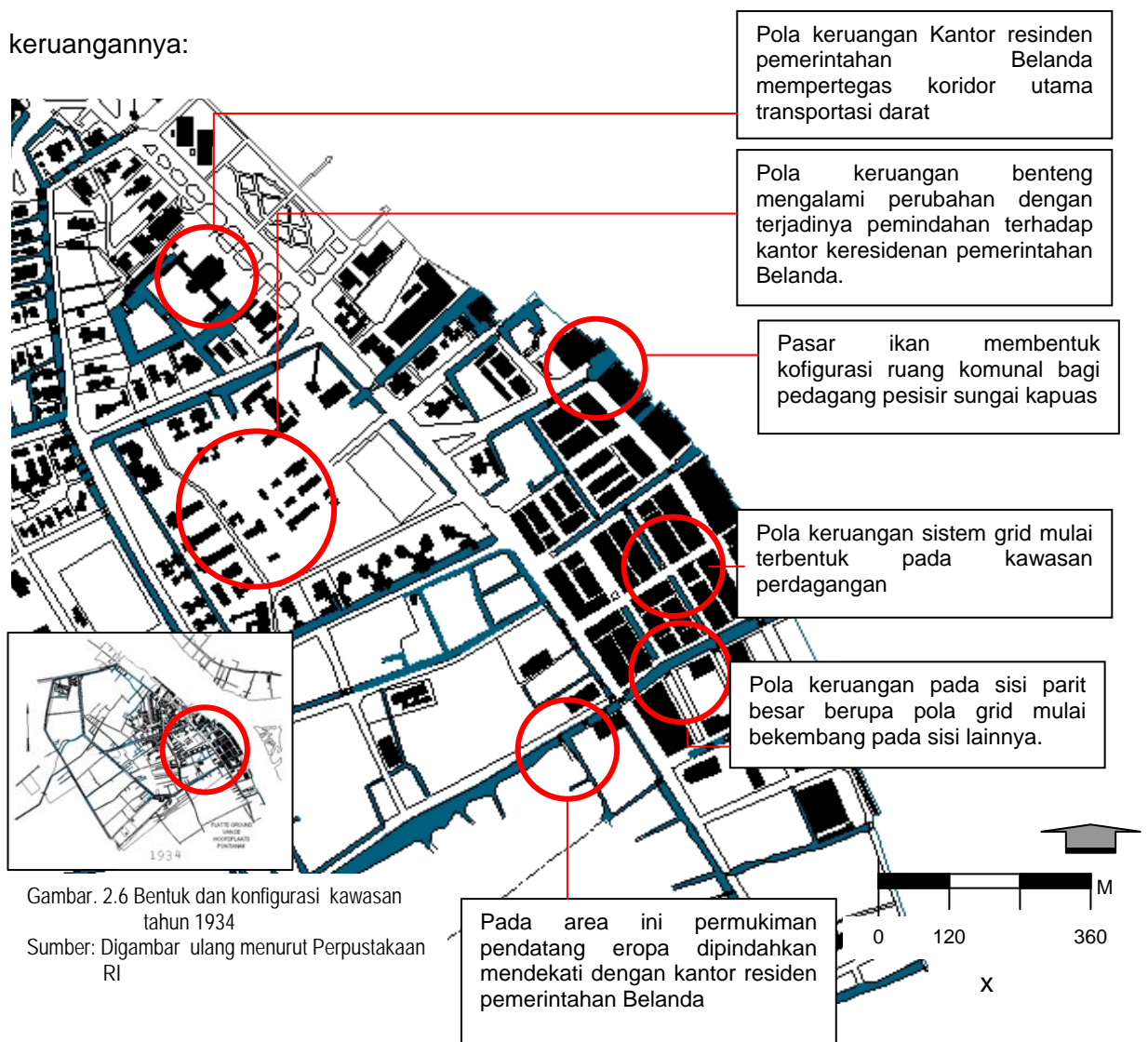
Pada tahun 1934 sistem hubungan transportasi darat pada kawasan mulai menunjukkan peranannya dalam pergerakan kawasan. Pada masa ini pergerakan transportasi air masih berperan dalam pencapaian didalam kawasan.

Kawasan ini merupakan kawasan yang tumbuh pada pola *organic pattern*. Walaupun tidak terkonsentrasi pada suatu tempat, pertumbuhan

permukiman selalu mengikuti pola aliran parit yang secara alamiah terbentuk. Titik awal perkembangan bentuk dan konfigurasinya mulai dipengaruhi dengan adanya fort mariannem pada tahun 1800. Dibawa kendali dan kewenangan kolonial Belanda kemudian kawasan ini tumbuh terencana dengan mengkolaburasikan dua sistem transportasi air dan darat menjadi sistem grid (lihat gambar dibawah ini

Konfigurasi awal yang terbentuk pada kawasan ini mengarah pada pembentukan fort mariannem sebagai hierarki strukur kawasan. Hal ini terwujudkan pada tahun 1840 berupa pembangunan jalur darat (Jl. Tg pura) yang menghubungkan jalur transportasi air yang ada. Keberadaan Jl. Tg pura sebagai *main generator* kawasan yang mengikat konfigurasi grid yang terbentuk kedalam satu kesatuan yang utuh dalam mendukung terbentuknya hierarki struktur kawasan yang terorientasi pada *fort mariannem*. Berikut ini beberapa bentuk

keruangannya:



Pola perdagangan yang terbentuk hanya berada pada muara dari parit-parit yang ada di sungai kapuas. Namun setelah terjadinya pengembangan terhadap kawasan tanah seribu, pola perdagangan ini mulai menyebar dan masuk kedalam kawasan. Hal ini terutama terjadi pada kawasan yang didominasi oleh kaum imigran cina, seperti telah dijelaskan sebelumnya pola sosial-ekonomi yang dibawa oleh kaum cina menjadi bagian penting dalam menghidupkan perdagangan di Kota Pontianak. Pergerakan perdagangan yang pada awalnya hanya terjadi diatas perairan, pada masa ini mulai menyebar hingga kedarat dengan mendirikan rumah tinggal sekaligus tempat usaha.



Foto 2.2 kondisi Perdagangan pada tepian sungai masa kolonial  
Sumber: Hasanuddin dkk, 2000

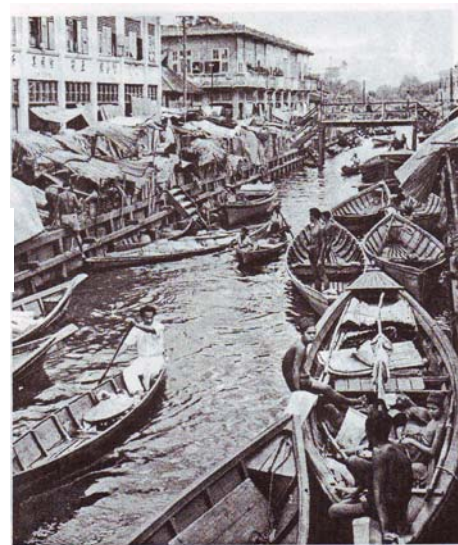


Foto 2.3 kondisi Perdagangan pada pergerakan  
Transportasi parit didalam kawasan  
Sumber: Hasanuddin dkk, 2000



Foto 2.4 kondisi Perdagangan didalam kawasan  
Sumber: Arsip Nasional Republik Indonesia

### **C. Periode masa Pascakolonial**

Seiring dengan peralihan kekuasaan dan peranan politik dari tangan pemerintahan Belanda kepada pemerintah Indonesia didalam wilayah kalimantan barat khususnya kota pontianak. Perkembangan kota Pontianak sebagai Kota

Perdagangan dan Jasa mengalami kemajuan yang sangat tinggi. Hal ini terlihat dengan munculnya pusat-pusat perdagangan yang dibangun pada kawasan pusat kota. Berikut ini gambaran penyebaran pusat perdagangan yang ada dikota Pontianak.

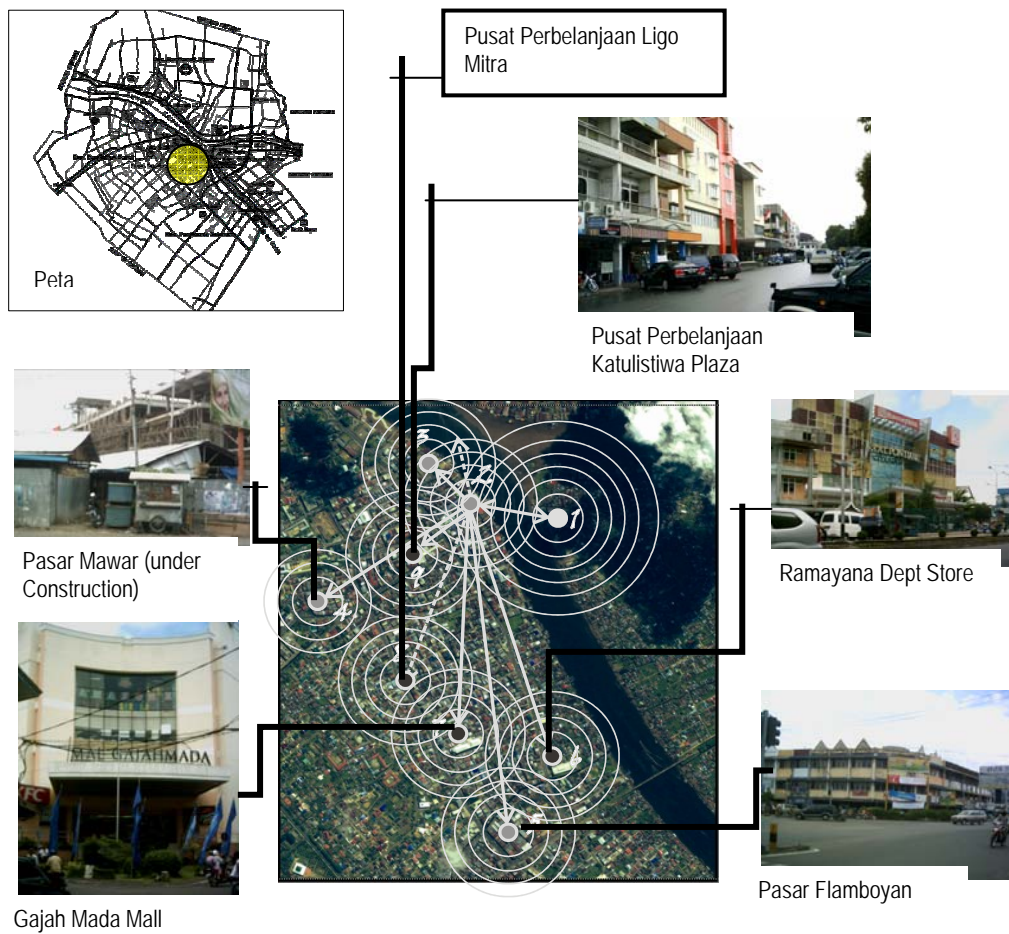
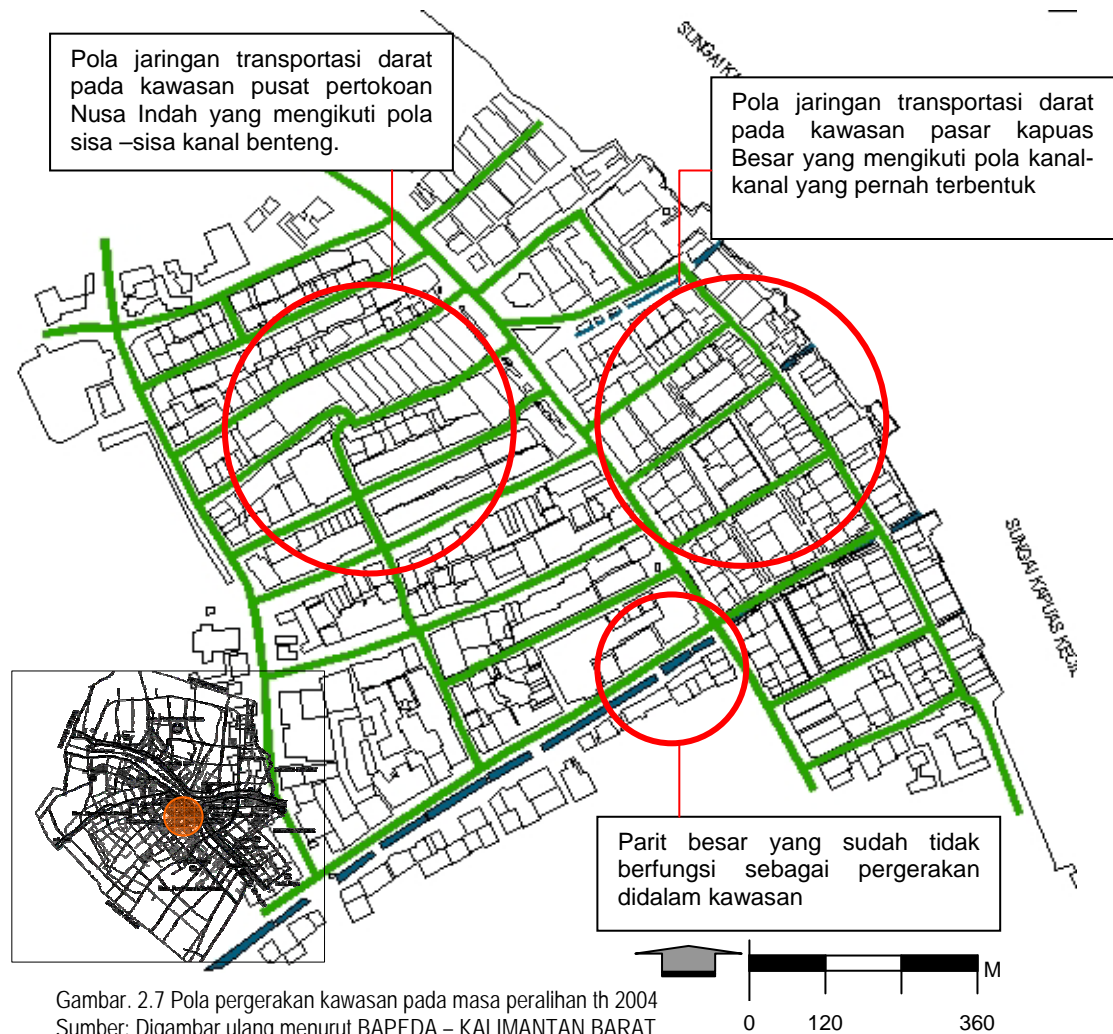


Foto 2.5 Pusat-pusat pertumbuhan dalam skala perkotaan  
 Sumber : Pengamatan lapangan, november 2006

Dalam skala kawasan gerakan membangun sarana infra struktur pada kawasan ini genjar dilakukan secara bertahap pembangunan jalur transportasi darat mulai dibuat. Jalur transportasi air dalam kota tidak lagi menjadi perhatian yang dalam pembangunan kota. Sehingga transportasi air dalam kotat mengalami

kemunduran kualitas dan aktifitasnya. Sehingga penggunaan transportasi parit semakin kehilangan dominasinya terhadap moda transportasi darat. Berikut ini gambaran kondisipergerakan pada masa pascakolonial:

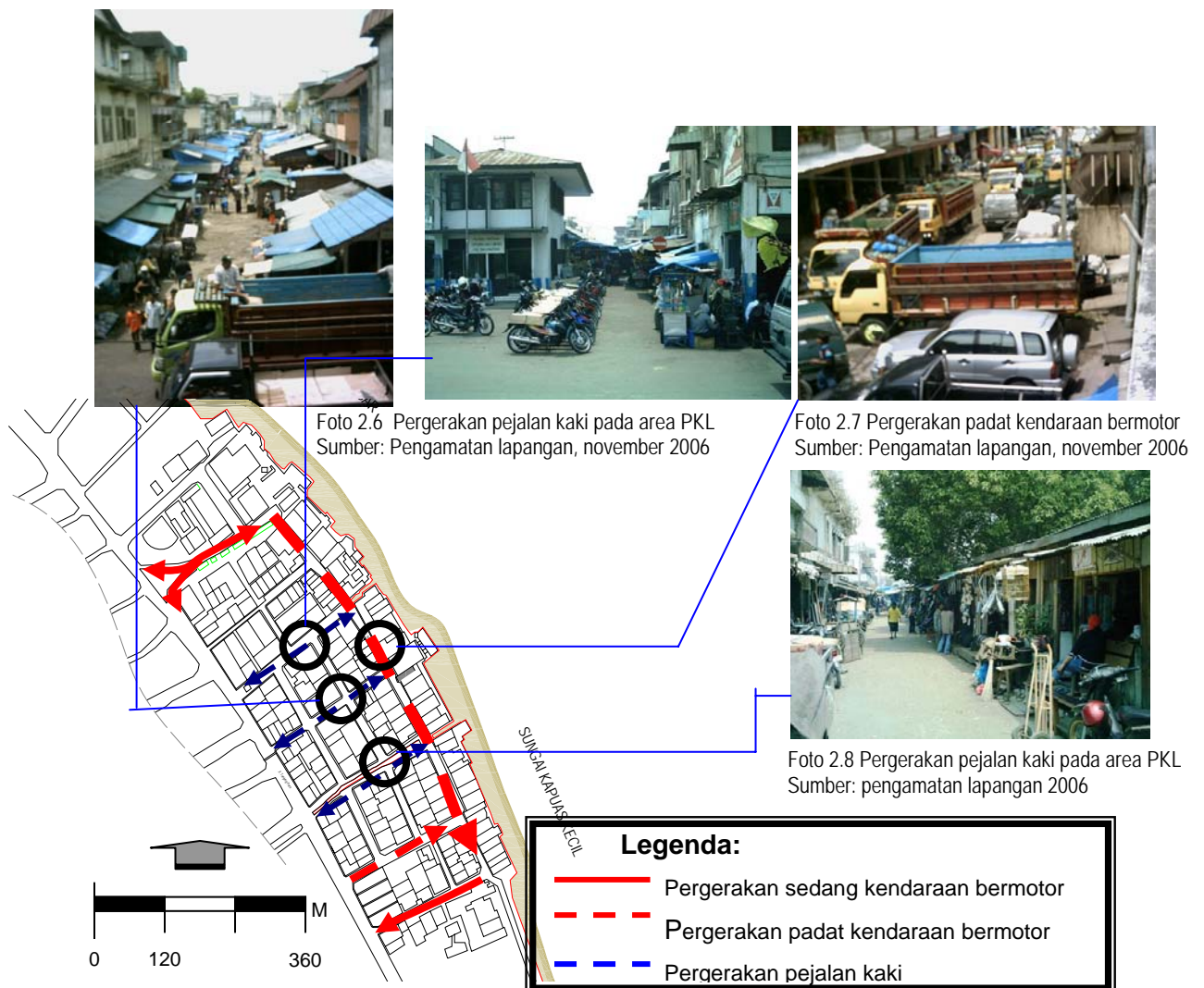


Pertumbuhan yang terjadi pada kawasan perdagangan pasar kapuas besar akibat peralihan dominasi pergerakan ini cenderung menyebabkan munculnya sektor informal (PKL) yang memanfaatkan pergerakan darat yang ada.

Secara keseluruhan jalur pergerakan kendaraan pada kawasan mengalami penurunan kualitas baik dari efisiensi maupun keseimbangan tingkat kepadatannya. Dengan tertutupnya beberapa jalur sirkulasi oleh keberadaan PKL menyebabkan pergerakan kendaraan pada kawasan ini cenderung hanya dapat

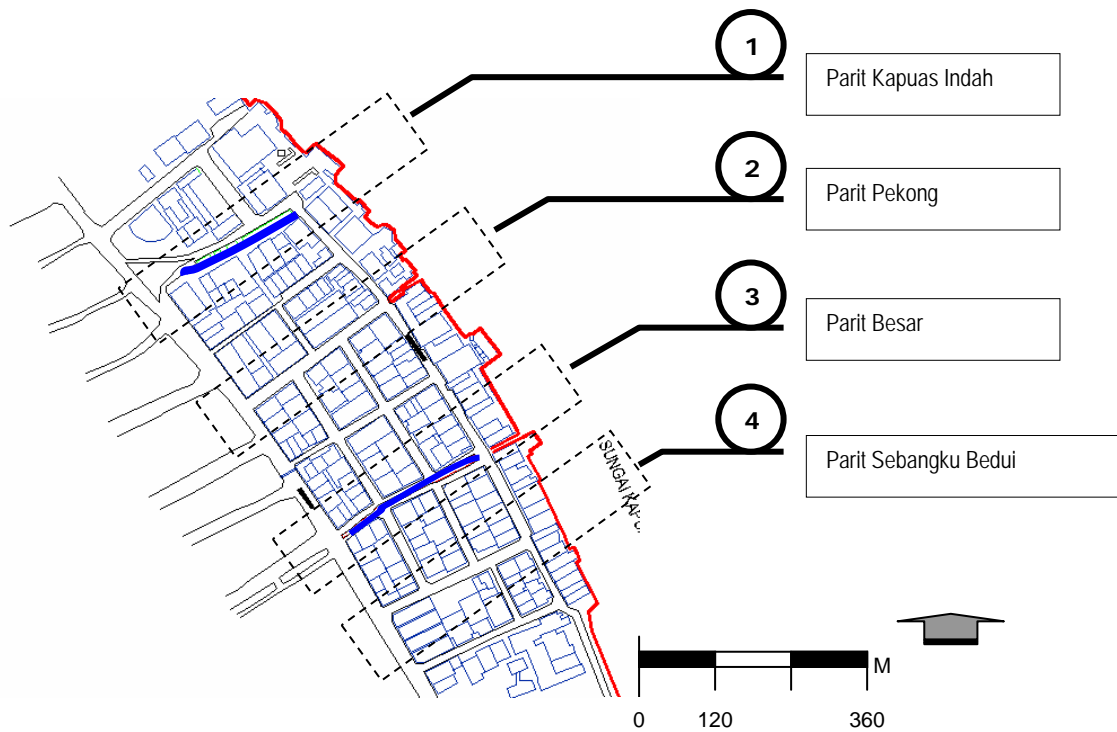
memanfaatkan jalur transportasi yang digunakan sebagai area bongkar muat barang. Terlebih lagi pada jalur ini,  $\frac{3}{4}$  lebar telah dimanfaatkan sebagai area parkir dan bongkar muat kendaraan. Akibatnya jalur pergerakan kendaraan pada kawasan ini tidak dapat berjalan sebagai mana mestinya. Jalur pergerakan pejalan kaki pada kawasan ini cenderung memanfaatkan jalur pergerakan kendaraan yang telah dimanfaatkan oleh PKL. Sehingga tidak lagi berada pada jalur pedestrian. Sedangkan jalur pergerakan transportasi parit pada kawasan ini telah mati. Salah faktor pendorongnya adalah tertutupnya bagian atas parit dengan keberadaan PKL maupun tertutupnya aliran parit ini.

Berikut ini gambaran terhadap kondisi pergerakan kawasan yang terjadi pada saat ini



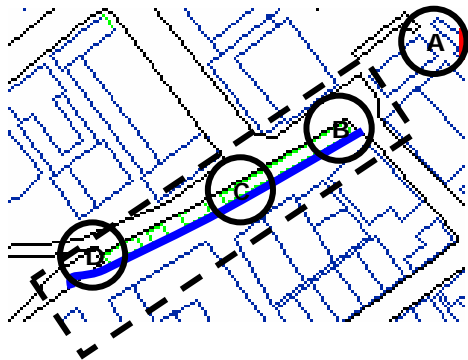
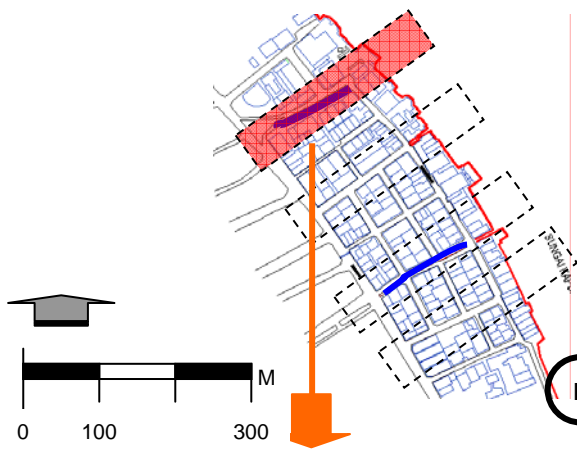
Gambar.2.8 Jaringan Pergerakan Kawasan  
Sumber : Digambar ulang menurut BAPEDA – KALIMANTAN BARAT

Dalam sejarahnya aliran-aliran parit didalam kawasan memberikan peranan yang besar dalam membentuk pertumbuhan dan perkembangan kota. Disamping sebagai lokasi pedagangan dalam skalam lokal, peranan lainnya sebagai sarana dalam pergerakan transportasi sungai sehingga membentuk identitas kawasan yang sangat khas. Namun seiring dengan dominasi transportasi darat, keberadaan parit pada kawasan ini telah mengalami penurunan kualitas bahkan hilang. Berikut ini gambaran kondisi faktual ke empat parit didalam kawasan Pasar Kapuas Besar:



Gambar.2.9 Lokasi aliran-aliran Anak sungai (parit) didalam Kawasan Pasar Tengah  
Sumber : Digambar ulang menurut BAPEDA – KALIMANTAN BARAT

1 Parit Kapuas Indah



Gambar.2.10 Kondisi Parit Kapuas Indah  
Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA-KALBAR

Parit ini mengalami penyempitan pada salah satu sisinya dari aslinya. Pada sisi yang berkurang itu dimanfaatkan sebagai area parkir kendaraan. Pada sisi lain tepian parit ini digunakan sebagai area PKL dengan orientasi bangunan membelakangi parit. Selain itu parit ini mengalami pendangkalan dan penutupan alirannya. Sehingga tidak lagi dimanfaatkan sebagai jalur transportasi sungai dan pada saat air pasang terjadi genangan air dikawasan ini.



Foto 2.9 Akses parit dari sungai Kapuas  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.10 Lebar parit yang mengalami penyempitan  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

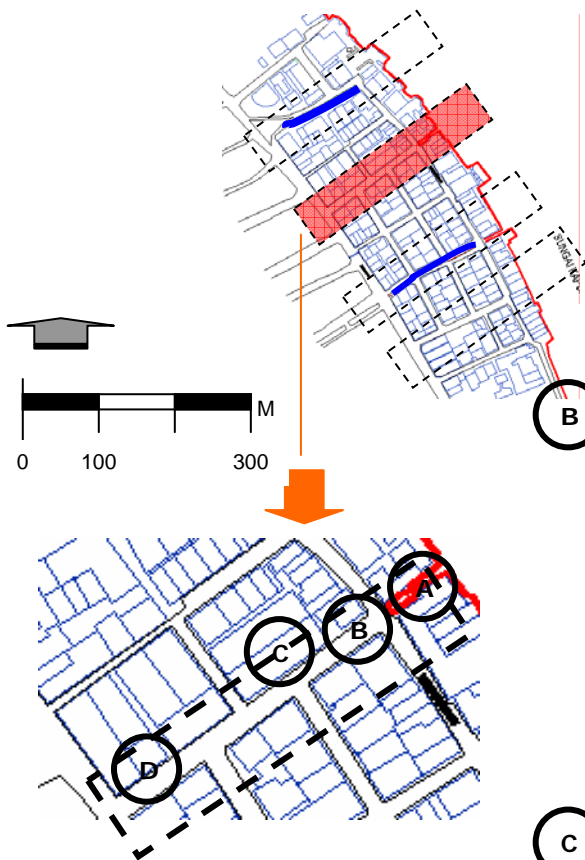


Foto 2.11 Pendangkalan parit  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.12 Aliran parit yang ditutup  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

## 2 Parit Pekong



Gambar.2.11 Kondisi Parit Pekong  
Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA-KALBAR

Kondisi parit ini masih memiliki aliran namun pada bagian atasnya telah mengalami penutupan oleh area PKL. Sehingga tidak lagi dimanfaatkan sebagai jalur transportasi sungai. Akibatnya pengontrolan terhadap alirannya sulit dilakukan. Hal ini menyebabkan pada saat air pasang sering terjadi genangan air pada wilayah ini. Aktifitas pada tepian parit ini didominasi oleh area PKL dengan bangunan berorientasi pada bangunan didepannya.



Foto 2.13 akses parit dari tepian sungai kapuas  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.14 kondisi penutupan parit oleh bangunan  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.15 aktifitas pada tepian parit yang sebagai area PKL  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.16 sisi ujung parit yang tertutup hingga badan jalan  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Gambar.2.12 Kondisi Parit Besar  
Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA-KALBAR

Parit ini masih memiliki aliran air. Namun telah mengalami penyempitan pada kedua sisinya untuk area PKL. Sehingga terkesan jauh lebih sempit dari asalnya. Keberadaan parit ini pada awalnya dimanfaatkan sebagai pasar terapung. Namu kini pasar tersebut telah pindah ke darat yang berada pada sisi tepian parit. Sehingga kondisi aktifitas perdagangan tetap ada hingga saat ini. Kondisi bangunan 2 – 3 lantai pada tepian parit masih tetap ada sebagai bukti sejarah bahwa parit ini memiliki peran penting dalam perkembangan kota Pontianak



Foto 2.17 akses parit dari tepi sungai kapuas  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.18 kondisi parit yang mengalami penyempitan  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



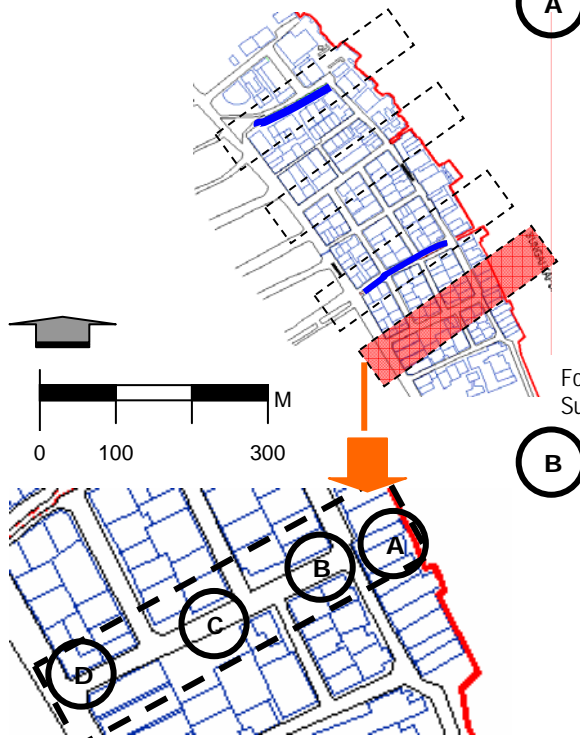
Foto 2.19 kondisi tepian parit yang dimanfaatkan oleh PKL  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.20 Kondisi tepian parit untuk perluasan pasar  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

4

### Parit Sebangku Bedui



Gambar.2.13 Kondisi Parit Sebangku Bedui  
Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA-KALBAR

A



Foto 2.21 akses parit yang tertutup oleh bangunan ibadah  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

B



Foto 2.22 kondisi bagian atas parit yang ditutup oleh PKL  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

C



Foto 2.23 kondisi area parkir yang berada diatas Parit  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

D



Foto 2.24 suasana hilangnya parit dari kawasan  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

Parit ini masih memiliki aliran hanya pada bagian pertemuan dengan tepian sungai kapuas. Pada sisi dalamnya parit ini telah mengalami penutupan yang digunakan untuk area PKL dan area parkir kendaraan. Sehingga dapat dikatakan aliran parit ini sudah menghilang. Akibatnya citra riverfront pada aliran parit inipun turut menghilang. Akitifitas pada tepian parit digunakan sebagai area perdagangan dan pergerakan kendaraan. Kondisi bangunan kuno ada tepian parit ini masih tetap ada sebagai bukti sejarah dalam melihat peranan parit didalam pertumbuhan kota.

Susunan pola ruang kawasan yang sebelumnya terbentuk pada pertokoan Pasar Kapuas Besar merupakan susunan pola ruang grid, kemudian akibat perlimpahan aktifitas yang terjadi dari transportasi air ke darat membentuk pola ruang baru pada koridor pergerakan daratnya. Hal ini terlihat adanya penumpukan lapak-lapak PKL pada jaringan hubungan darat. Sehingga solid void kawasan yang muncul cenderung meleburkan atau menggabungkan susunan grid yang terbentuk.

Pola dan budaya masyarakat merupakan salah satu faktor yang tidak dapat dipisahkan dari pembentukan hingga pertumbuhan pola ruang kota. Seperti yang telah dijelaskan dari awal, kondisi sosial dan budaya yang difokuskan pada penelitian ini ditinjau berdasarkan nilai-nilai sosial-ekonominya.

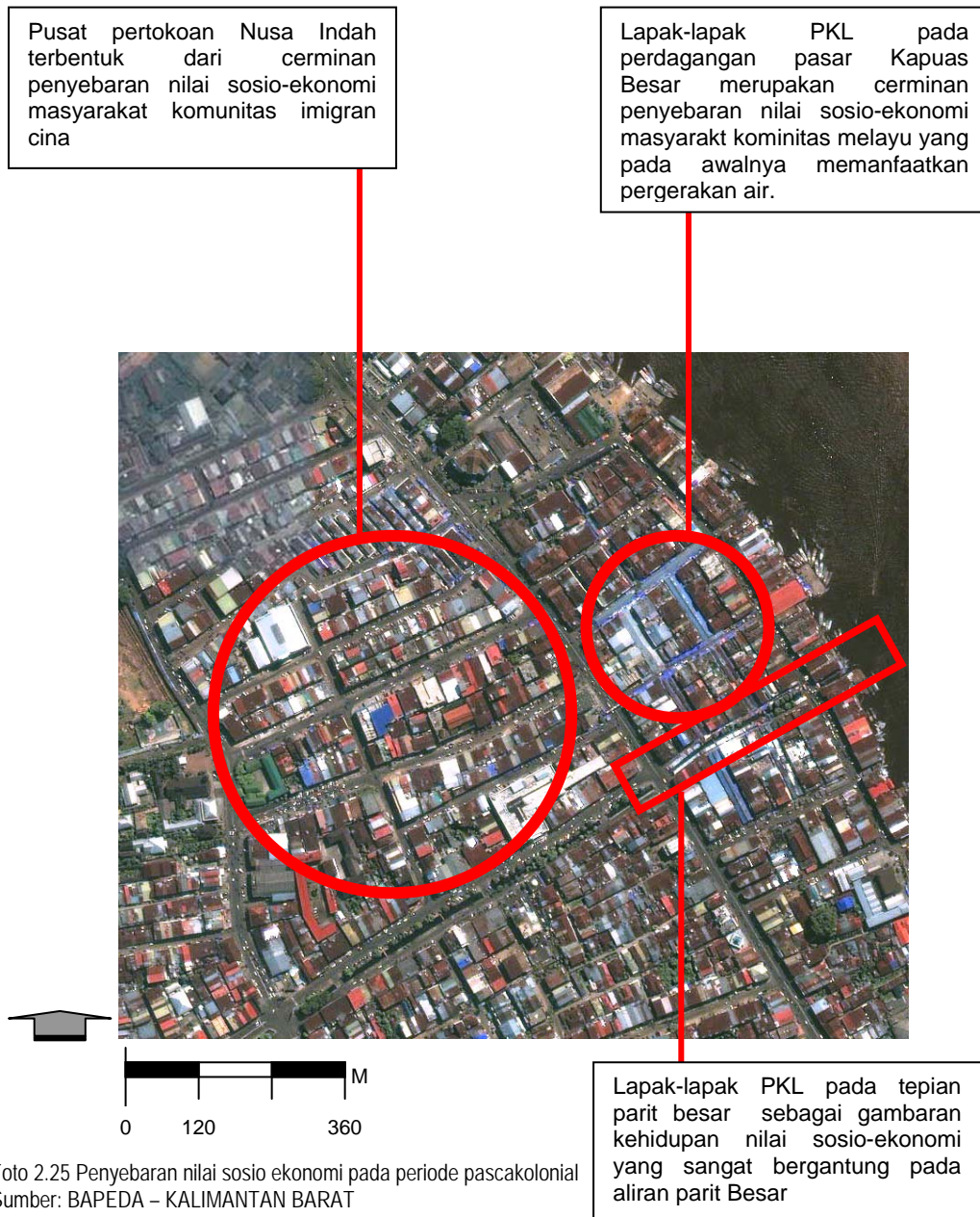
Pertumbuhan yang terjadi dari masing-masing komunitas suku (pribumi dan imigran cina) akibat adanya peralihan dominasi moda transportasi air ke darat menjadi mata rantai yang saling terikat terhadap pertumbuhan sebelumnya yaitu dari periode transportasi air hingga terjadinya dominasi transportasi darat.

Dengan terjadinya peralihan moda transportasi, komunitas suku pribumi (melayu) mulai melakukan ekspansi terhadap ruang-ruang darat yang telah terbentuk berupa pendirian lapak-lapak PKL disekitar jalur transportasi air (parit Besar) yang dulunya sebagai tempat mereka beraktifitas menjual barang dagangannya. Penyebarannya tidak hanya terjadi pada tepian parit, namun bergerak hingga pada pola pergerakan pasar kapuas besar.

Sementara itu komunitas suku imigran cina yang telah membentuk pertokoan sekaligus sebagai rumah tinggal pada kawasan pasar kapuas Besar, cenderung melakukan ekspansi terhadap ruang-ruang yang dulunya berfungsi sebagai benteng dan tangsi Belanda. Sehingga kawasan ini berubah menjadi pertokoan.

Nilai-nilai sosial ekonomi yang terbentuk dari kedua komunitas diatas menunjukan keduanya saling bergantung satu sama lain dalam satu tatanan

kehidupan masyarakat. Berikut ini gambaran penyebaran nilai sosial-ekonomi masyarakat yang berada didalam kawasan.



Nilai-nilai sosial budaya yang masih melekat pada tepian sungai Kapuas sering terjadinya perkembangan kawasan dalam konteks beralihnya dominasi moda transportasi air ke darat. Pada area tepian sungai Kapuas di kawasan Pasar Kapuas Besar pada umumnya dimanfaatkan sebagai lokasi tempat bersandar perahu-perahu dan tempat beristirahatnya pada pengemudi. Aktifitas perdagangan hanya dalam skala kecil berupa terdapatnya warung-warung yang

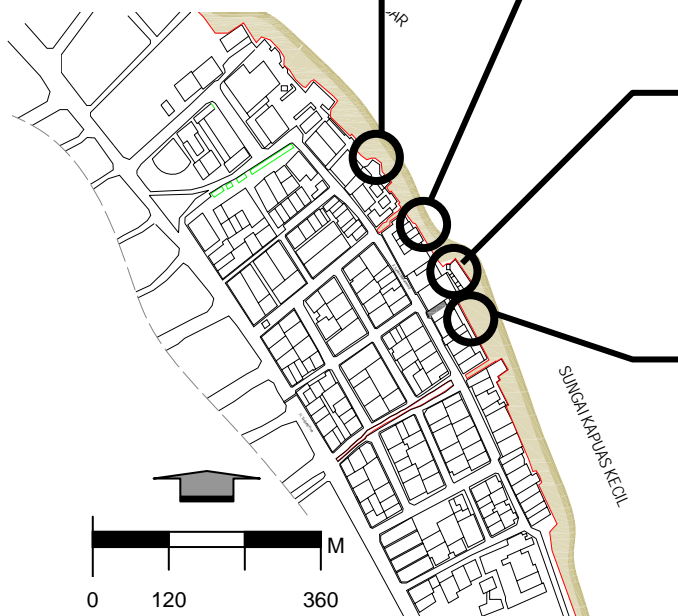
hanya menjual makanan. Area dermaga yang lokasinya berada dibelakang Pusat perbelanjaan Kapuas Besar, berlangsung aktifitas transit penumpang angkutan sungai dan bongkar muat barang. Berikut ini gambaran kondisi tepian sungai kapuas didalam kawasan Pasar Kapuas Besar.



Foto 2.26 Aktifitas tepian sungai  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.27 Bagian belakang bangunan tepian sungai  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Gambar.2.14 Kondisi tepian sungai Kapuas  
Sumber : Digambar ulang menurut BAPEDA-KALBAR



Foto 2.28 Aktifitas pada dermaga Pusat Perbelanjaan  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006



Foto 2.29 Aktifitas warung pada tepian sungai  
Sumber: Pengamatan lapangan, november 2006

## Bab. III Kajian Pustaka

### 3.1 Teori terbentuk dan perkembangan kota

Menurut Gibberd 1970 dalam **Jatmiko** 2001, kota pada awal mulanya terbentuk pada inti (core) yang mempunyai beberapa fungsi kegiatan kota, seperti:

- Pusat kegiatan pemerintahan
- Pusat jasa perdagangan
- Pusat rekreasi dan sosial budaya.

Sedangkan menurut Gist, N.P dan Halbert, LA dalam **Hadi** 2005, mengemukakan enam jenis kelas kota berdasarkan fungsinya, dua diantaranya yaitu:

- Kota berfungsi sebagai pusat perdagangan

Kota-kota ini biasanya merupakan kota pelabuhan. Hal ini disebabkan kota pelabuhan mempunyai kemungkinan beraktifitas jauh lebih besar dari pada kota lainnya. Terutama ditinjau sebagai gerbang masuknya transportasi.

- Kota berfungsi sebagai Pusat Politik

Pada kota ini, peranannya sebagai pusat kegiatan politik masih nampak dengan jelas.

Pada kota perdagangan Menurut **Soetomo** 2005, kota-kota (*Mercantile city*) tumbuh secara spontan dimuara sungai sebagai simpul jaringan transportasi. Hal ini mendorong terjadinya Bentuk organik *Settlement* pada suatu kota, dimana akibat terjadinya interaksi *supply* dan *demand* dari suatu lokasi strategis.

Selanjutnya menurut **Kostof** 1991, kota merupakan leburan dari bangunan dan penduduk. Sehingga lahir dan berkembang secara spontan. Dimana Mereka mendiaminya untuk melakukan ritual harian. Sejalan dengan keinginan manusia

mengembangkan peradabannya, Dari peleburan ini masing-masing kota tumbuh sesuai dengan kondisi latar belakangnya baik itu dalam bentuk historis, kultural, fisik, kemasyarakatan, ekonomi dan lain-lainnya yang saling berkaitan dan secara bersama-sama.

Kemudian **Kostof** 1991, membedakan kota berdasarkan pada bentuk geometrinya menjadi dua yaitu kota terencana dan kota tidak terencana.

- Bentuk kota terencana (*Planned*) yang banyak ditemukan di Eropa pada abad pertengahan, dengan pengaturan bentuk yang dihasilkan berupa *Grid* atau yang lainnya bentuk yang terpusat seperti bentuk lingkaran atau *Polygon* dengan sistem jalan berupa pola *radial* yang menghubungkan dengan titik pusatnya.
- Bentuk kota tidak terencana (*Unplanned*) tumbuh dengan sendirinya menurut kaidah, norma dan kebudayaan yang berlaku dimasyarakat yang menempatinya. Kota lahir dan berkembang secara spontan diatur menurut pendapat masyarakat secara umum dipengaruhi oleh adat istiadat, kepercayaan agama, sesuai dengan kondisi alamiah sehingga melahirkan pola kota organik (*Organic Pattern*). Dengan karakteristik yang berorientasi pada keberadaan alam dan mempunyai nilai kohesi yang kuat. Menurut Soetomo 2005, tipe *Organic Pattern* merupakan *settlement* bentukan kehidupan dan alam, disini *the passage of time* yang menentukan bukan *man order*. Sehingga lebih mementingkan proses dari pada produknya, hal ini melekat pada proses terbentuknya masyarakat dan adanya kesatuan antara *individual need and common will*.

Selanjutnya **Kostof** 1991, mendefinisikan faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan *Organic Pattern*, meliputi:

- Topografi (the role of topography); pola kotanya mengikuti topografi yang ada, tidak merubah atau memodifikasinya. Keadaan topografi yang bervariasi pada satu wilayah akan menyebabkan ketidakaturan pola kota. Ketidakaturan ini pola kota ini menjadi salah satu ini merupakan indikator pola kota organik.
- Pembagian lahan (Land Division), pembagian lahan dalam pemanfaatannya seringkali mengikuti keinginan masyarakat.
- *Synoecism*, merupakan gejala yang menunjukkan suatu pola organik yang terbentuk dari keinginan dan kesepatan masyarakat serta terbentuknya pusat kegiatan masyarakat (Community center).
- Hukum dan aturan sosial (the law and social order), awal berkembangnya pada kota-kota Islam. Dimana salah satu aturan layaknya sebuah organisme yaitu tidak adanya rasialisme di antara mereka.

Perpaduan faktor alam dan aspirasi masyarakat tersebut saling dikombinasikan dan diinteraksikan untuk menghasilkan suatu pola kota yang harmonis antara kehidupan manusia dengan lingkungan alamnya. Perpaduan tersebut menghasilkan bentuk yang khas dan memiliki ciri-ciri: *Irregular, Non Geometric* (dalam skala kecil), *organik, fleksibel*.

Kemudian **Kostof** 1991, menganalogikan secara biologis bentuk kota pada kota organik sebagai suatu kesatuan organ tubuh manusia, yaitu sebagai berikut:

- Square, Open space sebagai paru-paru
- Center, pusat kota sebagai jantung yang memompakan darah (traffic)
- Jaringan jalan sebagai saluran arteri darah dalam tubuh
- Kegiatan ekonomi kota sebagai sel berfikir

- Bank, pelabuhan, kawasan industri sebagai jaringan khusus dalam tubuh.
- Unsur kapital (keruangan dan bangunan) sebagai energi yang mengalir keseluruhan sistem perkotaan.

Masing-masing sistem diatas terkait satu sama lain dan saling ketergantungan antara satu dengan yang lainnya. Apabila satu elemen terganggu maka akan mempengaruhi elemen atau organ tubuh lainnya demikian juga dengan kondisi kota.

Menurut **Karsono** 1996, Perubahan secara organis akan selalu berkaitan dengan aktifitas kebudayaanya, populasi masyarakatnya. Sehingga untuk mengetahui perubahan fisik lingkungan binaan harus diketahui pula latar belakang yang melandasi perubahan tersebut. Berikut ini beberapa hal yang dapat diamati dalam proses perubahan secara organik ( Christopher Alexander 1987 dalam Karsono 1996) yaitu sebagai berikut:

- Pertumbuhan terjadi satu demi satu, sedikit demi sedikit atau menerus.
- Pertumbuhan yang terjadi tidak dapat diduga dan tidak dapat diketahui kapan dimulai dan kapan akan berakhir. Hal ini tergantung pada kekuatan-kekuatan yang melatar belakangi.
- Proses perubahan yang terjadi bukan merupakan proses segmental yang berlangsung tahap demi tahap, akan tetapi merupakan proses yang komprehensif dan berkesinambungan.
- Perubahan yang terjadi mempunyai kaitan erat dengan emosional (sistem nilai) yang ada dalam populasi pendukungnya.

Dalam pertumbuhan dan perkembangan perkotaan, menurut **Zhand** (1999:17) fenomena pertumbuhan kota dapat diamati dari bagaimana dinamika kota dipengaruhi oleh perkembangan masyarakatnya demikian pula sebaliknya.

Artinya perkembangan masyarakat dapat terungkap dalam perkembangan kota yang terjadi secara alamiah karena masyarakat cenderung untuk mengekspresikan kehidupan melalui perkembangannya. Beliau juga mengungkapkan, dalam sejarah kota dikenal tiga pendekatan (teknologi kota, ekonomi kota dan ideologi kota) mengenai asal-usul kota tradisional serta proses perkembangannya. Pada pendekatan ekonomi, Teori yang dikembangkan oleh Jane Jacobs, menekankan pada dinamika yang terfokus pada faktor ekonomi yang mengubah permukiman desa menjadi kota. Menurut teori ini faktor perdagangan menjadi kriteria yang paling utama dalam perubahan permukiman pedesaan menjadi perkotaan. Faktor yang berperan dalam perubahannya terletak pada lokasi serta hubungan dengan lingkungannya.

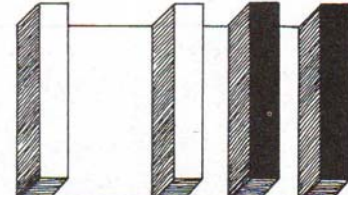
Menurut **Trancik** dalam **Zhand** (1999; 24), mengungkapkan bahwa terdapat tiga hal yang menjadi masalah besar dalam perkembangan kawasan perkotaan, yaitu sebagai berikut:

- Bangunan-bangunan perkotaan lebih diperlakukan sebagai obyek yang terpisah daripada sebagai bagian dari pola yang besar.
- Keputusan-keputusan terhadap perkembangan kawasan perkotaan sering diambil berdasarkan rencana-rencana yang bersifat dua dimensi saja tanpa banyak memperhatikan hubungan antara bangunan dan ruang yang terbentuk diantaranya yang sesungguhnya bersifat tiga dimensi.
- Kurang memahami perilaku manusia.

Dari uraian diatas maka, tak jarang banyak terjadi dalam beberapa kota yang mengalami kegagalan dalam pertumbuhannya. Kemudian zhand, mengungkapkan tiga cara perkembangan dasar dalam perkotaan yaitu sebagai berikut:

- Perkembangan Horisontal

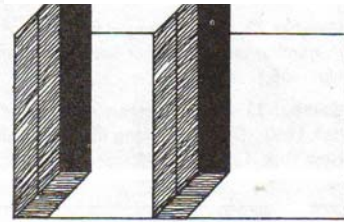
Cara perkembangan mengarah keluar, artinya daerah bertambah sedangkan ketinggian dan kuantitas lahan terbangun (coverage) tetap sama. Terjadi pada daerah pinggir kota.



Gbr.3.1 Perkembangan Horisontal  
Sumber: Zhand markus (1999: 25)

- Perkembangan Vertikal

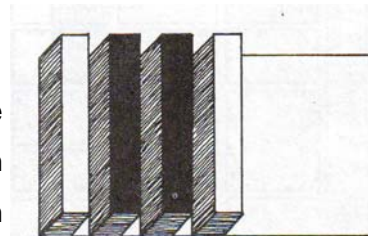
Cara perkembangannya mengarah keatas. Artinya daerah pembangunan dan kuantitas lahan tetap, sedangkan ketinggian bangunan bertambah. Terjadi pada pusat kota.



Gbr.3.2 Perkembangan Vertikal  
Sumber: Ibid

- Perkembangan Interstitial

Cara perkembangan dilangsungkan ke dalam. Artinya daerah dan ketinggian bangunan tetap, kuantitas lahan terbangun bertambah. Terjadi pada pusat kota dan transisi antara pusat dan pinggiran kota.



Gbr.3.3 Perkembangan Interstitial  
Sumber: Ibid

Ketiga perkembangan kota diatas terjadi tidak hanya satu persatu, melainkan terjadi secara bersamaan dan berkesinambungan mengikuti dinamika kota. Sehingga hal-hal yang perlu diperhatikan dalam dinamika perkembangan sebuah kawasa tergantung pada tiga faktor dibawah ini;

- Perkembangan kota tidak terjadi secara abstrak

Setiap perkembangan kota berlangsung didalam tiga dimensi ; rupa massa dan ruang yang berkaitan erat dengan produknya.

- Perkembangan kota tidak terjadi secara langsung

Setiap perkembangan kota berlangsung di dalam dimensi keempat; dibutuhkan waktu sebagai prosesnya.

- Perkembangan kota tidak terjadi secara otomatis

Setiap perkembangan kota membutuhkan manusia yang bertindak. Keterlibatan orang tersebut dapat diamati berdasarkan perspektif dari atas dan dari bawah. Skala dari atas memperhatikan aktivitas ekonomi politis (sistem keuangan, kuasa dan lain-lain). Sedangkan dalam skala dari bawah berfokus pada perilaku manusia (cara kegiatan, pembuatan dan lain-lain).

Dalam perkembangan kehidupan suatu kota dapat mengalami terjadinya perubahan dari suatu fungsi menjadi fungsi lain. Menurut **Hadi** 2005, pada kota-kota di kawasan Eropa Barat pada abad pertengahan banyak terjadi perubahan fungsi. Kota-kota ini pada awalnya merupakan pusat keagamaan atau pusat pemerintahan, akan tetapi kini berubah menjadi pusat perdagangan. Hal ini sejalan dengan makin majunya fasilitas-fasilitas perkotaan yang ada sebagai faktor kuat yang mempengaruhi pertumbuhan dan perubahannya.

Disisi lain, pertumbuhan bagian kota berawal dari aktifitas yang terjadi pada elemen inti dan akan menimbulkan elemen-elemen tambahan sebagai pendukung elemen inti (**Spreiregen** 1965 dalam **Jatmiko** 2001). Disamping itu menurut **Gallion** dan **Eisnerr** 1975, perkembangan kota juga dipengaruhi oleh letak geografisnya. Bila kota berada di daerah yang landai dan didukung oleh jaringan transportasi dan jaringan hubungan antar kota, maka kota tersebut akan cepat tumbuh.

### **3.2 Tinjauan Morfologi**

Sebuah kota akan selalu mengalami perkembangan dari waktu ke waktu, perkembangan tersebut akan menyangkut aspek politik, sosial, budaya, teknologi, ekonomi dan fisik (**sabari**,2005). Sehingga pembahasan tentang kota

sedikitnya dapat dilihat dari beberapa pendekatan seperti ekologi, ekonomi, sistem kegiatan, ekologi faktorial dan morfologi.

Menurut **Alvares** 2002, Pendekatan morfologi memberikan kesempatan untuk melihat fisik kota dengan konsepsi yang lebih komplit sebagai tempat yang ditransformasikan bagi kehidupan yang lebih manusiawi, sehingga kota adalah sebuah tatanan yang *chaotic richness*, sebuah collage dan sebuah dialektika akibat perbedaan atau pemisahan antara lama dengan baru. Kota bukanlah sebuah dialek akibat perbedaan atau pemisahan antara lama dan baru, tetapi yang satu diikat bersama dengan yang lain.

Kata morfologi berasal dari bahasa Yunani yaitu *morphos*, yang berarti bentuk atau *form* dalam bahasa inggris. Pengertian kata morfologi adalah ilmu tentang bentuk atau *the science of form*, juga berarti sebagai *studies of the shape, form, external structure or arrangement, especially as an object of study or classification* (oxford, 1970).

Menurut **Herbert** (1973) dalam **Sabari** 2005, morfologi menyoroti eksistensi keruangan kekotaan pada bentuk-bentuk wujud dari pada ciri-ciri atau karakteristik kota. Sehingga dapat diamati dari kenampakan kota secara fisikal yang tercermin pada sistem jalan-jalan yang ada, blok-blok bangunan.

Menurut **Clark** 1985 dalam **Madanipour** 1996;53, dalam konteks skala kota (Urban Morphology) merupakan kajian sistematis terhadap bentuk, rencana, struktur dan fungsi terhadap susunan bangunan pada suatu kota. Menurut Cullen, morfologi membawa cetakan, bangunan, penggunaan, jalan, perencanaan dan townscape. Hal ini disebabkan karena lebih mengkaji tentang aspek-aspek spatial dalam pengembangan kota dari dua sisi pengamatan yaitu *inter-urban* dan *intra-urban*.

Pada kasus yang terjadi akhir-akhir ini area perkotaan dikaji terhadap hubungannya dengan morfologi, menghasilkan konsep-konsep dan bersifat

general hubungannya terhadap karakter dan intensitas penggunaan lahan (Land use) untuk menciptakan terjadinya interaksi spasial terhadap bagian satu dengan bagian lainnya pada area perkotaan (Urban Area).

Menurut **Alvares** 2002, morfologi sebagai analisis yang mempunyai aspek diakronik dan sinkronik. Diakronik karena terdapat perubahan ide dalam sejarah sedangkan sinkronik karena memiliki hubungan antar bagian dalam kurun waktu tertentu yang berhubungan dengan aspek fisik lain seperti struktur dan tipologi fisik ruang kota.

Dalam pembahasan morfologi secara kontekstual mengidentifikasi karakteristik kawasan lebih mencermati aspek sinkroniknya (kondisi eksisting yang ada sekarang). Aspek diakronik seperti; kesejarahan, perkembangan politik sosial budaya maupun pertumbuhan ekonomi kawasan adalah bagian dari pembahasan nilai kesejarahan dan karakteristiknya.

Pendekatan morfologi tidak saja berguna menjelaskan perubahan kota, khususnya berkaitan dengan penggunaan lahan, tetapi juga merupakan pendekatan yang berkaitan langsung dengan ekspresi ruang kota, menyoroti eksistensi ruang perkotaan, yang diamati dari penampilan kota secara fisik.

Menurut **Sabari** 2005, ekspresi keruangan kota ditinjau berdasarkan morfologi kotanya dibedakan menjadi bentuk-bentuk kompak dan tidak kompak. Ekspresi bentuk kompak dikategorikan menjadi bentuk bujur sangkar (*the square cities*), bentuk empat persegi panjang (*the rectangular cities*), bentuk kipas (*fan shaped cities*), bentuk bulat (*rounded cities*), bentuk pita (*ribbon cities*), bentuk gurita/bintang (*octopus/star shaped cities*) dan bentuk yang tidak berpola (*unpattern cities*). Selanjutnya bentuk-bentuk tidak kompak pada intinya merupakan suatu daerah yang kekotaan yang mempunyai areal perkotaan terpisah-pisah oleh kenampakan bukan kekotaan. Pemisahannya dapat berupa kenampakan topografis maupun kenampakan agraris. Berikut ini beberapa

contoh bentuk-bentuk tidak kompak; bentuk terpecah (*fragment cities*), bentuk berantai (*chained cities*), bentuk terbelah (*split cities*) dan bentuk stellar (*stellar cities*).

Ekspresi keruangan kota yang terbentuk yang terlihat diatas pada dasarnya dapat terlihat dari bagaimana bentuk pola-pola jalannya. Sehingga pola jalan menjadi didalam kota merupakan salah satu unsur dari morfologi kota. Terdapat 3 tipe sistem pola jalan yang dikenal (Northam 1975, dalam Sabari 2005) yaitu; sistem pola jalan tidak teratur (*irregular system*), sistem pola jalan radial konsentris (*radial concentric system*) dan sistem pola jalan bersudut siku atau grid (*rectangular or grid system*).

Pada sistem pola jalan tidak teratur terlihat tidak adanya keteraturan baik dari lebar maupun arah jalannya. Begitu pula dengan perletakan rumah satu dengan yang lainnya tidak menunjukkan keteraturan. Pada umumnya kota-kota pada awal pertumbuhannya selalui ditandai dengan sistem ini, tetapi pada tahap perkembangan selanjutnya kota-kota dinegara barat akan mengikuti tipe-tipe yang mempunyai perencanaan teratur. Pada masa pertengahan kota-kota ini berfungsi sebagai pusat keagamaan dan militer, sehingga pada umumnya terdapat benteng disekelilingnya yang berdiri tembok-tembok kokoh yang disekelilingnya terdapat parit-parit (*moat*).

### **3.3 Tinjauan Bentuk dan Struktur ruang perkotaan**

Struktur adalah susunan, batasan atau tatanan yang menunjukkan keterkaitan antar bagian dan memperlihatkan sifat seluruh benda.

Menurut **Bacon** (dalam Jowono, 2002) mendefinisikan arsitektur kota sebagai arsitektur yang berkepentingan dengan unsur-unsur fisik dan bentuk kota serta hubungan antara bagian kota dengan yang lainnya sebagai kesatuan. Artikulasi unsur-unsur (elemen pembentuk arsitektur kota) dan hubungannya tersebut akan

memberi keteraturan geometrik dan organik yang berpengaruh pada ekspresi dan karakter arsitekturnya. Berdasarkan pembentukannya yang dianggap kota sebagai produk suatu proses, **Trancik** 1986, merumuskan tiga kategori yang secara serial membentuk pola struktur ruang kota yaitu teori *figure-ground* (konfigurasi solid dan void), *linkage* (penghubung) dan *place* (tempat) yang dapat digunakan untuk menganalisis hubungan dan pergerakan, struktur dan dimensi aktivitas.

### **A. Teori Figure Ground**

Teori tentang figure/ground didapatkan melalui studi mengenai hubungan tekstural antara bangunan (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*) . sebagai bentuk solid (*figure*) serta open void (*ground*). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa teori figure ground didasarkan atas dua komponen utama yaitu :

- Solid (*figure*), merupakan blok-blok dari masa bangunan, Menurut Trancik 1986, terdapat beberapa tipe dalam *urban solid*, yaitu;
  - Menampilkan beberapa karakter kota seperti bangunan-bangunan monumental atau instansi yang merupakan pusat dari struktur kota. (*Public monument / intitution*)
  - Menunjukkan daerah-daerah utama dari suatu kota. Ukuran, bentuk dan orientasi urban block merupakan elemen terpenting dalam komposisi suatu daerah publik (*urban Block*)
  - Bentuk-bentuk yang dihasilkan oleh bangunan-bangunan menunjukkan pembatasan suatu kawasan (*Edge definig building*)
- voids (*ground*), merupakan ruang luar yang terbentuk di antara blok-blok tersebut, terbagi dalam beberapa tipe, yaitu:

- Ruang penerima terbuka yang merupakan ruang transisi atau ruang penerima dari daerah private menuju publik ( *Entry foyer space*)
- Jaringan jalan dan lapangan sebagai wadah kegiatan kehidupan masyarakat sejarahnya. Jalan-jalan dan lapangan tersebut merupakan suatu struktur pemesatu kota. Dimasa modern, unsur-unsur ini kehilangan fungsi sosialnya dan menurun pada kualitas fisiknya (Street)
- Merupakan taman dan kebun yang luas dan kontras dengan bentuk kota yang berfungsi sebagai preservasi alam kota dalam menetralsir lingkungan kota yang keras sebagai tempat rekreasi (*publick garden and park*).
- Ruang terbuka linier yang umumnya berhubungan dengan daerah aliran air seperti sungai, daerah tepian dan tanah basah. Jalur hijau formal ini terbagi atas distrik-distrik yang membentuk tepian dan menghubungkan berbagai tempat (*Open space system*).

Menurut **Zhand** (1999:80), pola tekstur sebuah tempat didalam suatu kawasan memiliki peran yang sangat penting sebagai landasan pengumpulan informasi untuk analisis selanjutnya. Dikatakan pula terdapat pola-pola tekstur perkotaan yang berbeda. Perbedaan ini sebagai ungkapan perbedaan rupa kehidupan dan kegiatan masyarakatnya. Sehingga dengan menganalisis perbedaan pola tekstur tersebut, akan didapat informasi yang menunjukkan ciri yang khas dari tatanan kawasan tersebut dan lingkungannya. Oleh karena itu, pola-pola kawasan secara tekstural didalam kawasan yang mengekspresikan rupa kehidupan dan kegiatan perkotaan dapat diklasifikasikan dalam tiga kelompok sebagai berikut:

- Susunan kawasan bersifat **homogen** yang jelas, dimana hanya ada satu pola penataan.
- Susunan kawasan bersifat **Heterogen**, dimana terdapat dua atau lebih pola benturan.
- Susunan kawasan yang bersifat **menyebar** dengan kecenderungan kacau.

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, pada figure/ground terdapat dua kelompok elemen pembentuknya yaitu berupa solid dan void. Pada elemen Solid (blok), terdapat tiga elemen dasar yaitu sebagai berikut (Trancik, 1986;102 dalam Zhand, 1999;97) :

- Elemen blok tunggal  
Bersifat agak individual sehingga dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang lebih besar. Elemen ini memiliki sifat penting sebagai penentu sudut, penyambung maupun sebagai suatu hierarki didalam suatu kawasan.
- Blok yang mendefinisi sisi  
Befungsi sebagai pembatas secara linier. Pembatas tersebut dapat dibentuk oleh elemen ini dari satu, dua atau tiga sisi.
- Elemen blok Medan  
Memiliki bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dilihat sebagai individu-individu, melainkan dilihat berdasarkan keseluruhan massanya secara bersama.

Sedangkan pada elemen Void terdapat empat elemen dasar yang cenderung memiliki hubungan yang erat dengan massa. Elemen-elemen void ini adalah sebagai berikut:

- Elemen sistem tertutup linier (*linier closed system*)  
Merupakan elemen yang memiliki kesan tertutup dan bersifat linier atau memanjang. Misalnya pada pola-pola koridor pergerakan.
- Elemen sistem tertutup memusat (*Central closed system*)  
Merupakan elemen yang memiliki kesan tertutup dan terpusat pada suatu inti. Misalnya pada pola didalam perkampungan

- Elemen sistem terbuka yang sentral (*central opening system*)  
Merupakan elemen yang memiliki kesan terbuka dan terfokus pada suatu inti. Misalnya pada ruang terbuka alun-alun, taman kota
- Elemen sistem terbuka yang linier (*linier opening system*)  
Sebagai pola ruang yang berkesan terbuka dan linier. Misalnya pada kawasan sungai dan lain-lain.

Ketujuh elemen solid dan void diatas didalam tekstur perkotaan tidak dapat berdiri sendiri. Massa-massa dan ruang terkoorelasi menjadi satu pola yang akan mempunyai identitas sebagai suatu kelompok. Kemudian pola-pola yang terbentuk ini dibedakan menjadi enam kelompok pola kawasan perkotaan secara tekstural. Yaitu grid, angular, kurvilinear, radial konsentris, aksial dan organis.

Menurut Zhand, batasan antara tekstur dan pola-pola kawasan tidak selalu jelas didalam realitasnya karena kawasan kota jarang bersifat homogen, cenderung memiliki keadaan heterogen bahkan menyebar sehingga sulit untuk dianalisa. Sehingga untuk menganalisa ketidak jelasan batas diatas diperlukan beberapa parameter tekstur antara lain: tingkat keteraturan, tingkat keseimbangan, dan tingkat kepadatan terhadap hubungan antara massa dan ruang.

## **B. Teori Linkage**

Merupakan analisis rupa perkotaan melalui pergerakan dan aktivitas yang dapat menegaskan hubungan dalam suatu tata ruang perkotaan. Terori ini menjelaskan hubungan solid-voids dalam sistem pergerakan dan antar kawasan dalam suatu "urban fabrics" yang kenyataannya diwujudkan berupa jalan, jalur pedestrian atau ruang terbuka lainnya.

Linkage ini tidak hanya membentuk ruang luar tetapi juga membentuk struktur kota karena akhirnya diwujudkan dalam jaringan jalan, pola pergerakan dan sirkulasi. Sehingga sebenarnya bahasan tentang sistem linkage ini sangat erat kaitannya dengan struktur ruang kota.

Menurut **Danisworo** 1991, dalam melihat dinamika pertumbuhan suatu kota dan memperhatikan inti dan arah pertumbuhannya dapat dilihat melalui pola pergerakan dan sirkulasi yang memberi citra pada kota tersebut.

Hubungan sebuah tempat dengan yang lainnya pada suatu tata ruang perkotaan dapat memperlihatkan dan menegaskan suatu hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) yang terjadi pada tata ruang perkotaan itu sendiri. Tidak seperti teori *figure/ground*, teori linkage berasal dari **hubungan** yang terbentuk garis dari elemen satu ke elemen lainnya. Bentuk dari elemen-elemen garis ini berupa jalan-jalan, pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk garis.

Menurut Danisworo 1991, untuk dapat mendalami pemahaman tentang terjadinya *linkage*, berikut ini penjelasan beberapa aspek yang terkait dengan pergerakan dalam suatu hubungan.

- **Pedestrian**

Pedestrian berasal dari kata *Pedos* dalam bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Sedangkan jalan yaitu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Jadi pedestrian dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan manusia dari suatu tempat sebagai titik tolak ketempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Menurut John Fruin 1979 dalam Danisworo 1991, berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktifitas komersial dan kultural dilingkungan kehidupan.

Dengan demikian berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktifitas dikawasan

perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat –lihat, sebelum menentukan arah yang akan dituju.

Selanjutnya berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan pemukiman, dengan berjalan kaki suatu kota menjadi lebih manusiawi (Gideon, Giovani,1977).

- **Transportasi**

Menurut teori morfologi kota, pembentukan kota-kota berawal dari komunitas-komunitas desa yang mandiri. Semua kebutuhan masyarakat desa terpenuhi melalui usaha produksi pertanian yang dilakukan dikawasna desa itu sendiri. Kota adalah suatu tempat permanen dari suatu kahidupan dan merupakan hasil dari evolusi daerah pertanian (George E, Lister 1979 dalam Danisworo 1991).

Pertumbuhan dan perubahan itu sendiri bukan hanya disebabkan perkembangan dari pusat saja, tetapi pembentukan hingga terwujudnya hingga sekarang adalah antara lain karena keterbukaan terhadap adanya transportasi.

Pada awalnya pertumbuhannya suatu wilayah urban membutuhkan sistem transportasi karena adanya sistem spesialisasi dalam produksi pertanian. Dengan adanya urbanisasi dalam skala besar, menyebabkan kebutuhan bahan makanan untuk daerah urban itu harus dipenuhi oleh daerah lain disekitarnya. Sebelum dikenalnya alat-alat transportasi bermesin, transportasi darat meerupakan masalah yang sulit dan sangat lambat, sementara itu sungai, danau dan laut juga berkembang menjadi alat transportasi alamiah yang baik. Karena pentingnya transportasi air dalam mensuplai kebutuhan suatu kota, sampai sekarang sebagian besar kota-kota utama didunia berlokasi berlokasi dijalan air. Lokasi lain diluar jalur ini baru berkembang kemudian sebagai daerah urban.

Transportasi air tidak selamanya menjadi prasyarat bagi pertumbuhan kota besar, namun karena awalnya pertumbuhan yang demikian, kota-kota dengan orientasi air terus tumbuh sehingga sebagai kota-kota besar didunia berlokasi di jalan air.

Ketika daerah urban masih belum jelas, penduduk membuat jalan-jalan setapak yang sederhana dan masih terlalu kasar bila itu diartikan sebagai transportasi. Dengan tumbuhnya kota, jalan-jalan setapak tersebut berubah menjadi jalan besar sesuai dengan kebutuhannya. Ketika kota tumbuh cukup besar, suatu pendekatan dalam fungsi-fungsi sirkulasi internal dari orang dan barang dapat berpengaruh terhadap perkembangan daerah urban.

### **C. Place Theory**

Teori place lebih menekankan faktor-faktor kultural (budaya) dan historis (sejarah). Dengan demikian, teori place memberikan perwujudan bentuk-bentuk lokal. Bentuk-bentuk bangunan dan elemen-elemen (focal point) tidak hanya sebagai bentuk-bentuk enclosure, tetapi merupakan bentuk-bentuk yang cocok bagi potensi masyarakat, sehingga masyarakat dapat menerima nilai-nilai sosio-kultural tersebut. Menurut Trancik (1986), mengemukakan bahwa teori *place* merupakan kombinasi antara teori figure-ground dan linkage yang menekankan fisik dan visual pada aspek sosia dan budaya serta sejarah.

Teori ini menghargai arsitektur dari zaman ke zaman dan saling berhubungan satu sama lain (teori linkage), tetapi polanya seperti pada teori figure ground. Yang mengetahui tentang citra lingkungan adalah penggunanya atau masyarakatnya sendiri. Sehingga teori Place dapat diartikan sebagai sebuah pemahaman dari makna sebuah kawasan. Menurut darmawan (2003;29), Kegiatan masyarakat kota mempunyai nilai sosial, budaya, ekonomi maupun historis dengan keunikan tersendiri, disamping pengaruh perkembangan

teknologi. Sehingga suatu kota tidak hanya didasarkan sebagai bentuk ruang (space) tetapi dapat dirasakan keberadaannya sebagai tempat bermakna (*Place*). Kota memiliki dimensi sosio-spasial yang memberi makna bagi kehidupan manusia yang tinggal didalamnya. Makna-makna tersebut diorganisasikan dan diformulasikan didalam ruang melalui bentuk-bentuk tertentu. Pemahaman mengenai karakteristik kota atau kawasan dapat memberikan pandangan yang utuh mengenai makna secara kontekstual.

suatu ruang (space) akan ada kalau dibatasi sebagai suatu void dan sebuah ruang (space) menjadi *Place* kalau memiliki arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya, atau memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungan tersebut (Trancik,1986).

Menurut Christian Norberg Schutz, suatu place bukan sekedar 'space' tetapi merupakan ruang yang diberi artikulasi nilai-nilai sehingga menjadi wadah bagi suatu kegiatan. Pandangan ini membawa pada genius loci yaitu pandangan bahwa ruang harus memiliki karakter khusus dan memiliki makna yang kontekstual dengan sosial-budaya tempat.

#### **- Hubungan aktivitas Sosial terhadap pola ruang kota**

Menurut Haviland 1988 dalam **Karsono** 1996, Pada hakekatnya perubahan sosial budaya sosial masyarakat terjadi karena interaksi sosial budaya dengan budaya lain. Sehingga akan singgungan dan benturan nilai-nilai yang akan menyebabkan terjadinya 'akulturasi' budaya.

Perubahan sosial sebagai suatu proses tidak terlepas dari faktor penyebab yang biasanya merupakan fenomena yang diperlukan dan cukup mampu untuk menimbulkan akibat yang dapat diperkirakan. Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan sosial tersebut antara lain faktor lingkungan fisik, perubahan

penduduk, isolasi dan kontak, struktur masyarakat, sikap dan nilai-nilai, kebutuhan yang dianggap perlu serta dasar budaya masyarakat.

- **Hubungan aktivitas Budaya terhadap perubahan pola ruang kota**

Lingkungan binaan (arsitektur) sebagai hasil wujud fisik kebudayaan merupakan hasil dari gagasan yang merupakan satu kesatuan sistem budaya yang tercermin pada kompleks aktivitas yang berpola dalam suatu sistem sosial masyarakat. Yang sering disebut sebagai kebudayaan fisik, Koentjaraningrat 1984.

Perubahan budaya sifatnya sangat kompleks. Karena tidak terlepas dari perubahan-perubahan dibidang ekonomi, sosial, politik dan sebagainya. Yang didalamnya terdapat pengaruh hubungan timbal balik antara budaya dan aspek-aspek tersebut. Menurut Rapoport mengungkapkan bahwa dalam konteks perubahan budaya, lingkungan binaan tidaklah berlangsung secara spontan dan menyeluruh. Akan tetapi tergantung kedudukan elemen lingkungan tersebut berada. Hal ini mengakibatkan beragamnya karakteristik perubahan lingkungan sesuai dengan tingkat perubahan budaya yang terjadi.

Menurut Aldo Rosi 1982, Kekuatan yang paling dominan dalam menentukan pertumbuhan lingkungan adalah kekuatan ekonomi, walaupun aspek lain tidak kecil pengaruhnya terhadap perubahan tersebut. Dengan demikian aspek ekonomi merupakan faktor yang paling menonjol dalam mempengaruhi perubahan lingkungan fisik. Aspek politis dalam bentuk intervensi fisik, penataan lingkungan sebagai proses perubahan lingkungan yang direncanakan terlebih dahulu, sehingga sering terjadi kesenjangan perubahan dalam konteks budaya (*Culture-lag*).

Budaya sebagai sistem nilai serta segala manifestasinya yang tercermin dalam gaya hidup masyarakat dalam konteks perubahan akan terlihat dalam

beberapa aspek kehidupan sosial budaya masyarakatnya. kehidupan masyarakat pada masa tertentu mencerminkan suatu gaya hidup dari peradabannya yang tercermin pada kehidupan sehari-hari. Gaya hidup dengan segala simbolismenya mencerminkan status, peranan, kekuasaan, kekayaan dan keterampilan didalam masyarakat.

Sehingga dalam konteks perubahan sosial budaya, perubahan – perubahan kebudayaan dengan ketiga wujudnya sebagai manifestasi tata nilai, akan terlihat pada perubahan gaya hidup masyarakat (Koentjaraningrat 1984).

#### - **Hubungan aktivitas Ekonomi terhadap perubahan pola ruang kota**

Berbagai aspek kehidupan dan kebutuhan masyarakat dapat menyebabkan perubahan dalam lingkungan huniannya. Untuk melihat hubungan pola ruang yang terbentuk salah satunya disebabkan oleh faktor ekonomi disamping faktor-faktor lain seperti faktor sosial dan budaya.

Dalam hubungannya dengan aspek ekonominya, menurut *Josep priyotomo* (1988), perkembangan dan perubahan yang terjadi pada umumnya adalah karena terjadinya perkembangan konsepsi modern yang cenderung materialistis dan rasional. Yang secara perlahan maupun cepat akan menggeser pola keseimbangan kosmis yang cenderung spiritual, simbolis dan historis. Modernisasi, perkembangan ekonomi dan segala sesuatunya yang serba terukur secara rasionalistik akan dapat dengan mudah dipahami dan diterima oleh masyarakat kini

### **3.4 Rangkuman teori**

Berikut ini rangkuman teori-teori yang telah diuraikan sebelumnya dikaitkan dengan faktor-faktor yang membentuk perubahan pola ruang kota (lihat tabel 3):

Tabel.3 Rangkuman kajian pustaka

No	Teori	Uraian Teori	Fokus teori
1	Gist,N.P & Hallbert, LA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk kota berdasarkan fungsinya dibedakan atas 6 jenis kelas kota</li> </ul>	Pembentukan kota
2	Spiro Kostof	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk kota berdasarkan proses pembentukannya dibedakan atas penyusunan secara teknis dan secara organis.</li> </ul>	Pembentukan kota
3	Gordon v. Childe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dalam sejarah terhadap perkembangan kota pendekatan teknologi sebagai suatu transisi dan evolusi kehidupan pedesaan kearah perkotaan yang disebabkan oleh revolusi pertanian</li> </ul>	Perkembangan kota
4	Jane Jacobs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perkembangan kota ditinjau melalui pendekatan ekonomi dalam kota. Faktor lokasi dan hubungannya dengan lingkungan sebagai kriteria utama dalam mendukung aktifitas perdagangan dalam dinamika kota yang terfokus pada faktor ekonomi.</li> </ul>	Perkembangan kota
5	Hadi sabari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perubahan fungsi yang terjaid sejalan degan semakin majunya fasilitas-fasilitas perkotaan yang ada sebagai faktor yang kuat dalam pertumbuhan dan perkembangan kota.</li> </ul>	Perkembangan kota
6	Spreiregen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kota berawal dari aktifitas inti akan menimbulkan elemem-elemen tambahan sebagai pendukung inti</li> </ul>	Perkembangan kota
7	Gallin and Eisner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kecepatan perkembangan kota dapat dilihat melalui letak geografisnya sebagai sistem hubungan jaringan transportasi</li> </ul>	Perkembangan kota
8	Lewis Mumford	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perkembangan kota dalam pendekatan ideologinya. Budaya yang diekspresikan secara religius-simbolik sebagai faktor perkembangan kota.</li> </ul>	Perkembangan kota
9	Markus zhand	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perkembangan kota dalam konteks arah penyebarannya dibedakan dalam 3 cara ; secara horisontal, vertikal dan interstisial.</li> </ul>	Perkembangan kota
10	Herbert	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eksistensi keruangan kekotaan terdapat pada bentuk –bentuk wujud dari pada ciri-ciri atau karakteristik kota. Sehingga dapat diamati dari kenampakan kota secara fisikal yang tercermin pada sistem jalan-jalan yang ada, blok-blok bangunan</li> </ul>	Morfologi kota
11	Alvares	<ul style="list-style-type: none"> <li>Studi morfologi kota merupakan salah satu cara atau alat untuk melihat fenomena sebuah kota yang dapat dijelaskan melalui bentuk dan strukturnya berdasarkan perkembangan kota sejak awal terbentuknya.</li> </ul>	Morfologi kota

12	Kevin Lych	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pola perkotaan dapat dilihat dengan mengamati hubungan obyek-obyek, hubungan subyek dan obyek serta pola-pola yang dapat dilihat.</li> </ul>	Pola Struktur kota
13	Roger Trancik	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konsepsi urban design dari sistem pola struktur ruang dasarnya adalah penataan jalan (street) dan ruang terbuka (open space) seolah-olah dari cangkikan (carving out) dari sebuah massa yang sebelumnya solid. Oleh karena itu ruang dibentuk langsung dari dalam konfigurasi bangunan.</li> <li>▪ Teori tentang figureground dikemukakan melalui studi mengenai hubungan tekstural antara bangunan (<i>building mass</i>) dan ruang terbuka (<i>open space</i>) sebagai bentuk solid (<i>figure</i>) dan void (<i>ground</i>).</li> <li>▪ Teori tentang <i>Linkage</i> merupakan Hubungan sebuah tempat dengan yang lainnya pada suatu tata ruang perkotaan dapat memperlihatkan dan menegaskan suatu hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) yang terjadi pada tata ruang perkotaan itu sendiri</li> <li>▪ Dalam menciptakan suatu rancangan spasial perlu memahami tentang budaya dan karakteristik suatu kawasan yang menjadi ciri khas dari kawasan bersangkutan, sehingga ruang akan bermakna sebagai tempat (place) bagi masyarakat penggunaanya.</li> </ul>	<p>Pola Struktur kota</p> <p>Pola struktur kota</p> <p>Pola Struktur kota</p> <p>Pola Struktur kota</p>

### 3.5 Landasan Teori

Dalam menstrukturkan teori yang berlandaskan penelitian rasionalistik kualitatif, menurut Muhadjir 1996, memerlukan kerangka teoritik yang disusun dari teori-teori dan buah pikiran para pakar untuk dikonstruksikan menjadi *grand concept* dengan pembahasan bersifat holistik dan disesuaikan dengan konteks penelitiannya.

#### A. Terbentuknya dan perkembangan kota

Berdasarkan pendapat yang diungkapkan oleh Gibberd (1970) dan Gist-Halbert dalam Hadi (2005), maka dapat dirumuskan bahwa awal

terbentuknya kota bertolak dari pusat inti (core) yang memiliki fungsi kegiatan sebagai (pusat pemerintahan atau Perdagangan atau industri. Selanjutnya pendapat yang diungkapkan oleh Soetomo (2005) ;Kostof (1991); Gallion dan Eisnerr (1975); Spreiregen (1965); kota lahir secara spontan dan merupakan peleburan antara bangunan dan penduduk pada suatu tempat yang memiliki potensi geogafis tertentu. Pada kota-kota perdagangan tumbuh scara spontan pada muara sungai sebagai simpul jaringan transportasi. Akibat adanya interaksi *Supply* dan *Demand* dari suatu lokasi strategis ini, kemudian adanya aktifitas yang terjadi pada elemen inti ini, akan menimbulkan elemen-elemen tambahan sebagai pendukung elemen intinya. Sehingga pertumbuhannya terdorong kedalam secara organik sejalan dengan konteks latar belakang sejarah, budaya, geografis, masyarakatnya.

Pendapat yang diungkapkan oleh Jane jacobs, spreiregen serta Gallion & Eisner dijelaskan bahwa aspek kekuatan ekonomi, elemen-elemen pendukung (fasilitas koata), dan letak geografis sebagai faktor yang berpengaruh dalam pertumbuhan kota dan perkembangan kota.

Perubahan-perubahan yang terakumulasi dari tahapan waktu ini selanjutnya membentuk sebuah transformasi pada pola tata ruangnya dari pergerakan arah perkembangan sebuah kota. Menurut Alvares 2002 dan Hebert 1973 serta Trancik 1986, pendekatan morfologi kota berguna dalam memahami bentuk transformasi guna melihat fisik kota yang diamati dalam wujud sistem-sistem jalan dan bentuk dan blok bangunan serta sosio spasial sebagai bentuk dialog antara lama dan baru. Disamping itu pendekatan ini juga dapat melihat ekspresi-ekspresi ruang perkotaan yang terbentuk dari pembentukan pola-pola jalannya (Northam 1975 dan Hadi 2005).

## B. Bentuk dan struktur pola ruang kota

Berdasarkan pembentukannya yang dianggap kota sebagai produk suatu proses. Trancik 1986, merumuskan tiga kategori yang secara serial membentuk pola struktur ruang kota yaitu teori *figure-ground* (konfigurasi solid dan void), *linkage* (penghubung) dan *place* (tempat).

Teori *figure-ground*, merupakan pola ruang kota yang dipahami melalui pendekatan hubungan antara bentuk yang dibangun dan (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*) yang membentuk pola tekstural perkotaan. Perbedaan pola tekstur sebuah tempat didalam suatu kawasan memiliki peran yang sangat penting sebagai ungkapan perbedaan rupa kehidupan dan kegiatan masyarakatnya. Sehingga dengan menganalisis perbedaan pola tekstur tersebut, akan didapat informasi yang menunjukkan ciri yang khas dari tatanan kawasan tersebut dan lingkungannya.

Teori *linkage* dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota dalam melihat dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan dalam wujud berupa jalan, jalur pedestrian atau ruang terbuka lainnya.

Teori *Place* dapat dipahami dari segi seberapa besar kepentingan tempat-tempat perkotaan yang terbuka terhadap sejarah, budaya dan sosialnya sebagai pemahaman tanda kehidupan kotanya. Menurut darmawan (2003), Kegiatan masyarakat kota mempunyai nilai sosial, budaya, ekonomi maupun historis dengan keunikan tersendiri, disamping pengaruh perkembangan teknologi. Sehingga suatu kota tidak hanya didasarkan sebagai bentuk ruang (*space*) tetapi dapat dirasakan keberadaanya sebagai tempat bermakna (*Place*). Sehingga teori *Place* dapat diartikan sebagai sebuah pemahaman dari makna sebuah

kawasan. Adanya perubahan masyarakat dalam jumlah maupun strukturnya sebagai bentuk perubahan sosial dan budaya. Perubahan yang dilatarbelakangi adanya interaksi dengan budaya lain dan adanya pengaruh perubahan yang mendasar terhadap lingkungan fisiknya.

Menurut Rapoport mengungkapkan bahwa dalam konteks perubahan budaya, lingkungan binaan tidaklah berlangsung secara spontan dan menyeluruh. Akan tetapi tergantung kedudukan elemen lingkungan tersebut berada. Menurut Aldo Rossi 1982, Kekuatan yang paling dominan dalam menentukan pertumbuhan lingkungan adalah kekuatan ekonomi, walaupun aspek lain tidak kecil pengaruhnya terhadap perubahan tersebut. Dengan demikian aspek ekonomi merupakan faktor yang paling menonjol dalam mempengaruhi perubahan lingkungan fisik.

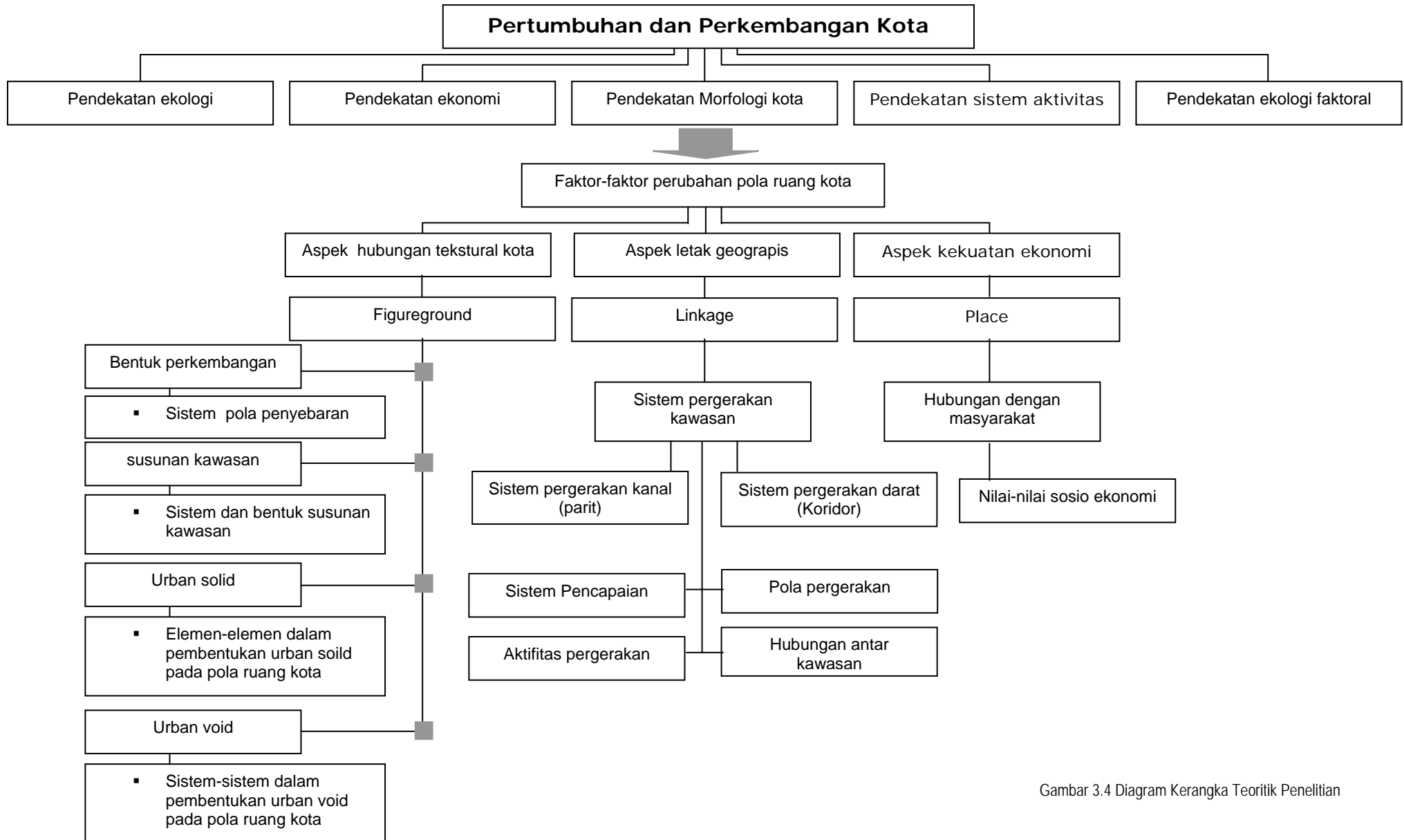
Ketiga pendekatan teori diatas merupakan landasan dalam penelitian dan sama-sama memiliki suatu potensi dalam *Urban design*. Memperhatikan implikasi antara teori yang satu dengan teori lainnya dalam struktur ruang perkotaan, perlunya integrasi antar teori agar dapat diperoleh suatu analisa kota yang bermakna.

### **3.6 Kerangka Teoritik penelitian**

Dalam melihat pertumbuhan dan perkembangan kota dapat ditinjau dalam pendekatan ekologi, ekonomi, sistem aktifitas, ekologi faktorial dan morfologi kota. Dalam pendekatan morfologi kota, perkembangan kota dilihat dalam perjalanan sejarahnya telah dan akan membentuk pola ruang perkotaan. Morfologi kota merupakan kesatuan organik elemen-elemen pembentuk kota yang didalamnya mencakup beberapa aspek yang perlu diperhatikan. Aspek-aspek tersebut yaitu (lihat gambar 3.4);

- Aspek hubungan tekstural ruang kota (figure-ground), meliputi bentuk perkembangan, urban solid – void, susunan ruang kawasan.
- Aspek hubungan pergerakan kawasan (linkage), meliputi sistem pergerakan didalam kawasan yang didalamnya melingkupi sistem pencapaian, pola pergerakan, aktifitas pergerakan, hubungan antar kawasan.
- Aspek kekuatan ekonomi (place), meliputi kekuatan suatu tempat yang dilihat dalam nilai-nilai sosio ekonomi yang terbentuk didalam kehidupan masyarakatnya.

## Kerangka teoritik Penelitian



Gambar 3.4 Diagram Kerangka Teoritik Penelitian

### 3.7 Parameter Analisis Kawasan

Dari uraian kerangka teoritik diatas, maka parameter yang akan dijadikan sebagai alat dalam analisisnya yaitu sebagai berikut (lihat tabel 4):

Tabel.4 Parameter analisis penelitian

Aspek	Unit analisa	Parameter	Tolok ukur
Hubungan tekstural ruang kota	Figureground	▪ Bentuk pertumbuhan	▪ Sistem pola penyebaran massa
		▪ Urban solid	Sistem-sistem dalam pembentukan urban solid pola ruang kota
		▪ Urban void	Sistem-sistem dalam pembentukan urban void kawasan
		▪ Susunan ruang kawasan	Sistem dan susunan tekstural ruang kawasan
letak geografis	Linkage	▪ Sistem pergerakan kawasan	▪ Sistem pencapaian ▪ Aktifitas pergerakan ▪ Pola pergerakan ▪ Hubungan antar kawasan
kekuatan ekonomi	Place	▪ Hubungan dengan masyarakat	▪ Nilai-nilai sosio-ekonomi masyarakat

### 3.8 Hipotesis kerja

Dengan melihat fenomena perubahan pola ruang yang terbentuk yang ditinjau berdasarkan perubahani morfologi (bentuk-bentuk) kota yang terjadi. Maka dalam kajian ini dipakai hipotesa yaitu:

- Perkembangan pola ruang kawasan pada kota tepian sungai di Pontianak dipengaruhi oleh berubahnya aspek pola ruang kota (figure-ground, linkage dan place) dan dalam setiap tahapan perkembangannya ketiga aspek tersebut memiliki tingkat integritas yang berbeda.

## **Bab. IV Metode Penelitian**

### **4.1 Penentuan metode Penelitian**

Dalam mencapai tujuan akhir penelitian yaitu untuk Mengkaji perkembangan pola ruang kota tepian sungai di Pontianak. Maka diperlukan suatu metodologi penelitian yang sesuai dengan dalam mengungkapkan dan merumuskannya. Sehingga dalam penelitian ini, digunakan metode penelitian yang berbasis rasionalistik kualitatif yang berlandaskan filsafat rasionalisme. Menurut Muhadjir 2000, metode penelitian dengan pendekatan rasionalistik menuntut adanya konstruksi pemaknaan atas empiri sensual, empiri logikal, dan empiri etik. Dalam penelitian ini perlu dikembangkan kemampuan konseptual teoritik, dengan bukan sekedar memparsiakan objek. Akan tetapi melihat semuanya dalam kerangka holistik.

### **4.2 Tahapan Penelitian**

Secara garis besar penelitian dibagi dalam beberapa tahapan meliputi (lihat gambar 4.1);

#### **A. Tahapan persiapan**

Meliputi pembuatan proposal penelitian yang didahului dengan mengadakan pra survey atau observasi lapangan untuk menjajaki fenomena yang terjadi dan diangkat sebagai problematika penelitian.

Tahapan ini meliputi:

- menentukan obyek penelitian
- menentukan masalah dan tujuan penelitian
- menggali kepustakaan dan teori pendukung
- menentukan rancangan penelitian yang sesuai
- menentukan satuan kajian / unit-unit informasi yang akan diteliti

## B. Tahapan pelaksanaan

Pada tahapan ini dibagi atas beberapa tahapan;

- Tahap penggalan data/informasi berupa literatur (dokumentasi)
- Tahap observasi lapangan
- Tahap wawancara secara umum untuk mengambil informasi berdasarkan *Humman vision* dari responden terpilih.
- Tahapan pengelompokan data yang sesuai dengan kelompok unit informasinya masing-masing.

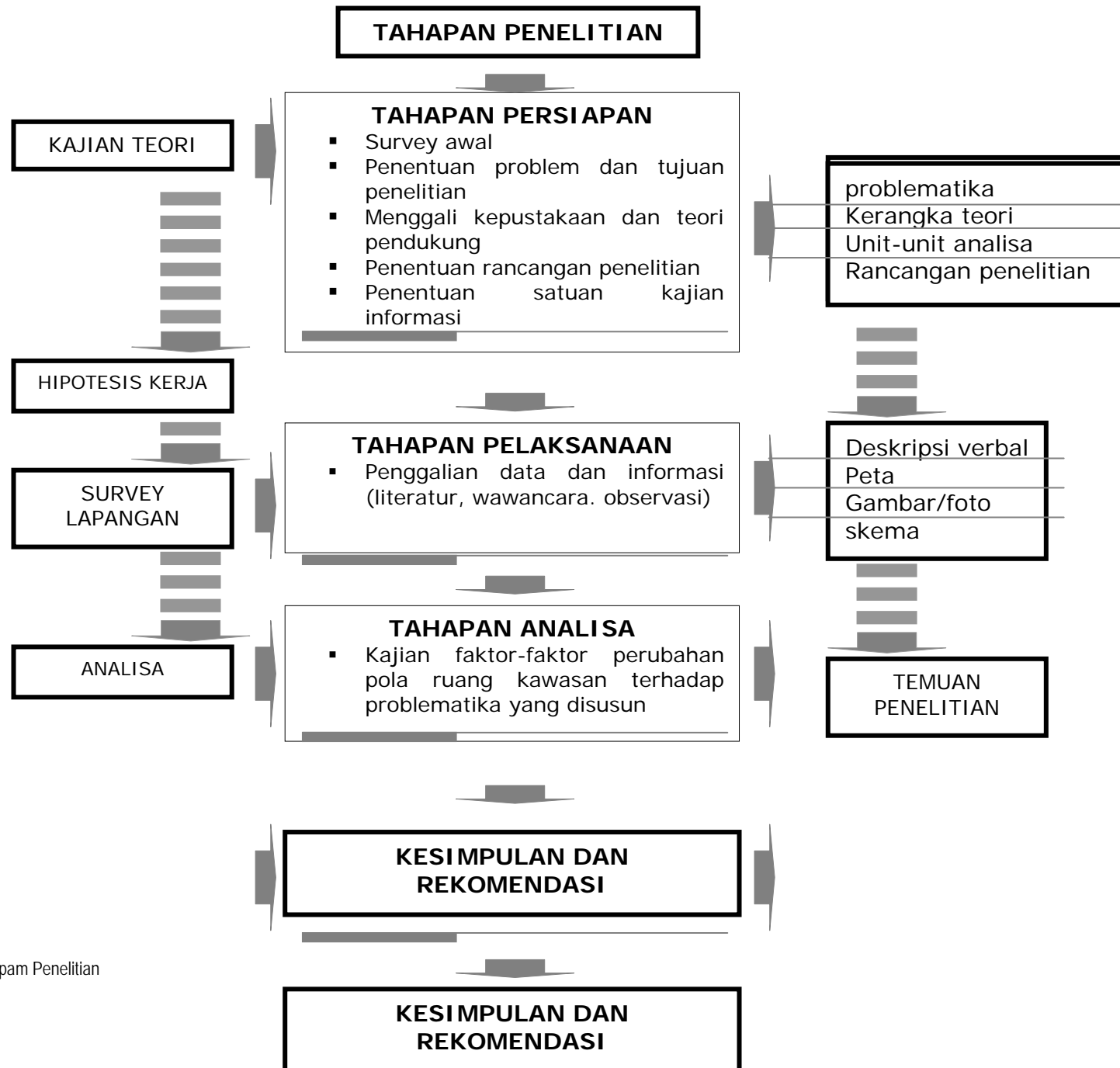
## C. Tahapan analisa

Metode yang digunakan dalam proses analisa datanya adalah menggunakan Metode analisa sinkronik dalam mengungkapkan kondisi mengenai perkembangan kawasan pada masa lalu maupun masa sekarang. Analisis ini akan menghasilkan posisi objek tersebut secara morfologis dalam konteks yang lebih luas, Sehingga analisis ini akan melihat:

- transformasi yang terjadi
- fungsi dan *meaning*-nya berubah
- evolusi morfologi apa yang dibawa, serta
- integritas dan intensitas perkembangan pola ruang perkotaan dari setiap tahapan pertumbuhan.

## D. Tahapan kesimpulan

Merupakan tahap yang menentukan dalam upaya menyimpulkan dan menginterpretasikan analisis data secara benar sesuai dengan metodologi yang dipergunakan, sehingga akan menjawab tujuan penelitian.



Gbr. 4.1 Diagram Tahapam Penelitian

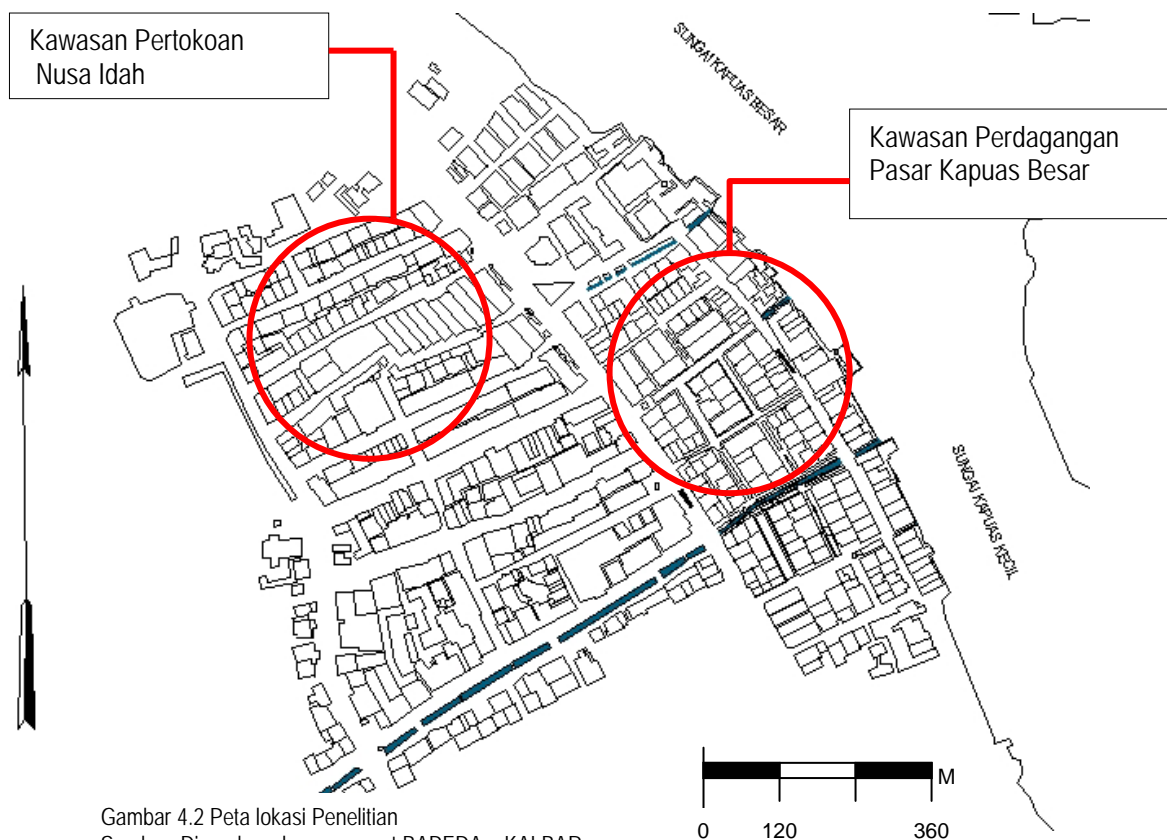
### 4.3 Desain Penelitian

Berikut ini rancangan penelitian yang berbasis pada metodologi penelitian rasionalistik kualitatif yang akan dilakukan:

#### A. Ciri atau karakter locus (dasar pemilihan lokasi)

- Karakter locus pada penelitian ini lebih ditekankan pada aspek fisik yaitu merupakan bangunan-bangunan pada kawasan tepian sungai yang mengalami perkembangan pola ruang kawasan. Dari beberapa lokasi baik yang berada pada tepian sungai maupun anak sungainya, **kawasan pasar Kapuas Besar, Pusat Pertokoan Nusa Indah** terpilih menjadi lokasi penelitian.

Berikut ini lokasi yang akan dijadikan penelitian.



## B. Satuan Kajian atau Unit-unit Analisa (faktor-faktor yang diteliti)

Penentuan unit-unit informasi dalam penelitian ini berbasis dari acuan teori yang berkaitan dengan tujuan penelitian berdasarkan hasil pengamatan dilapangan agar mendapat gambaran yang kontekstual. Berikut ini beberapa kriteria dasar didalam penggalian unit-unit informasi;

- Berdasarkan teori (Theory based) dan Ground riset
- Mengandung pengertian yang jelas dan tegas
- Bersifat operasional, sederhana, praktis mudah dilaksanakan, mudah digunakan dalam pengolahan data dan analisis.

Dari kriterieia diatas, maka satuan kajian (unit-unit analisa) dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut (lihat tabel dibawah ini);

Tabel. 5 Satuan unit analisa

Aspek	Unit analisa	Parameter	Tolok ukur
Hubungan tekstural ruang kota	Figureground	▪ Bentuk pertumbuhan	Sistem pola penyebaran massa
		▪ Urban solid	Sistem-sistem dalam pembentukan urban solid pola ruang kota
		▪ Urban void	Sistem pembentukan urban void didalam kawasan
		▪ Susunan ruang kawasan	Sistem dan susunan tekstural ruang kawasan
Letak geografis	Linkage	▪ Sistem pergerakan kawasan	▪ Sistem pencapaian ▪ Aktiftas pergerakan ▪ Pola pergerakan ▪ Hubungan antar kawasan
Kekuatan ekonomi	Place	▪ Hubungan dengan masyarakat	▪ Nilai-nilai spatial sosio-ekonomi masyarakat

### C. Sampel ( unit-unit informasi)

Pada penelitian ini menggunakan metode *Purposive Sampling* terhadap responden dengan melihat kriteria yang berbasis terhadap pengetahuan sejarah perkembangan kawasan pada masa lampau dikawasan terpilih.

### D. Pengambilan Unit-unit informasi

Pengambilan unit-unit informasi pada penelitian ini juga berdasarkan pada tercapainya tujuan penelitian. adapun materi-materi unit informasi yang akan gali adalah sebagai berikut (lihat tabel dibawah ini):

Table.6 Pengambilan unit informasi

UNIT ANALISA	DATA YANG DICARI	OBJEK/SUMBER	ALAT
SISTEM POLA RUANG KAWASAN (FIGURE/GROUND)	Pola kerangka fisik dan konfigurasi massa-ruang kawasan sebagai karakteristik struktur kawasan.	Kondisi massa dan ruang kota didalam kawasan pada masa lalu maupun masa sekarang melalui penelusuran data kawasan dan wawancara	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kamera foto</li><li>▪ Sketsa</li><li>▪ Peta</li><li>▪ Gambar/foto lama</li><li>▪ Daftar wawancara</li><li>▪</li></ul>
SISTEM HUBUNGAN KAWASAN (LINKAGE)	Pola sirkulasi, pencapaian, pergerakan pada masa lalu dan masa sekarang	kondisi pergerakan, didalam kawasan pada masa lalu dan masa sekarang melalui penelusuran data kawasan dan wawancara	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kamera foto</li><li>▪ Sketsa</li><li>▪ Peta</li><li>▪ Gambar/foto lama</li><li>▪ Daftar wawancara</li></ul>
PLACE	Gambaran pola sosial ekonomi dan karakter masyarakat lokal didalam kawasan pada masa lalu dan masa sekarang	Kondisi sosial ekonomi masyarakat lokal didalam kawasan khususnya yang berada pada tepian sungai atau anak sungai kapuas, melalui pengamatan dan wawancara.	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kamera foto</li><li>▪ Sketsa</li><li>▪ Peta</li><li>▪ Gambar/foto lama</li><li>▪ Daftar wawancara</li></ul>

### E. Teknik penggalan informasi

Dalam penelitian ini menggunakan teknik dalam penggalan informasi yang akan diuraikan sebagai berikut (lihat tabel 7);

- **Observasi/pengamatan**

Menurut *Moloeng 1994*, cirikhas penelitian kualitatif tidak dapat dipisahkan dari pengamatan berperanserta. Sehingga peneliti akan memasuki pengalaman subyeknya dan mengalami apa yang subyek alami. Pada pengamatan ini, peran peneliti sebagai pengamat merupakan pengamatan yang bersifat penuh. *Junker* dalam *Moloeng 1994*, mengungkapkan pada pengamatan penuh, peneliti dengan bebas mengamati secara jelas subyeknya tanpa disadari subyek bahwa sedang diamati atau tidak. Pengamatan pada penelitian ini akan ditunjukkan pada fokus masalah penelitian berupa aspek fisik meliputi bangunan dan pengguna/pengunjung kawasan.

- **Wawancara**

Tujuan wawancara ini adalah untuk mendapat informasi sedalam-dalamnya terkait kajian masalah dalam penelitian ini. Adapun beberapa jenis wawancara yang digunakan pada dalam penggalian data yaitu sebagai berikut (Moloeng,1994);

B) Wawancara baku terbuka.

Jenis wawancara ini menggunakan seperangkat pertanyaan baku berupa urutan pertanyaan, kata-katanya, dan cara penyajiannya yang sama untuk setiap responden. Maksud pelaksanaannya tidak lain merupakan usaha untuk menghilangkan kemungkinan terjadinya bias terhadap informasi yang disampaikan. Adapun bentuk-bentuk pertanyaan yang ada pada saat proses wawancara yaitu sebagai berikut:

- Pertanyaan yang berkaitan dengan Perkembangan fungsi kawasan

- Pertanyaan yang berkaitan dengan perkembangan dan kondisi Massa bangunan pada masa lampau
- Pertanyaan yang berkaitan dengan kondisi struktur keruangan kawasan pada masa lampau.
- Pertanyaan yang berkaitan dengan kondisi riverfront pada masa lampau.

Tabel. 7 teknik pengumpulan data

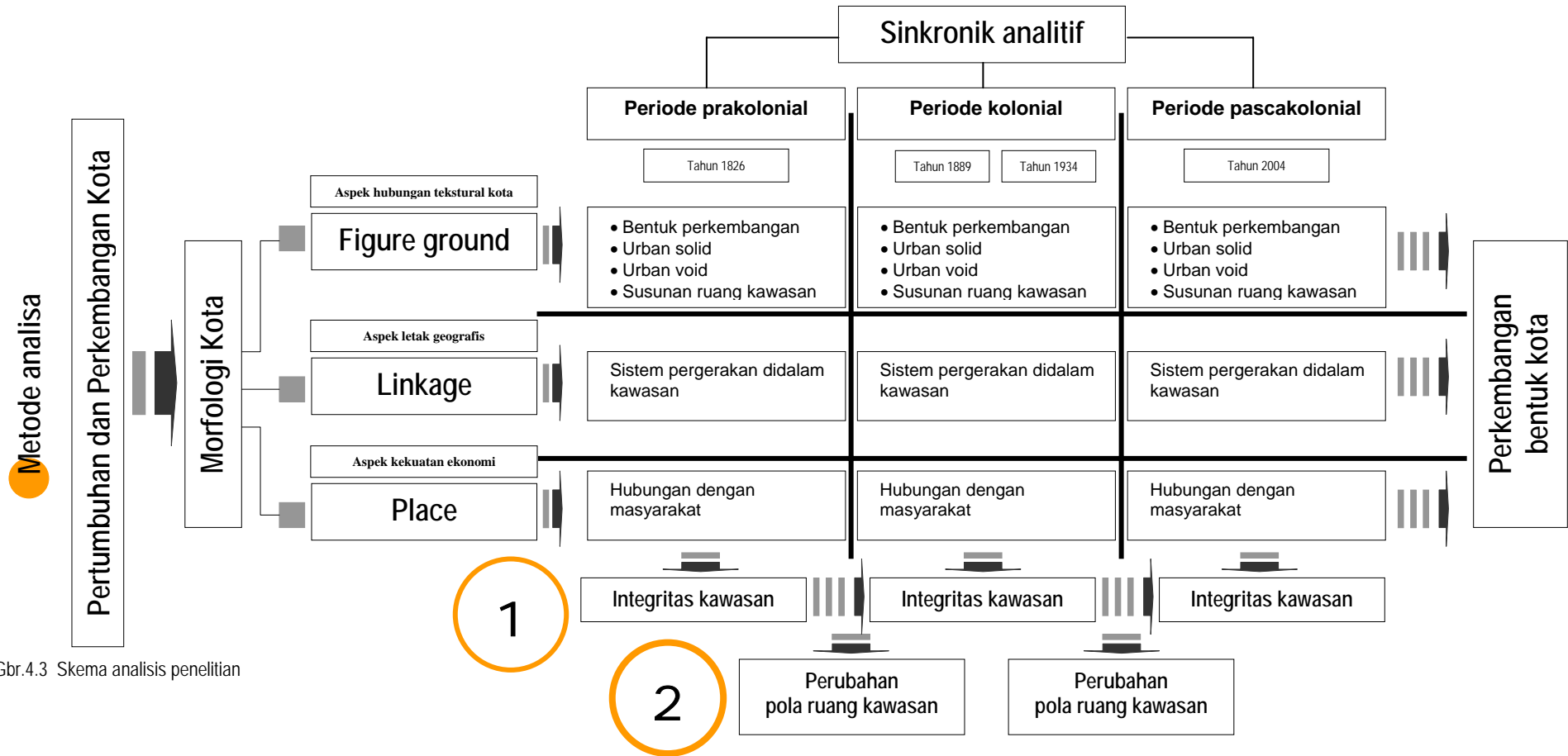
UNIT ANALISA	KOMPONEN DATA PRIMER	KOMPONEN DATA SEKUNDER	METODE PENGUMPULAN DATA
SISTEM POLA RUANG KAWASAN (FIGURE/GROUND)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bentuk dan struktur kawasan</li> <li>▪ Sistem kerangka kota</li> <li>▪ Pertumbuhan kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Data literatur tentang sejarah, perkembangan dan kebijakan pembangunan kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Observasi lapangan</li> </ul>
SISTEM HUBUNGAN KAWASAN (LINKAGE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jaringan kawasan</li> <li>▪ Pola pergerakan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Data mengenai kebijakan sistem pergerakan kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Studi literatur</li> <li>▪ wawancara</li> </ul>
PLACE	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pola sosio-ekonomi lokal</li> <li>▪ Karakteristik masyarakat lokal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Data dari berbagai sumber mengenai pola budaya masyarakat tepian sungai</li> </ul>	

## F. Teknik analisa

Analisis sinkronik dilakukan dengan menggunakan *tissue analysis*, dalam setiap periode pertumbuhan yang diawali oleh periode prakolonial, periode kolonial dan pascakolonial. Analisis ini akan menghasilkan bentuk integritas yang terbentuk dari kajian tiga variabel penelitian, selanjutnya pada analisa berikutnya dilakukan perbandingan terhadap perkembangan dari masing-masing periode dengan menggunakan metode *superimpose* guna melihat perubahan-perubahan yang terbentuk didalam struktur ruang kawasan (lihat gambar 4.3):

- Perubahan pola ruang kawasan
- integritas dalam susunan ruang kawasan
- transformasi yang terjadi

# Skema Analisa Penelitian



Gbr.4.3 Skema analisis penelitian

## **Bab. V Pembahasan Penelitian**

### **5.1 Analisa Integritas susunan ruang kawasan**

Dari uraian perkembangan pola ruang diatas hubungan terhadap ketiga elemen kemudian membentuk suatu integrasi. Integritas ini merupakan kombinasi dari figure-ground dan linkage serta place. Figure-ground menguraikan hubungan tekstural antara bentuk yang dibangun (*Building mass*) dan ruang terbuka (*open space*) yang menyoroti tektural dan pola-pola keteraturan ruang perkotaan. Linkage membahas hubungan antara sebuah kawasan dengan kawasan lainnya sebagai generator perkotaan. Yang terakhir place lebih menekankan faktor-faktor kultural (budaya) dan historis (sejarah) dalam memberikan perwujudan bentuk-bentuk lokal yang cocok bagi potensi masyarakat, sehingga masyarakat dapat menerima nilai-nilai sosio-kultural tersebut. Berikut ini analisa integrasi elemen-elemen utama dari bentuk dan struktur ruang kota yang dilihat dalam satu tahapan periode perkembangan.

#### **5.1.1 Periode prakolonial**

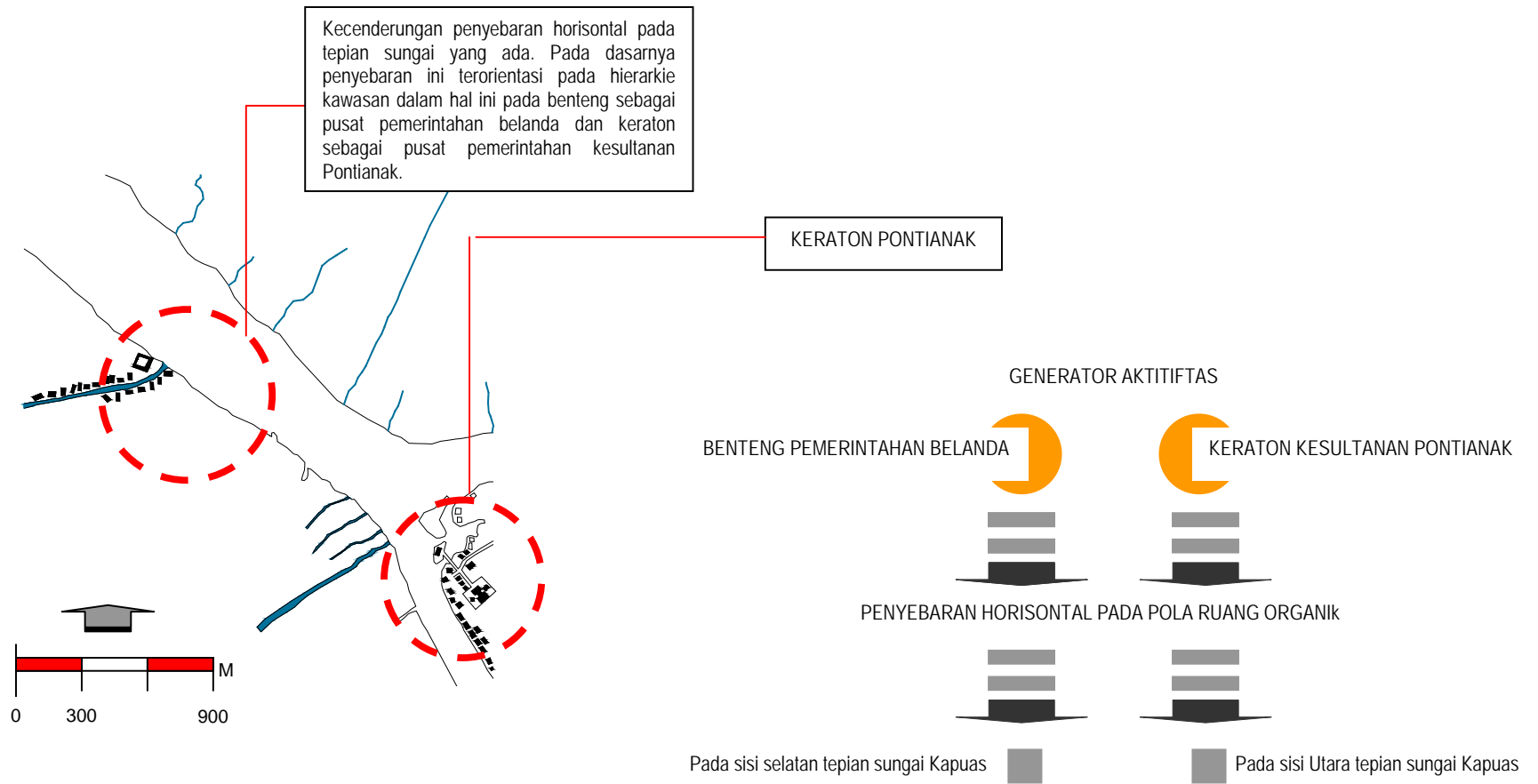
Dalam periode ini, guna menghindari terjadinya bias pada hasil temuan – temuannya, analisa yang dilakukan pada dasarnya masih bersifat makro hal ini karena adanya keterbatasan data yang menunjang dan relevan.

##### **A. Figure-ground**

Kedudukan keraton kesultanan Pontianak dan benteng Belanda yang berdiri didalam pergerakan aliran sungai kapuas sejalan dengan berdirinya pemukiman yang terorientasi pada keduanya, cenderung lebih menjadikan keduanya sebagai genarator aktifitas dalam pertumbuhan dan pembentukan struktur ruangnya.

Berikut ini uraian bentuk dasar perkembangan pola ruang kawasan (lihat gambar 5.1);

- Berdirinya keraton kesultanan Pontianak yang terletak pada kawasan persimpangan dari pecahan aliran sungai kapuas, menjadikan kawasan ini memiliki jaminan keamanan dalam pergerakan transportasi sungai sebagai media perdagangan yang menuju ke kerajaan lain didaerah pedalaman kalimantan.
- Sebagai pusat pemerintahan keraton yang dipimpin oleh sultan Pontianak, dalam membangun kekuatan ekonominya, sultan Pontianak membentuk sistem perdagangan baik dalam skala lokal maupun regional yang kemudian diikuti dengan pembentukan dermaga sebagai media transaksi perdagangan.
- Meningkatnya aktifitas perdagangan yang terbentuk mendorong para pendatang untuk menetap didalam kawasan ini. Dengan sistem pembagian lahan berdasarkan daerah asal menetapkan pedagang yang berasal dari eropa (Belanda) pada kawasan selatan dari aliran sungai kapuas.
- Keberadaan pendatang eropa kemudian mulai membentuk Sistem perdagangan sendiri dengan membangun dermaga dan pasar didalam wilayahnya. Sehingga terjadi dua generator aktifitas yang mendominasi pertumbuhan awal ruang kota didalam kawasan. Masing-masing generator ini kemudian membentuk susunan ruang yang merespon terhadap kondisi topografinya yang berada pada pergerakan aliran sungai. Sehingga tumbuh secara organik yang menyebar secara horisontal pada sisi tepian sungai kapuas.



Gbr. 5.1 Analisa bentuk dasar penyebaran pola ruang pada masa prakolonial tahun 1826  
 Sumber : Digambar ulang dari mrsip Nasional Republik Indonesia

## **B. Linkage**

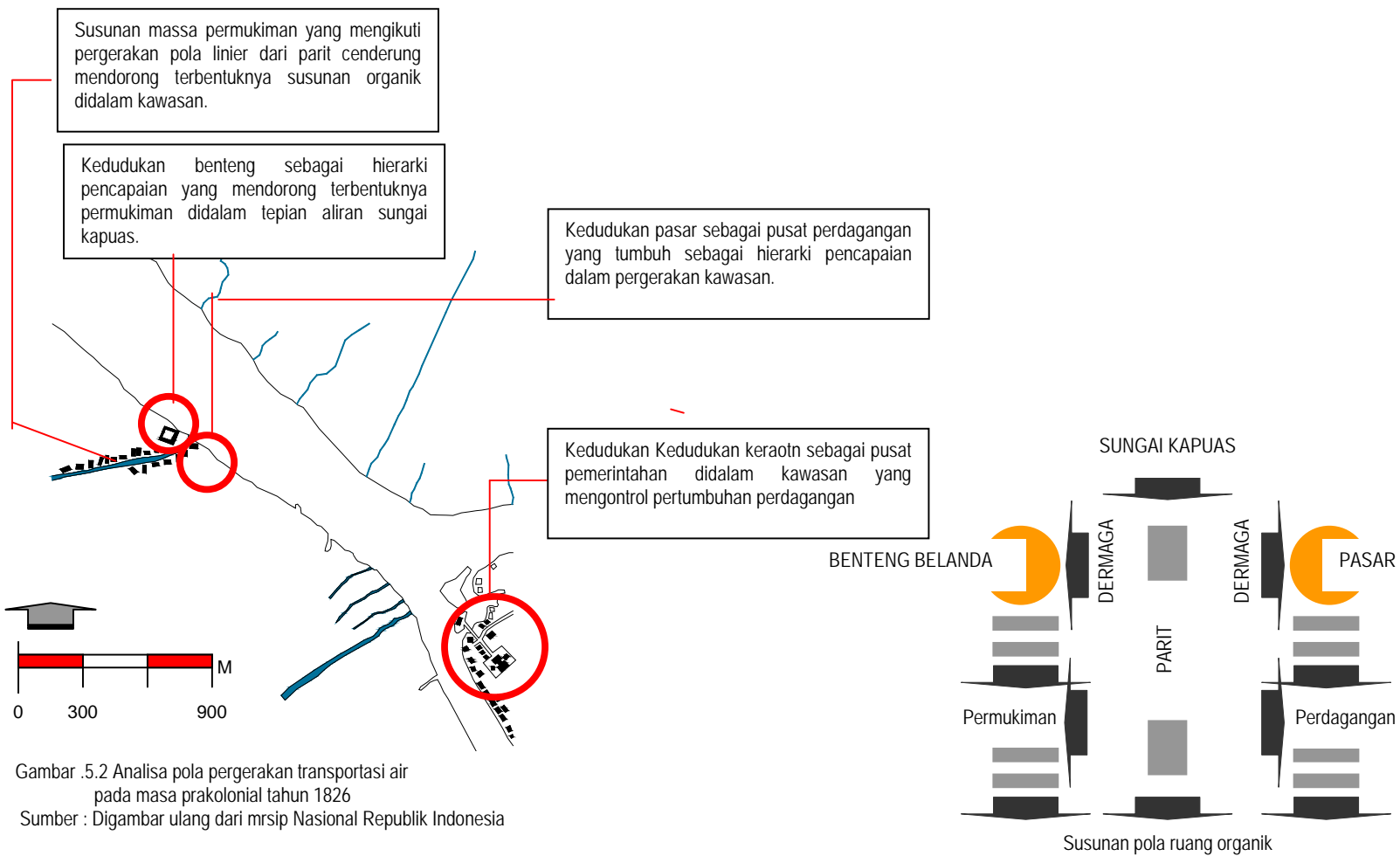
Pembentukan yang tercipta dari adanya kebutuhan untuk memanfaatkan potensi suatu kawasan terutama menyangkut pertimbangan ekonomi dan kondisi fisiknya muncul pada sungai kapuas sebagai jalur perdagangan penting dalam skala regional maupun lokal.

Sungai kapuas sebagai koridor utama dalam pergerakan perdagangan ini kemudian membentuk sistem pencapaian yang cenderung mengarah pada pembentukan generator aktifitas dalam sistem pergerakannya yang dilihat sebagai bentuk pusat aktifitas yang mendominasi kawasan. Berdirinya benteng dan pasar sebagai pusat aktifitas dalam sistem pencapaian kawasan memberi makna bahwa keduanya menjadi sumber dalam pembentukan dasar pola ruangnya.

Pada masa pergerakan air mendominasi kawasan, Benteng sebagai pusat pemerintahan kemudian diikuti dengan pembentukan susunan dan bentuk konfigurasi yang berfungsi sebagai tempat yang berfungsi sebagai permukiman. Sedangkan pasar sebagai sarana perdagangan diikuti dengan pembentukan daerah komersial dan permukiman. Sehingga dalam pembentukan sistem pergerakannya cenderung mengacu pada pola linier yang mengikuti pergerakan kondisi fisik aliran sungainya. Dengan terbentuknya susunan pola pergerakan linier, maka susunan bentuk dan konfigurasi massanya cenderung mengikuti pola pergerakannya dari tepian sungai, sehingga terbentuklah pola organik sebagai bentuk dan susunan massa didalam kawasan.

Dari analisa pola pergerakan transportasi air didalam kawasan dalam pembentukan pola ruang kawasannya, maka dapat diungkapkan bahwa (lihat gambar 5.2);

- Pola pergerakan transportasi air sebagai moda transportasi utama dari sungai kapuas telah membentuk pusat aktifitas sebagai hierarki kawasan dalam pencapaian utamanya. Hierarki-hierarki ini berupa benteng dan pasar.
- Pola pergerakan transportasi air sangat terikat dengan kondisi geografis kawasan, sehingga berpengaruh pada pembentukan pola ruang organik.
- Pusat hierarki aktifitas pada kawasan benteng membentuk pola ruang yang berfungsi sebagai pemukiman, sedangkan pasar pada fungsi perdagangan



Gambar .5.2 Analisa pola pergerakan transportasi air pada masa prakolonial tahun 1826  
 Sumber : Digambar ulang dari mrsip Nasional Republik Indonesia

### **C. Place**

Struktur sosial masyarakat yang terbentuk didalam kawasan, suku dayak sebagai suku asli dari pedalaman di kalimantan. Pola kehidupan yang cenderung berpindah-pindah (nomaden) dalam mencari suatu potensi sumber daya alam yang dapat digunakan sebagai pemenuhan kebutuhan hidup, menjadikan bertani dan berkebun serta berburu sebagai matapencahariannya.

Terbentuknya sistem perdagangan didalam kawasan ini tidak terlepas dari peranan suku ini sebagai sumber produksi dalam mensuplai komoditi yang akan diperdagangkan terutama hasil perkebunan kopra dan hasil-hasil lainnya. Barang komoditi yang dibawa dari pedalaman pada umumnya menggunakan perahu yang juga sebagai tempat tinggal (kapal bandong).

Dengan demikian sistem budaya yang terbentuk dari pola kehidupan dalam masyarakat adalah suatu sistem yang tidak terlepas dari konstruksi kehidupan sungai. Dimana perahu yang juga sebagai tempat tinggal merupakan bentuk ekspresi nilai budayanya. Perahu-perahu ini kemudian bersandar di dermaga yang kemudian mulai membentuk ruang-ruang komunal yang berdiri diatas permukaan air. Sehingga pada masa prakolonial nilai-nilai sosio-ekonomi yang terbentuk didalam kawasan pada dasarnya bersifat temporal karena pada saat tertentu perahu-perahu ini akan meninggalkan dermaga.

### **D. Integritas kawasan**

Masa prakolonial merupakan suatu periode awal dari pembentukan dan pertumbuhan pola ruang perkotaan di Pontianak. Kota yang diawali dengan fungsi sebagai pusat pemerintahan dibawah kekuasaan keraton kesultanan Pontianak yang didukung oleh pusat perdagangan yang memanfaatkan pergerakan sungai

kapuas sebagai gerbang masuk dari pergerakan antar kawasan baik dalam skala regional maupun lokal. Dalam skala regional, pergerakan sungai kapuas memiliki peran dalam mensuplai dan menyalurkan komoditi perdagangan yang berpusat pada kawasan keraton. Hal ini kemudian membentuk pola sosio spatial antar pedagang pada dermaga yang membentuk ruang komunal yang cenderung temporal.

Sedangkan dalam skala lokal, keberadaan pergerakan sungai kapuas menjadi generator utama pertumbuhan terhadap pembentukan pola massa yang terorientasi secara linier dan menyebar pada tepian sungai. Adanya aliran parit yang bermuara pada sungai sebagai media sistem pergerakan sekunder didalam kawasan direspon oleh pendatang eropa dalam mendirikan benteng dan dermaga sehingga membentuk suatu kawasan baru yang terpisah dengan kawasan yang terbentuk oleh keraton.

pada masa ini, elemen figure-ground dan linkage memiliki kedudukan yang sama penting dalam menyusun pola ruang kawasan dalam merespon kondisi topografi yang ada baik sebagai suatu sistem penghubung antar kawasan maupun pemanfaatan simpul pertemuan sebagai lokasi generator aktifitas kawasan. Sedangkan elemen place yang terbentuk dari nilai-nilai sosio-ekonomi melemah karena sifatnya yang cenderung temporal.

### 5.1.2 Periode kolonial

Dengan adanya dua generator aktifitas (benteng dan keraton) mengakibatkan terjadinya benturan-benturan terhadap kepentingan ekonomi. Hingga akhirnya dengan segala macam cara yang dilakukan oleh kolonial belanda untuk menguasai sepenuhnya sistem perekonomian kawasan, salah satunya dengan perjanjian terhadap supermasi keberadaan Keraton yang berujung pada permintaan lahan pada suatu kawasan yang dikenal dengan kawasan tanah seribu (*verkandepaal*) sebagai langkah dalam menguasai persaingan yang terjadi. Setelah kawasan tanah seribu menjadi hak penuh pemerintah kolonial Belanda. Berikut ini analisa pola ruang kota yang terbentuk didalam kawasan tanah seribu (*verkandepaal*);

#### 5.1.2.1 Tahun 1889

##### A. Figure-ground

###### ▪ Bentuk perkembangan

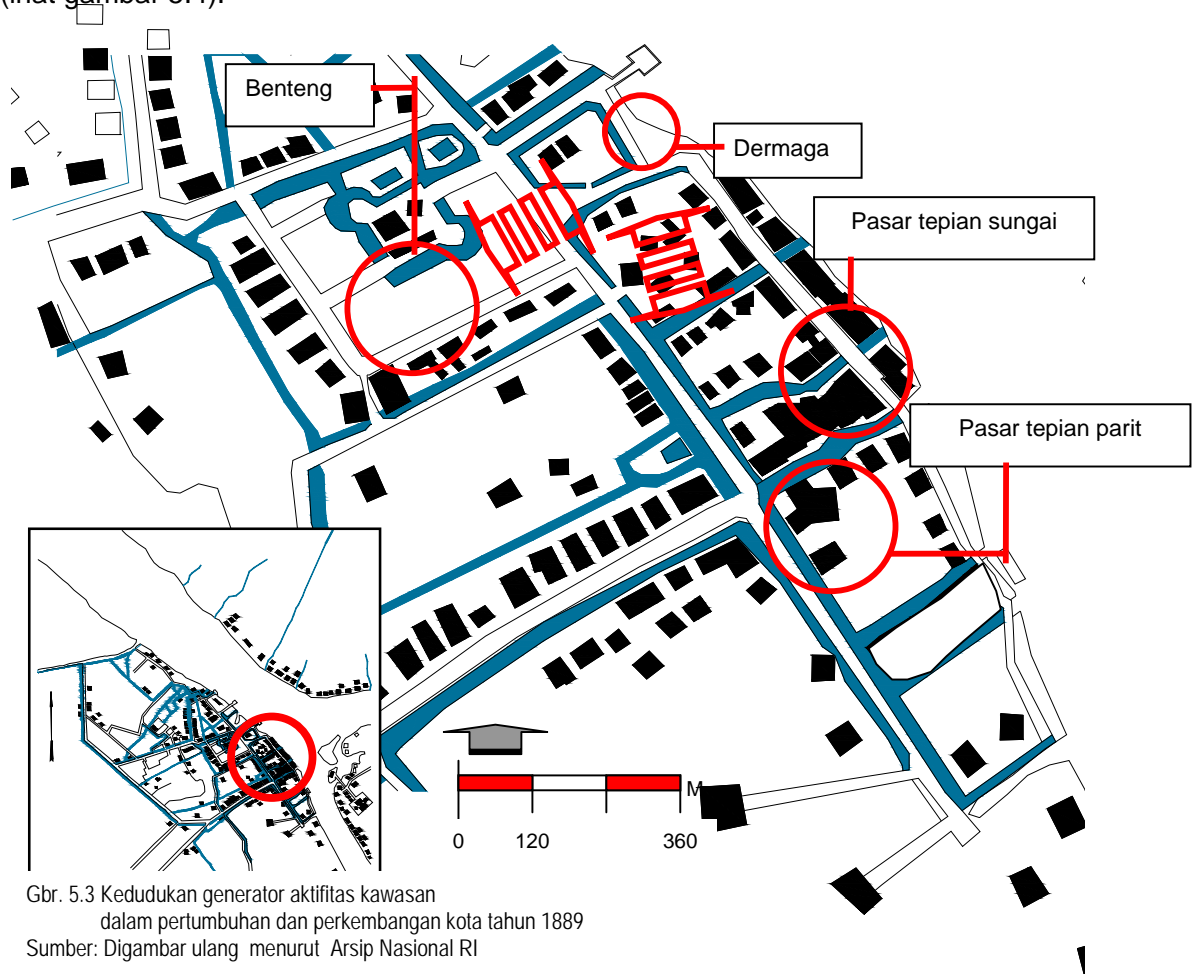
Kedudukan Benteng belanda yang sebelumnya terdapat pada tepian sungai, pada periode ini berdiri didalam kawasan. Apabila ditinjau fungsinya sebagai generator aktifitas dalam menghidupan kawasan, hal ini cenderung dapat memudahkan pemanfaatan lahan oleh bangunan – bangunan pendukungnya dalam memperkuat kedudukannya sebagai pusat pemerintahan kolonial Belanda.

Adanya empat aliran anak sungai (parit) yang bermuara pada sungai kapuas didalam kawasan ini berpotensi mendorong terbentuknya aktifitas perdagangan pada tepian sungai maupun aliran parit itu sendiri. Sehingga membentuk sebuah pasar. Kedudukan pasar kemudian muncul sebagai generator aktifitas terhadap

pembentukan kawasan komersial pada tepian tepian parit dan muara sungai kapuas (lihat gambar 5.3).

Sebagai suatu sarana yang penting dalam pergerakan transportasi sungai guna memenuhi kebutuhan perdagangan dan perpindahan masyarakatnya, kedudukan dermaga pada kawasan ini terletak agak terpisah dari benteng maupun pasar. Hal ini dimaksud agar terbentuknya suatu interaksi antara kawasan benteng dengan kawasan komersial lebih efektif dalam pemanfaatan lahannya.

Keberadaan dua generator aktifitas kawasan yang dibentuk oleh Benteng dan pasar dalam penyebaran pertumbuhan kawasan, masing-masing membentuk penyebaran horisontal sebagai karakter dasar pembentukan pola ruang kawasan (lihat gambar 5.4).

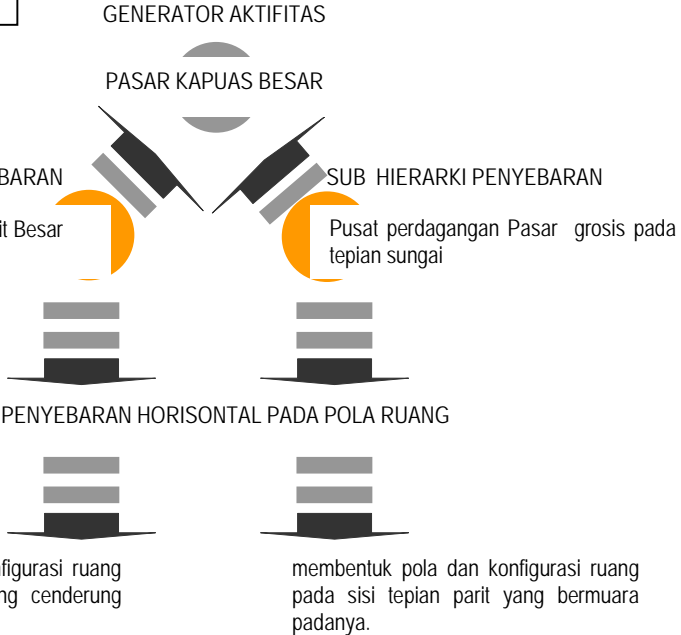
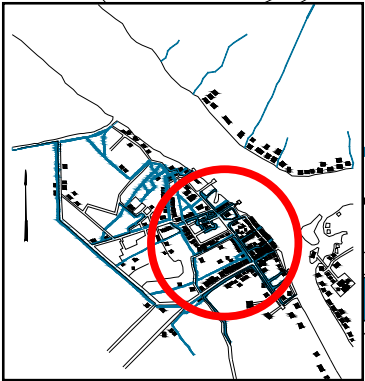
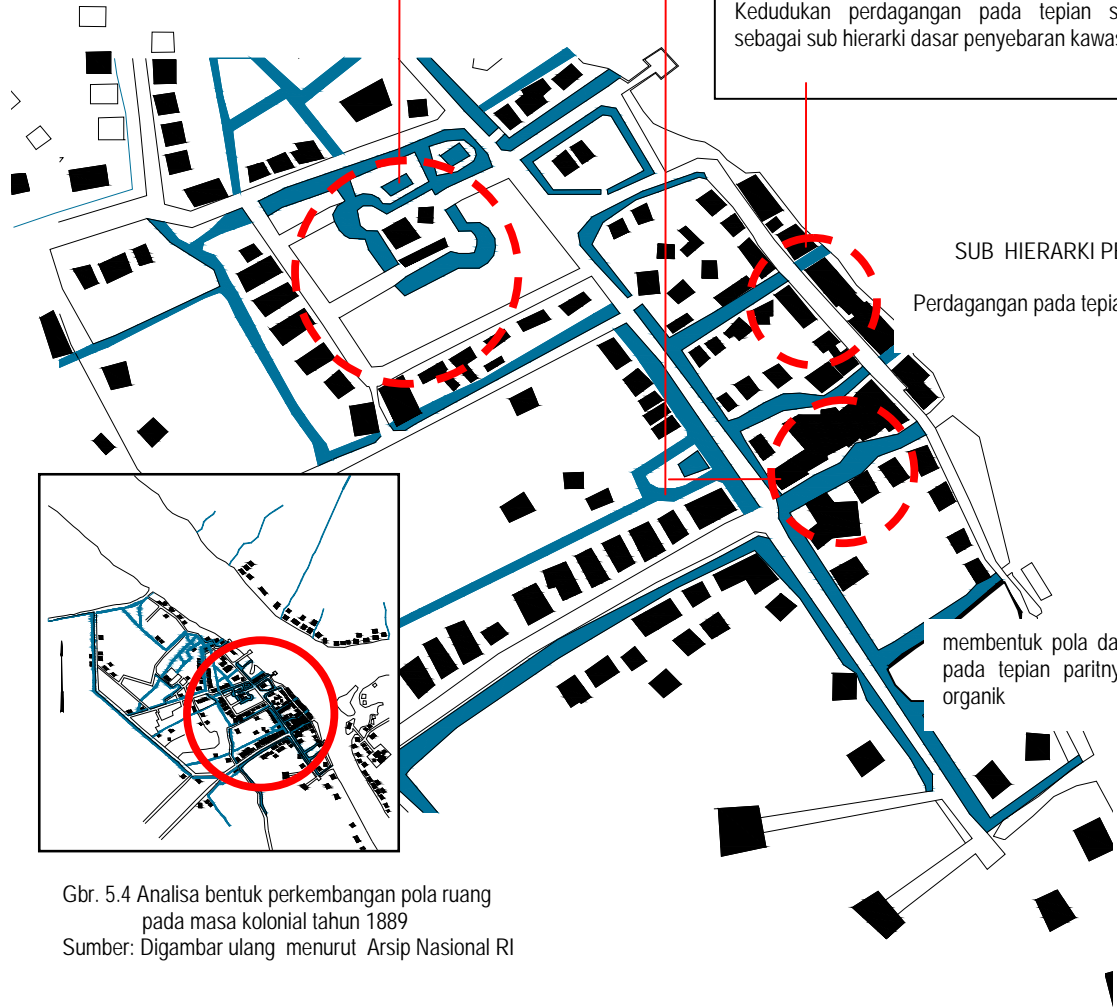


Gbr. 5.3 Kedudukan generator aktifitas kawasan dalam pertumbuhan dan perkembangan kota tahun 1889  
Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

Kedudukan Benteng sebagai hierarki dasar penyebaran terhadap pembentukan pola dan konfigurasi bentuk kawasan.

Kedudukan Pusat perdagangan pada parit besar sebagai sub hierarki dari benteng dari dasar penyebaran kawasan.

Kedudukan perdagangan pada tepian sungai sebagai sub hierarki dasar penyebaran kawasan .



Gbr. 5.4 Analisa bentuk perkembangan pola ruang pada masa kolonial tahun 1889  
 Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

- **Urban solid-void**

Pola urban solid ditinjau dalam pemanfaatan lahan yang terbentuk didalam kawasan diuraikan pada beberapa tipe berikut ini;

- Public Monument/intitution, berupa;
  - o Benteng (fort mariennem)  
Sebagai pusat pemerintahan Belanda pada kawasan tanah seribu (verkande paal). Fungsinya yang penting dalam pusat pemerintahan kolonial Belanda mendorong terbentuknya massa yang berorientasi kedalam bangunan ini.
  - o Pusat perdagangan tepian parit dan sungai kapuas  
Sebagai pusat perdagangan yang dibentuk dari interaksi antara pedagang komunitas imigran cina yang membentuk perdagangan diatas daratan berupa pertokoan dan komunitas pribumi yang lebih terkonsentrasi pada pemanfaatan pergerakan air.
- Urban block (blok bangunan), berupa;  
Didalam kawasan benteng, pembentukan blok bangunan lebih didominasi oleh bentuk blok tunggal yang menyebar dan berorientasi kedalam benteng. Sedangkan didalam kawasan pasar, bentuk blok deret yang terbentuk mendominasi pada daerah tepian parit dan sungai pada sisi bagian luar kawasan ini. Bentuk blok tunggal terdapat pada tepian parit yang berada didalam lingkupan batas kedua blok deret.
- Edge defining building ( solid pembatas kawasan), berupa;  
Susunan blok tunggal yang melingkupi benteng Belanda membentuk elemen solid pembatas yang mengarah pada pembentukan kawasan pusat pemerintahan. Sedangkan didalam kawasan pasar, susunan blok

deret yang terletak pada tepian sungai kapuas dan parit didefinisikan sebagai elemen solid pembatas yang menunjukkan kawasan perdagang.

Pola urban void ditinjau dalam pemanfaatan lahan yang terbentuk didalam kawasan diuraikan pada beberapa tipe berikut ini;

- Entry foyer space

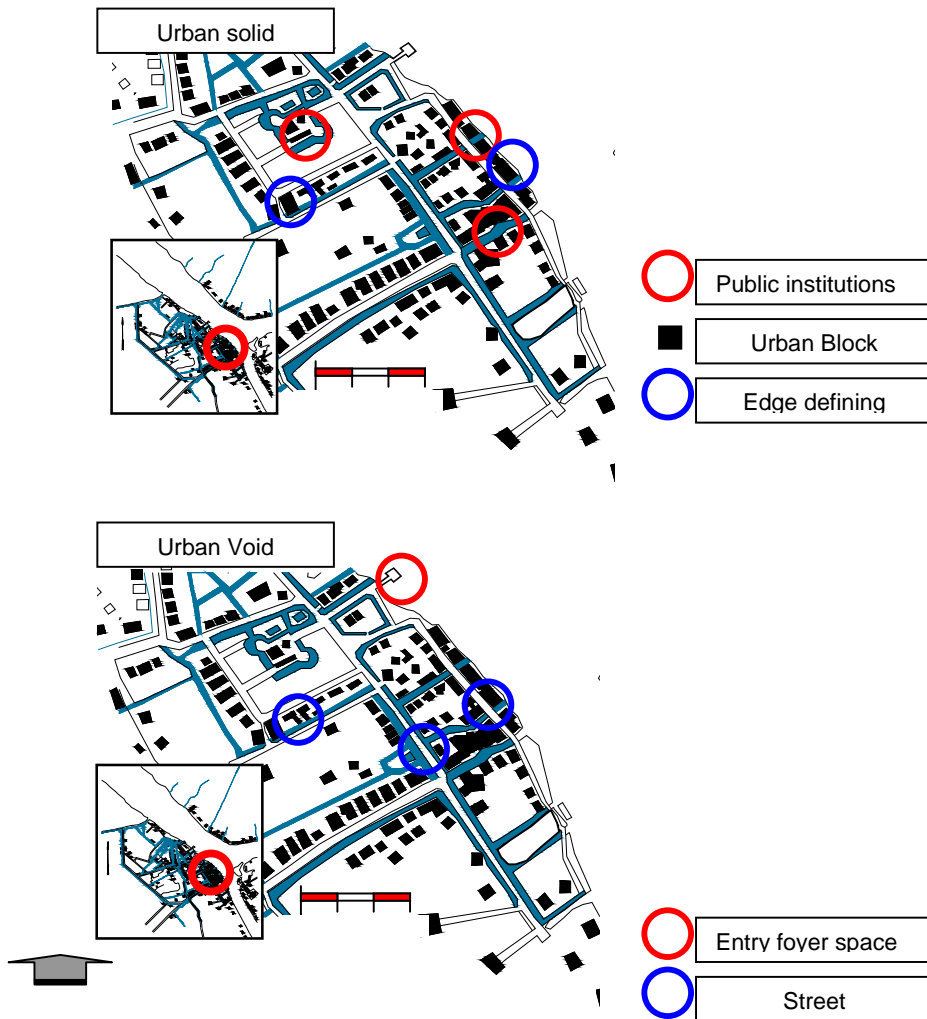
Dermaga umum yang terdapat pada tepian sungai kapuas yang berfungsi sebagai gerbang masuknya barang dan masyarakat dalam skala regional. Sedangkan dalam skala lokal terdapat beberapa dermaga kecil pada aliran parit didalam kawasan.

- Street

Terdapat dua sistem pergerakan yang berperan dalam pembentukan urban void didalam kawasan;

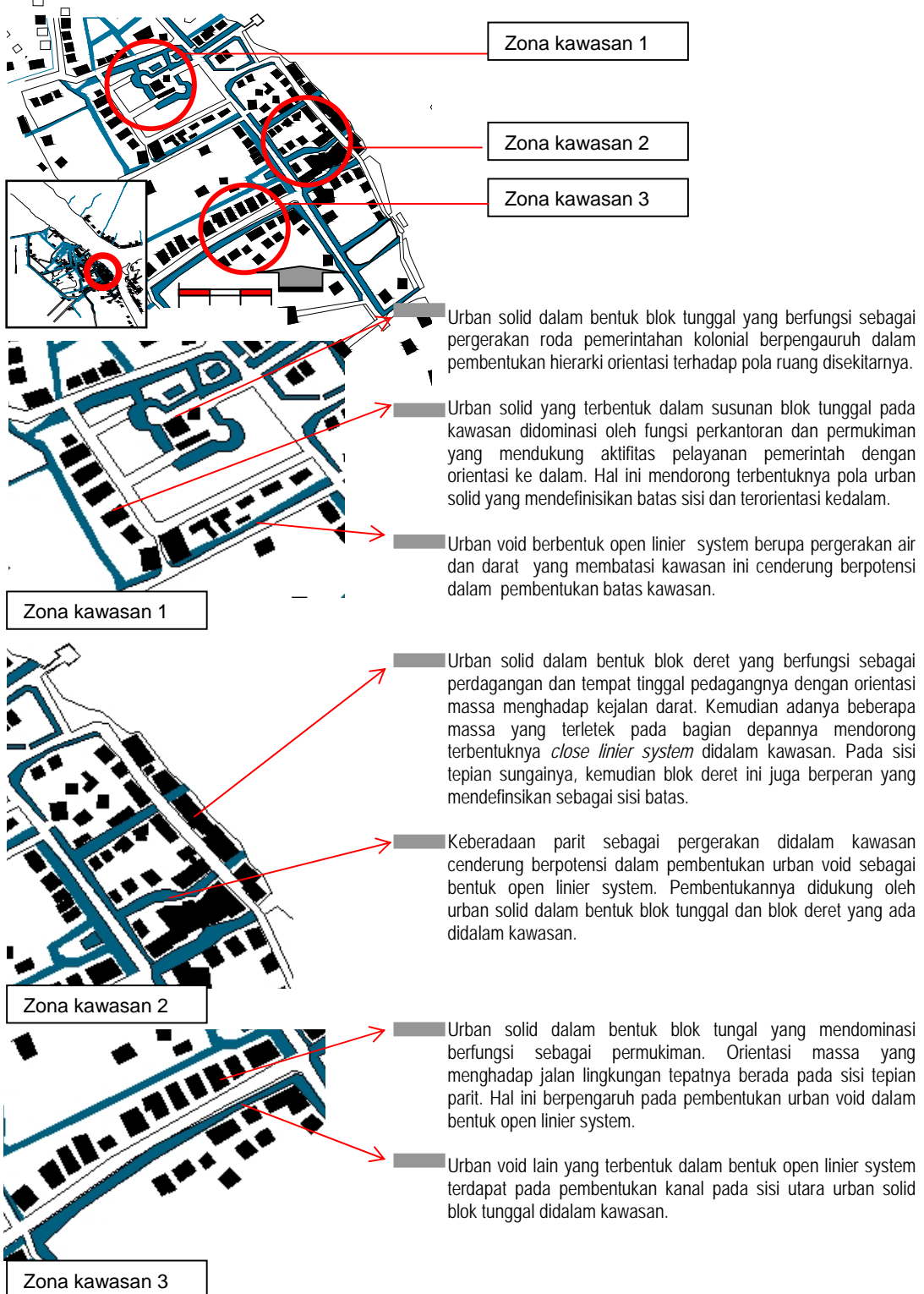
- o Sistem pergerakan air, sebagai sistem yang mendominasi pergerakan kawasan baik yang dibentuk pada aliran sungai kapuas maupun parit. Pada kawasan perdagangan terdapat empat aliran parit (parit kapuas indah, parit pekong, parit besar dan sebangku bedui) yang berperan dalam menghidupkan kawasan.
- o Sistem pergerakan darat, terdapat dua type pergerakan yang dibentuk. Pergerakan primer yang mengikat kawasan benteng dan kawasan perdagangan dibentuk oleh *Resident – Weg* (sekarang jalan tanjung pura). Sedangkan pergerakan skunder melingkupi pergerakan lokal baik didalam kawasan benteng maupun di kawasan perdagangan.

- Open space system
  - o Sistem pergerakan air yang terbentuk baik didalam maupun diluar kawasan dengan masing-masing kedua sisinya didominasi oleh susunan blok tunggal mendorong terbentuknya *linier opening system*.
  - o Sistem pergerakan darat yang terbentuk pada pergerakan skunder didalam kawasan perdagangan yang didominasi oleh susunan blok deret mendorong terbentuknya *linier close system*



Gbr. 5.5 kedudukan urban solid – void didalam kawasan tahun 1889  
 Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

Dari uraian identifikasi urban solid dan void yang terbentuk didalam kawasan, maka interaksinya diuraikan dalam analisa berikut ini;



Gbr. 5.6 Analisa urban solid-void kawasan tahun 1889  
 Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

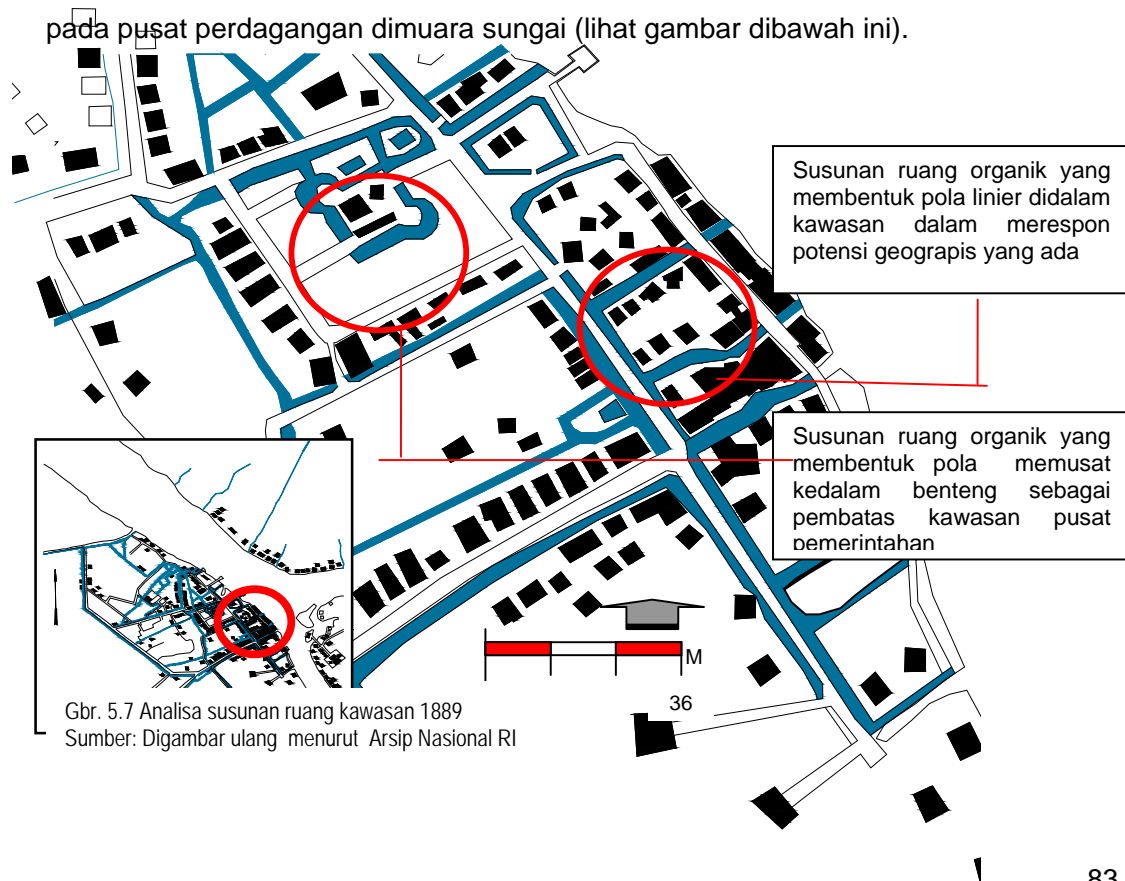
Analisa konfigurasi urban solid dan void yang terdapat pada ketiga zona hierarki kawasan dalam pembentukan pola ruangawasannya, maka dapat dikemukakan beberapa hal sebagai berikut;

- Pada zona hierarki 1;
  - o Pola urban solid dalam bentuk blok tunggal yang berfungsi sebagai generator aktifitas menjadi pusat orientasi susunan masa kawasan yang didukung oleh pergerakan darat lokal.
  - o Terbentuknya pola pergerakan air yang didukung oleh susunan massa blok tunggal pada tepiannya mendorong pembentukan batas kawasan dari benteng sebagai pusat pemerintahan.
- Pada zona hierarki 2;
  - o Pola urban solid dalam bentuk blok deret yang terdapat pada tepian sungai dan muara parit besar, mendorong terbentuknya jalur pergerakan darat pada bagian depan massanya. Memperkuat kedudukan generator aktifitas yang dibentuk oleh komunitas imigran cina.
- Pada zona hierarki 3;
  - o Pola urban solid dalam bentuk blok tunggal yang didominasi oleh fungsi pemukiman pada tepian parit besar mendorong pembentukan pergerakan darat yang ada didepannya sebagai batas dari kawasan tanah seribu yang dibangun dalam merespon unsur topografi yang ada.

- **Susunan ruang kawasan**

Kedudukan susunan pola ruang menyebar pada masa kolonial Belanda, kemudian tumbuh kedalam kawasan dengan pembentukan kanal-kanal (parit) sebagai media penyebaran susunan tekstural organik yang tumbuh pada tepiannya. Dominasi susunan tekstural organik pola ruang yang terbentuk, sehingga menciptakan susunan ruang yang cenderung homogen.

Pada dasarnya penyusunan pola ruang yang terbentuk sangat terikat pada kedudukan benteng dan pasar sebagai generator aktifitas kawasan. Susunan ruang kawasan yang terbentuk pada generator aktifitas yang dibentuk benteng menciptakan susunan ruang yang memusat kedalam. Hal ini dimaksudkan sebagai pembentukan batas zona kawasan yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan. Sedangkan pada generator aktifitas dar pasar membentuk susunan pola linier yang memanfaatkan pergerakan parit didalam kawasan sehingga menciptakan orientasi pada pusat perdagangan dimuara sungai (lihat gambar dibawah ini).



## **B. Linkage**

Pembahasan sistem linkage mengemukakan bagaimana konsep pergerakan yang terbentuk dalam perkembangan pola ruang kawasan. Seperti yang telah diungkapkan pada uraian sebelumnya, bahwa linkage adalah suatu perekat yang paling berhasil dalam menyatukan bentuk kota (urban form) dimana massa-massa bangunan yang berbicara dalam linkage membentuk sirkulasi.

Perkembangan suatu kota dapat ditinjau dari aspek letak geografisnya dalam menciptakan jaringan transportasi baik dalam skala regional maupun lokal. Semakin baik dukungan pergerakan kawasan yang diberikan akan semakin cepat kota ini berkembang. Sehingga pada pembahasan analisa ini, linkage diangkat pada sistem pergerakan yang dibentuk didalam kawasan dalam melihat perkembangannya.

Dalam pertumbuhan dan perkembangan pola ruang kawasan, sistem pergerakan kawasan dibedakan atas dua pergerakan yaitu pergerakan air dan pergerakan darat. Masing-masing perannya saling berkait dan merupakan mata rantai dari pembentukan bentuk dan konfigurasi ruang didalam kawasan. Berikut ini pembahasan peranan keduanya dalam pembentukan dan terjadinya perubahan terhadap pola ruang kawasan;

- **Sistem pergerakan transportasi air**

Sebagai moda transportasi pergerakan yang lebih memanfaatkan kondisi alam, sistem pergerakan ini menjadi bagian penting dalam pertumbuhan kota. Terbentuknya aktifitas perdagangan pada tepian sungai kapuas didalam kawasan tanah seribu, menjadikan kawasan ini sebagai salah satu tujuan dari para pedagang baik dalam skala regional maupun lokal. Dalam skala regional, aliran sungai kapuas yang menghubungkan kawasan ini dengan beberapa kawasan lain dipedalaman dan luar kalimantan menjadi sarana pergerakan utama yang mempertemukan para

pedagang dikawasan ini. Sedangkan pada skala lokal, lebih memanfaatkan aliran anak-sungai (parit) yang bermuara pada tepian sungai dikawasan perdagangan. Sehingga interelasi antara skala regional dan lokal didalam kawasan membentuk suatu sistem perdagangan yang kuat dalam pertumbuhan kawasan.

Berikut ini analisa sistem pergerakan transportasi air yang terbentuk didalam kawasan tanah seribu atau *Verkandepaal* ( lihat gambar 5.8);

- o Sistem pencapaian

Sistem pencapaian pada kawasan ini ditinjau berdasarkan tujuan menuju kedudukan generator aktifitas yang dibentuk oleh Benteng dan Pasar. Masing-masing bentuk sistem pencapaian pada dasarnya memiliki orientasi yang sama terhadap pergerakan utama dari aliran sungai kapuas. Melalui pemanfaatan aliran anak sungai kapuas yang bermuara pada tepiannya.

Pada kawasan benteng, pencapaian yang terbentuk memiliki hubungan yang sangat erat dengan kedudukan dermaga utama didalam kawasan tanah seribu. Dimana pada sisi dermaga ini terdapat aliran parit yang menembus langsung menuju ke pusat pemerintahan. Terbentuknya sistem ini menunjukan dermaga sebagai media transit dari pergerakan regional ke pergerakan lokal. Sedangkan pada kawasan perdagangan, sistem pencapaian yang terbentuk disusun lebih dari satu aliran parit. Hal ini menunjukan keragaman pencapaian yang membentuk blok-blok pergerakan dalam mendukung pertumbuhan perdagangan didalam kawasan ini.

- o Aktifitas pergerakan

Disamping sebagai suatu media dalam pencapaian menuju suatu tempat, didalam kawasan perdagangan makna pergerakan yang ada juga membentuk suatu aktifitas perdagangan yang pada umumnya didominasi oleh komunitas suku pribumi. Hal ini berupa aktifitas perdagangan yang dikenal dengan pasar apung. Terbentuknya

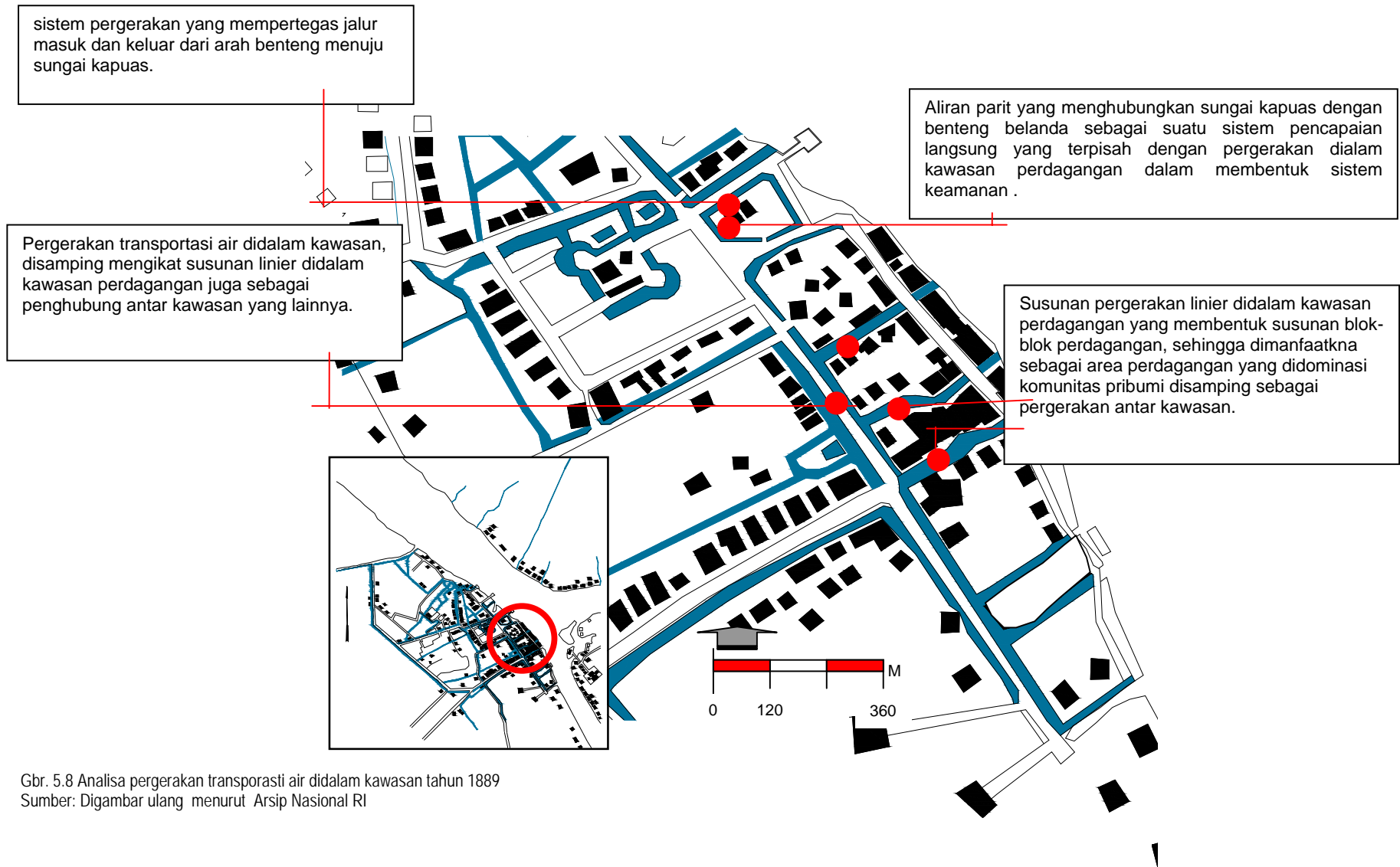
aktivitas ini menambah kekuatan dalam fungsi perdagangan didalam kawasan. sehingga keterkaitannya dengan pertumbuhan pola ruang kota, keduanya menjadi karakter dasar aktivitas pergerakan dalam perkembangan kota Pontianak.

- o Pola pergerakan

Terbentuknya sistem pergerakan kawasan dalam suatu pergerakan yang bermuara pada sungai kapuas, pola pergerakan didalam kawasan pada dasarnya membentuk pola linier yang berasal baik dari kawasan benteng maupun kawasan perdagangan. Susunan dua aliran pergerakan parit yang menghubungkan benteng dengan sungai kapuas menunjukkan pola pergerakan terhadap jalur masuk dan keluarnya moda transportasi yang memanfaatkan pergerakan ini, sehingga mempertegas kejelasan pergerakan yang terbentuk. Sedangkan pada kawasan perdagangan, pola pergerakan membentuk susunan linier (bentuk sisir) dari muara sungai kapuas. Susunan pola linier ini dihubungkan dengan satu pergerakan yang mengikat sebagai penghubung dari pergerakan. Adanya pergerakan pengikat ini memberi makna dalam menghidupkan aktivitas didalam kawasan. sehingga adanya suatu kesatuan yang tersusun antara satu pergerakan dengan pergerakan lainnya.

- o Hubungan antar kawasan

Pergerakan aliran parit baru disamping sebagai pengikat antara susunan pergerakan linier didalam kawasan perdagangan juga merupakan pergerakan yang menghubungkan kawasan ini dengan kawasan benteng secara tidak langsung. Karena sebagai suatu sistem keamanan yang dibentuk pemerintah kolonila belanda dari bentuk pergerakan didalam kawasan. Adanya hubungan pergerakan antar kawasan ini memberi kekuatan dalam pemanfaatan lahan dalam pembentukan pola ruang kawasan.



Gbr. 5.8 Analisa pergerakan transportasi air didalam kawasan tahun 1889  
 Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

- **Sistem pergerakan transportasi darat**

Dalam menciptakan integritas sebagai suatu kawasan yang dikuasainya, pemerintah kolonial Belanda membangun sebuah jalur pergerakan darat yang menghubungkan benteng dengan batas dari wilayah yang dikuasainya. Keberadaan jalur yang dikenal dengan nama *resident – weg* (sekarang jalan Tanjung pura) ini berperan dalam usaha pengawasan militernya juga dalam mengerakan pertumbuhan kawasan cenderung bergerak lebih jauh kedalam. Selanjutnya keberadaan *resident – Weg* ini mulai mendorong terciptanya pergerakan jalur darat lain didalam kawasan, terutama pada pembentukan jalur pergerakan disekitar benteng dengan bentuk persegi panjang dan pola jalan tidak teratur (*iregullar system*). Ketidakteraturan jalan ini dapat dilihat dari pola jalan yang mengikuti pergerakan pola topografi yang mengacu pada pergerakan transportasi air didalam kawasan. Berikut ini analisa sistem pergerakan transportasi darat yang dibentuk (lihat gambar 5.9);

- Sistem pencapaian

Sebagai gerbang masuk dari pergerakan regional menuju kawasan, sistem pencapaian yang dibentuk menuju generator aktifitas baik benteng maupun pasar, bermuara pada dermaga sebagai sarana transit pergerakan dari barang dan manusia. Hal ini menunjukkan pentingnya kedua generator aktifitas diatas dalam menghidupkan fungsi kawasan. Bentuk sumbu yang langsung antara benteng dan dermaga membentuk suatu sistem pencapaian langsung antara keduanya. Sedangkan pencapaian yang mengarah pada pasar, pada dasarnya memiliki konsep yang sama terhadap sistem pencapaian benteng. Namun kondisi topografi yang tidak memungkinkan membuat sistem pencapaian menuju pasar terkesan memutar. Melihat kondisi kedua pencapaian ini, pergerakan transportasi darat yang dibentuk keduanya sebagai awal pembentukan hubungan antar kawasan.

- Aktifitas pergerakan

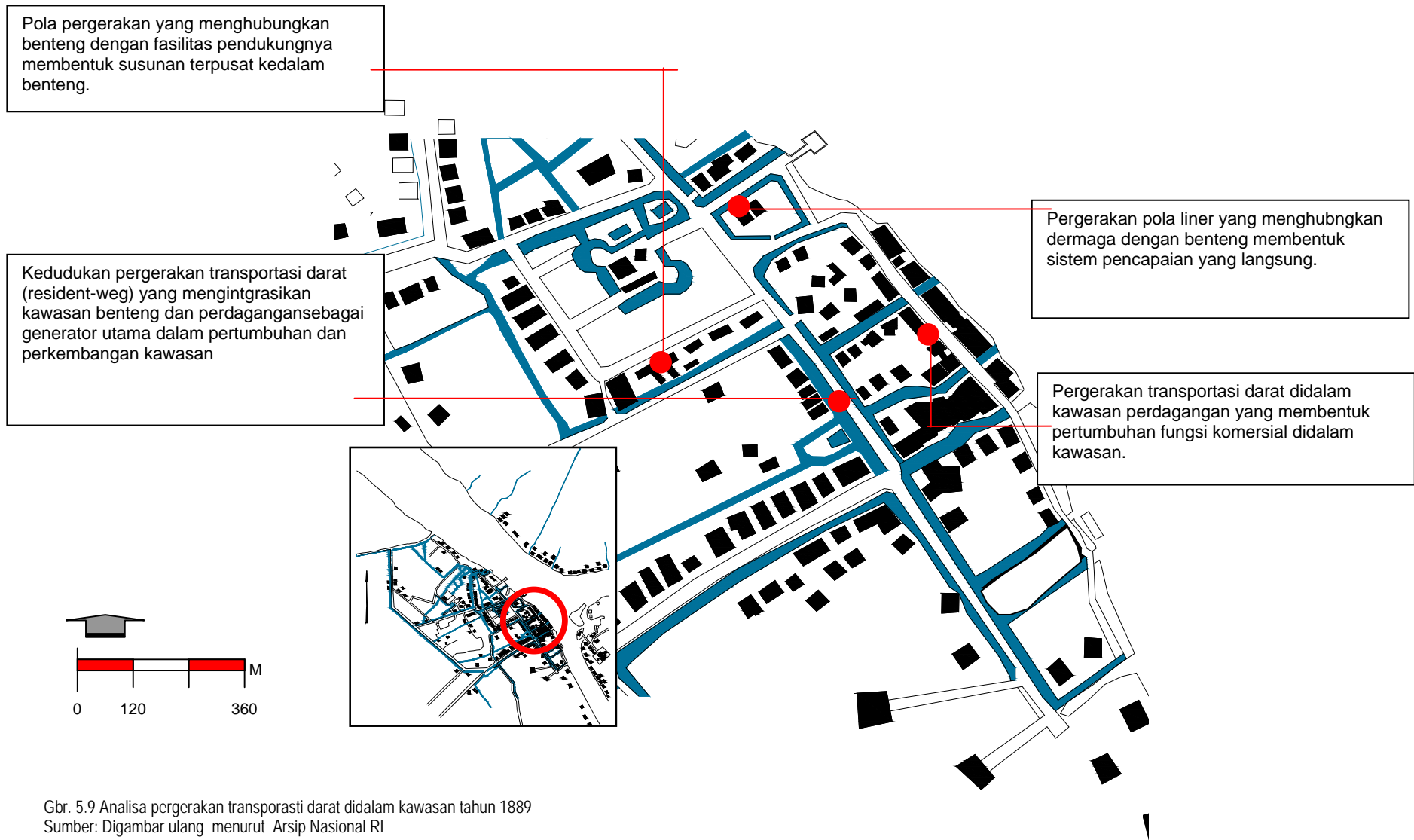
Pergerakan yang dibentuk antara benteng sebagai sebagai pusat pemerintahan menuju dermaga, menunjukkan aktifitas pergerakan yang dibentuk sebagai suatu perpindahan. Sedangkan pergerakan dari dermaga menuju pasar memiliki makna yang lebih dari sekedar perpindahan saja. Aktifitas bongkar muat barang yang ada kemudian direspon sebagai potensi dalam pembentukan aktifitas perdagangan pada bagian sisi lain dari pergerakan transportasi darat ini. Sehingga pola perdagangan yang terbentuk tumbuh dan berkembang pada kedua sisinya.

- Pola pergerakan

Pada kawasan benteng disamping pola linier yang terbentuk dari hubungan dengan dermaga, susunan pola memusat yang berbentuk persegi menjadi bagian dalam pergerakan transportasi darat didalam kawasan ini. Melihat fungsinya sebagai pusat pemerintah yang didukung oleh fungsi-fungsi yang susunan massanya terorientasi kedalam, sehingga integritas pergerakan transportasi ini mengikuti bentuk susunan massanya. Sedangkan pada kawasan perdagangan, membentuk pola pergerakan linier sebagai sarana perpindahan antara dermaga dengan pertokoan tepian sungai kapuas.

- Hubungan antar kawasan

Terbentuknya pergerakan transportasi air yang menghubungkan kawasan benteng dan perdagangan dipertegas melalui pembentukan jalur pergerakan transportasi darat yang terletak searah dengan pergerakan parit ini. Hubungan pergerakan darat antara kedua kawasan ini menjadi koridor penting dalam mengikat pembentukan fungsi lahan di dalam kawasan. Sehingga menjadi generator kawasan yang kuat dalam mendukung perkembangan kawasan.



### C. Place

Menurut Spiro 1991, peran dan perkembangan masyarakat sangat berpengaruh dalam suatu proses pembentukan suatu kota sehingga melatarbelakangi terbentuknya berbagai pola ruang kota sebagai proses yang dinamis dan berkesinambungan tanpa awal dan akhir yang jelas. Pandangan ini dapat diartikan bahwa masyarakatlah yang membentuk lingkungan fisiknya sehingga tumbuh sebagai bagian nilai-nilai sosio-kultur yang ada.

Hal ini senada dengan pandangan yang diungkapkan Rosi-1982, bahwa Kota dapat dipandang sebagai bentukan fisik manusia (*urban artefact*) dalam skala besar yang terbentuk dan terakumulasi dari waktu ke waktu pula. Selanjutnya Speiregen 1985, mengungkapkan kota tidak tumbuh dalam bentuk fisik tetapi tumbuh bersamaan dengan masyarakatnya. Sehingga kota tumbuh dan berkembang secara bersamaan dengan fisik dan fungsional, intensitas, kualitas kegiatan kota sesuai dengan tuntutan masyarakat sebagai pelaku kegiatan.

Menurut Aldo Rosi 1982, Kekuatan yang paling dominan dalam menentukan pertumbuhan lingkungan adalah kekuatan ekonomi, walaupun aspek lain tidak kecil pengaruhnya terhadap perubahan tersebut. Dengan demikian aspek ekonomi merupakan faktor yang dapat mempengaruhi perubahan lingkungan fisiknya.

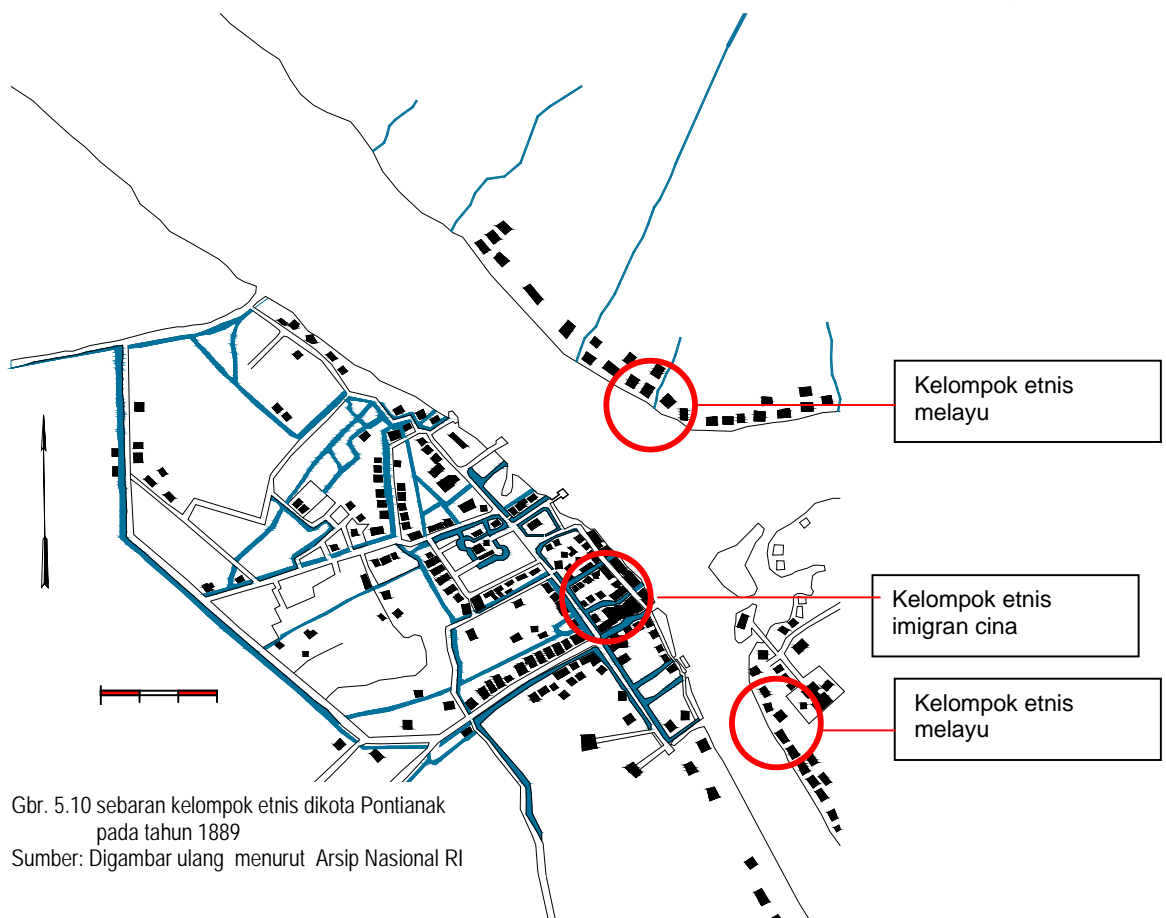
- Sosio ekonomi masyarakat

Dari hasil kajian data yang diperoleh pada studi kawasan yang ditinjau dari aspek sosial-ekonomi, berikut ini analisisnya sebagai salah satu faktor dalam terjadinya perubahan pola ruang kawasan.

Tatanan sosial budaya masyarakat kota Pontianak terbentuk dalam bentuk ruang sebagai nilai-nilai ekspresi keruangan dari masyarakat. Latarbelakang budaya masyarakat yang berbeda-beda, akan menimbulkan tatanan fasilitas-fasilitas untuk menampung kegiatan dari kelompok manusia yang berbeda pula.

Pembagian lahan pemukiman oleh kesultanan Pontianak menghasilkan pembentukan kelompok etnis yang terbagi-bagi dalam kawasan yang berdeda-beda pula. Secara garis besar kawasan Tanah seribu merupakan lahan yang diberikan oleh kesultanan Pontianak kepada pemerintahan kolonial Belanda, sehingga fungsi pengaturan berada didalam kewenangannya.

Gambar berikut ini pengelompokan permukiman etnis yang terbentuk tiga kawasan dikota Pontianak dapat terlihat dari cerminan sebaran kelompok etnisnya.



- Ruang kelompok etnis melayu sebagai kelompok penduduk pribumi cenderung berada pada kawasan utara sungai kapuas dan keraton kawasan sebagai pusat pemerintahan kerajaan dengan pola linier dan berbentuk tunggal
- Ruang kelompok etnis imigran cina terletak pada kawasan tanah seribu yang dikuasai oleh pemerintahan Belanda. Letaknya berada pada tepian sungai dengan bentuk bangunan blok deret berpola linier searah dengan pergerakan sungai.

Dari pengelompokan ruang yang dibentuk berdasarkan kelompok etnis diatas, pada pembahasan ini peneliti membatasi lingkungannya dengan memfokuskan analisisnya pada kawasan tanah seribu (*verkande paal*) dalam menganalisa pengaruhnya pada pembentukan pola ruang kawasan.

Hubungan antara pemerintah Belanda dengan masyarakat Melayu, Jawa, dan imigran cina sangat erat dan baik. Hal ini terbentuk karena adanya kepentingan – kepentingan Belanda dari segi ekonomi dari golongan-golongan etnis tersebut. Golongan cina yang menguasai sebagian besar perekonomian dibutuhkan oleh pihak Belanda dalam kemampuan ekonominya dalam membantu finansial pemerintah Belanda. Dalam hubungan kerjasama antara keduanya, pedagang cina mendapatkan berbagai fasilitas dagang.

Bagi pemerintah Belanda, suku bangsa yang berasal dari Jawa sangat diperlukan dalam bentuk pemikiran dan tenaganya. Dalam bentuk pemikiran, banyak dimanfaatkan sebagai pegawai-pegawai pada kantor *gubernemen*. Sedangkan tenaganya diperlukan untuk mengelola perkebunan dan pertanian terutama pada kelapa sawit dan karet. Kedatangan etnis Jawa ini memberikan manfaat kepada masyarakat etnis Melayu dalam mengelola pertanian dan perkebunan yang baik.

Suatu lingkungan binaan yang terbentuk merupakan hasil gagasan dalam sistem budaya yang tercermin pada kompleks aktifitas yang berpola dan suatu sistem sosial masyarakat yang disebut sebagai kebudayaan fisik (Koentjoroningrat 1985 dalam Rizal 2002). Kelompok masyarakat yang memiliki budaya sesuai dengan etnisnya masing-masing telah berakulturasi budaya dalam membaaur yang diwarnai oleh kehidupan komunal. Manifestasi dari kehidupan komunal didalam kawasan ditandai dengan terbentuknya ruang komunal sebagai hasil dari interaksi sosial dalam prinsip kerukunan yang ada.

Ruang-ruang komunal yang terbentuk dibedakan dalam letaknya terdiri dari (lihat gambar 5.11):

- Ruang komunal yang terbentuk pada tepian sungai kapuas sebagai proses interaksi dari berbagai aktifitas masyarakatnya terdapat pada dermaga dan belakang bangunan pertokoan pada sisi sungai.
- Ruang komunal yang terdapat didalam kawasan dibedakan atas letaknya yang berada didaratan dan dipergerakan parit. Pada daratan, ruang komunal yang terbentuk terdapat pada pergerakan baik dalam bentuk koridor utama maupun pedestriannya didalam kawasan pasar kapuas. Sedangkan pada pergerakan parit, ruang komunal yang terbentuk terdapat pada pergerakan didalam lokasi pasar.

Implikasi dari terbentuknya ruang komunal ini berpengaruh pada pembentukan aktifitas ekonomi dalam memanfaatkan potensi kawasan. Sehingga mengarah pada pemanfaatan ruang sebagai lokasi perdagangan.

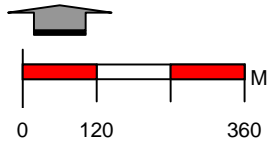
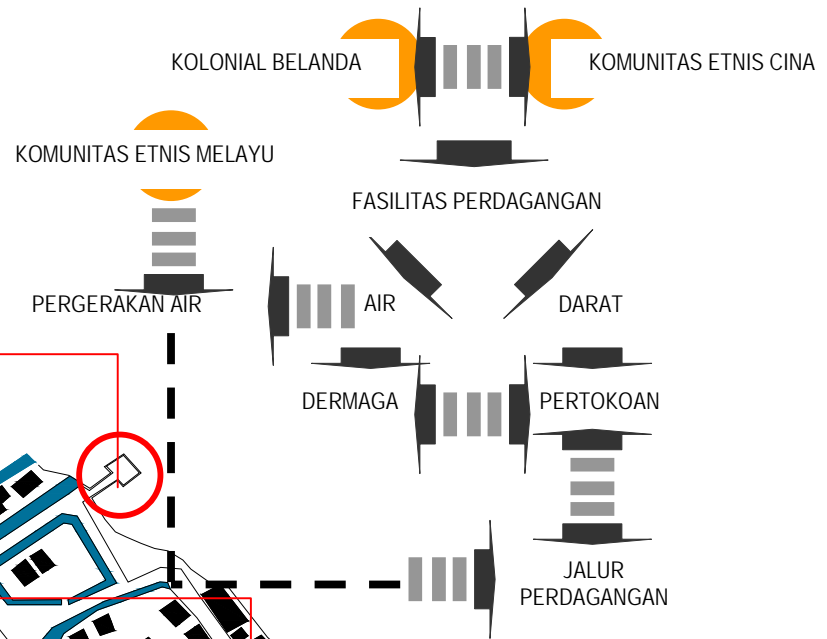
Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada dermaga sebagai area transit barang dari atau ke pertokoan imigran cina menciptakan aktifitas perekonomian yang cenderung lebih mengarah pada perumbuhan kawasan didarat. Sehingga berpengaruh pada pembentukan pola ruang yang ada didalam kawasan, khususnya pada area disekitar pasar kapuas yang didominasi oleh pertokoan imigran cina.

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada pertokoan cina dengan bentuk linier mengikuti pola jalan lingkungan yang ada. Hal ini menciptakan terbentuknya massa baru pada kedua sisi jalan. Sehingga berpengaruh pada pembentukan urban void linier close sistem

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada pergerakan parit dengan pola liner, cenderung memanfaatkan keberadaan pertokoan cina sebagai daya tarik akan transaksi perdagangan didalam kawasan

Ruang ekonomi yang terbentuk pada pergerakan parit terbentang pada tepian nya. Adanya hubungan yang saling menguntungkan antara kedua kelompok etnis cina dan melayu. Dimana etnis melayu yang menjual dalam muatan barang yang kecil.

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada pergerakan transportasi air didalam kawasan (parit) pada umumnya didominasi oleh kelompok etnis melayu yang berbentuk linier.



Gbr. 5.11 Analisa ruang-ruang sosio - ekonomi didalam kawasan pada tahun 1889  
 Sumber: Digambar ulang menurut Arsip Nasional RI

Dari uraian analisa pola ruang sosio-ekonomi yang terbentuk dapat diungkapkan bahwa;

- Hubungan kerjasama yang dibentuk antara pemerintah kolonial Belanda dan imigran etnis cina dalam menghidupkan perekonomian kawasan khususnya dalam mendorong pertumbuhan ruang kota kedalam kawasan, dibentuk dalam pemberian fasilitas berupa dermaga dan jalur pergerakan darat serta pembentukan parit sebagai fasilitasi pergerakan transportasi air dalam bentuk kanal.
- Dengan adanya fasilitas ini cenderung menarik mendorong kelompok etnis melayu sebagai masyarakat pribumi untuk memanfaatkan pergerakan transportasi sebagai sarana perekonomiannya. Sehingga menimbulkan hubungan perekonomian yang selaras antara etnis cina selaku tengkulak dengan kelompok etnis melayu sebagai produsen.
- Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk dari aktifitas perekonomian yang dilakukan pada dermaga umum sebagai area transit pergerakan barang menuju pertokoan imigran cina atau sebaliknya, memberi pengaruh pada pembentukan aktifitas pertokoan lain pada ruang pergerakan pemindahan barang tersebut. Sehingga cenderung menciptakan susunan pola ruang linier pada kedua sisi pergerakan darat tersebut.
- Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk dari aktifitas pergerakan air didalam kawasan didominasi oleh kelompok etnis pribumi. Kemudian cenderung membentuk susunan pola ruang linier pada kedua sisi pergerakan paritnya.

#### **D. Integritas kawasan**

Perpaduan dari elemen-elemen ruang kota baik secara fisik maupun non fisik yang membentuk tatanan ruang sangat bergantung pada kondisi topografi didalam kawasan. Sehingga elemen linkage yang dibentuk melalui pergerakan transportasi air pada periode kolonial tahun 1889, tumbuh sebagai elemen yang berperan paling aktif dalam menghidupkan ruang didalam kawasan.

Dengan ketergantungannya terhadap elemen ini, susunan ruang yang terbentuk terikat pada suatu sistem pergerakan kawasan. Namun keterikatan ini akan disesuaikan dengan konsep susunan ruang didalam generator aktifitasnya. Pola seperti ini dapat dilihat dari susunan yang bentuk pada kawasan benteng sebagai pusat pemerintahan. Konfigurasi massa terpusat dengan orientasi kedalam merupakan hasil dari perpaduan dan pengembangan dari konsep layanan terpusat dengan kondisi topografi dalam bentuk aliran parit.

Pada kawasan perdagangan, dapat dilihat dari konfigurasi massa dengan pola linier pada aliran parit-parit yang bermuara pada tepian sungai kapuas. Kondisi ini membangun nilai-nilai sosio ekonomi antara komunitas imigran cina dengan komunitas pribumi yang terbentuk pada pergerakan transportasi air.

Secara keseluruhan, kelemahan terhadap elemen-elemen ruang kota ini terdapat pada pembentukan pola pergerakan transportasi darat. Hal ini dapat dilihat dari hubungan antara kawasan benteng dan kawasan perdagang yang tidak secara utuh mengikat konfigurasi susunan massanya.

### 5.1.2.2 Tahun 1934

#### A. Figure-ground

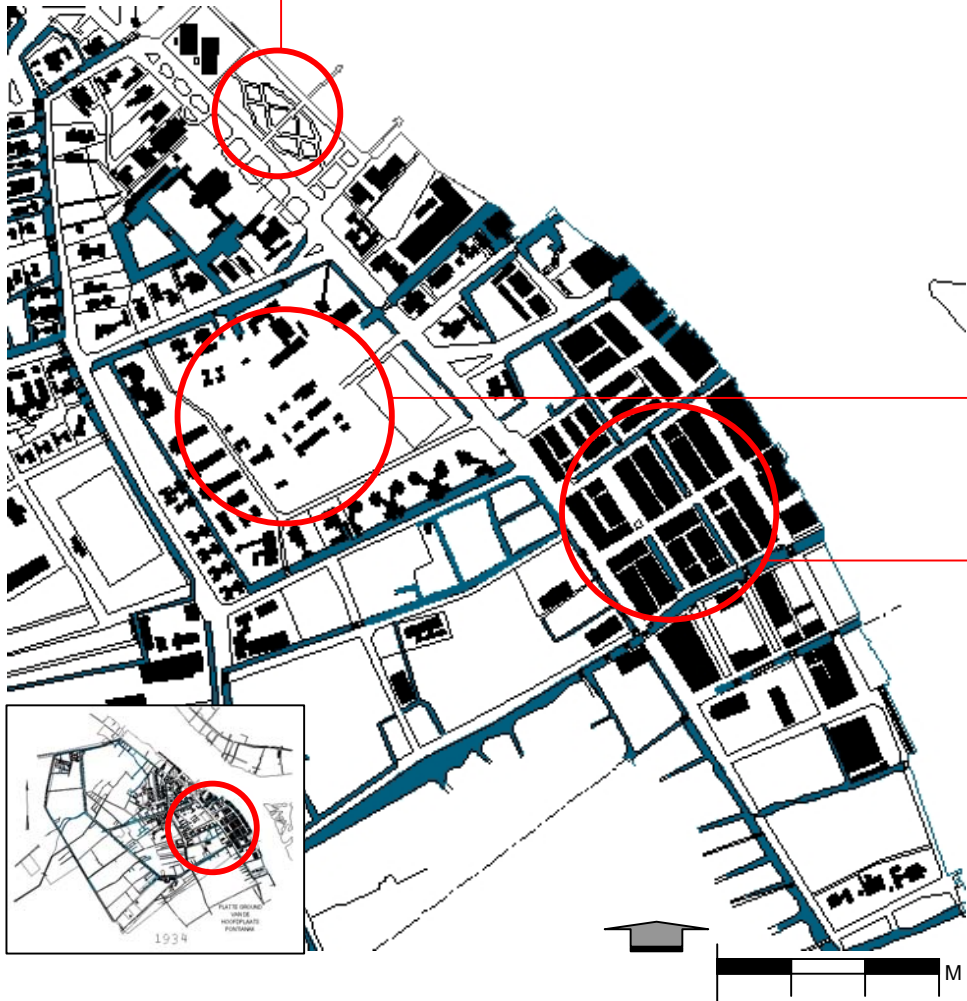
- Bentuk perkembangan

Runtuhnya benteng yang diikuti dengan penutupan akses pergerakan transportasi air didalam kawasan mengakibatkan perkembangan pada kawasan benteng tumbuh sebagai kekuatan pertahanan yang cenderung lebih terbuka. Naumun bila ditinjau berdasarkan susunan konfigurasi massanya tidak mengalami perkembangan. Akan tetapi sebaliknya, kawasan baru sebagai letak kantor keresidenan tumbuh dan berkembang dengan cara horisontal dengan susunan linier yang terikat dengan koridor *resident-weg* yang didukung dengan pembentukan lapangan (*square*) ditepian sungai dalam bentuk *river side\_* sebagai wujud eksistensi dan kedudukan pemerintah kolonial belanda dalam penguasaan baik secara politik maupun ekonomi dikota Pontianak.

Pada kawasan perdagangan, pasar sebagai generator aktifitas membentuk pertumbuhan kawasan yang mengacu pada terbentuknya hubungan pergerakan darat yang mengintegrasikan koridor *resident-weg* dengan koridor *pasar besar-weg* yang menghubungkan pertokoan ke dermaga. Bentuk penyebarannya dengan cara kedalam (*interstisial*) melalui pemanfaatan lahan-lahan yang terbentuk dari cabang-cabang pergerakannya.

Bentuk perkembangan yang terjadi pada kedua generator aktifitas didalam kawasan cenderung lebih didominasi oleh kawasan perdagangan. Sehingga memberi pemahaman terhadap keberhasilan sistem generator aktifitas yang diletakan pada tepian sungai mampu tumbuh dan berkembang jika dibandingkan dengan generator aktifitas yang diletakan didalam kawasan (lihat gambar 5.12).

Terbentuknya alun-alun dalam perkembangan kota dalam memperkuat kedudukan kantor resident kolonial Belanda yang terbentuk. Munculnya alun-alun juga merupakan satu-satunya square yang berperan sebagai ruang publik kota Pontianak dalam fungsinya sebagai kawasan rekreasi kota.



Pada kawasan bekas berdirinya benteng kolonial Belanda, perkembangan dalam pemanfaatan lahan tidak menunjukkan perubahan yang signifikan terhadap bentuk susunan pola massa bangunan yang ada. Perkembangan yang terjadi berupa penambahan fungsi pemukiman baru pada sebagian lahan diluar kawasan benteng ini.

Pasar sebagai generator aktifitas pertumbuhan didalam kawasan perdagangan menunjukan perkembangan yang lebih mendominasi terhadap kawasan lain. Bentuk perkembangannya muncul secara intertersial dengan pemanfaatan lahan dari pembentukan pergerakan darat yang menghubungkan dua koridor utama didalam kawasan.

Gbr. 5.12 Analisa bentuk perkembangan kawasan pada tahun 1934  
Sumber: Digambar ulang menurut Perpustakaan Nasional RI

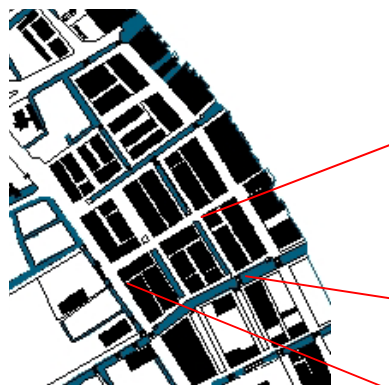
▪ Urban solid-void



■ Terbukanya benteng didalam kawasan berpengaruh pada perubahan hieraki susunan pola ruang. Urban solid yang terbentuk berupa blok tunggal yang dilihat secara keseluruhan massanya lebih tegas terhadap orientasinya

■ Pembentukan urban Urban void baru dalam kawasan berupa lapangan olah raga untuk tentara belanda. Pembentukan ini tidak mempengaruhi pertumbuhan pola ruang kawasan.

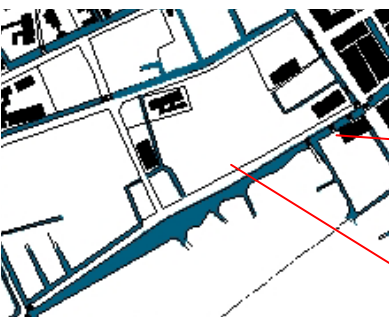
■ Urban solid yang mendefinisi sisi didalam kawasan hanya terbentuk pada sisi selatan kawasan. Hal ini terpengaruh dari perubahan massa bangunan yang cenderung lebih mempertegas parit tidak lagi sebagai pergerakan utama.



■ Adanya pembukaan jalur pergerakan darat yang menghubungkan pergerakan air didalam kawasan cenderung berpengaruh pada penyebaran urban solid dalam bentuk deret hingga mendominasi pola ruang didalam kawasan. Perkembangan pusat perdagangan didalam kawasan juga berpengaruh pada pembentukan urban void dalam bentuk close liner system.

■ Urban void dalam bentuk open liner system pada daerah pergerakan parit besar masih tetap bertahan walaupun pergerakan darat pada kedua tepiannya telah terbentuk.

■ Urban blok dalam bentuk mendefini sisi disamping terdapat pada daerah tepian sungai, juga tumbuh pada daerah yang berbatasan dengan pergerakan jalur pergerakan utama didalam kawasan.



■ Urban solid dam bentuk blok massa tunggal yang berfungsi sebagai sarana hiburan (bioskop) terdapat pada pertemuan antara parit besar dan jalan utama kawasan (resident-ewg) berperan mendukung keberadaan koridor utama didalam kawasan.

■ Setelah pindahnya kantor keresidenan kolonial Belanda keluar banteng, permukiman eropa ini kemudia turut pindah mengikuti perpindahannya. Sehingga berpengaruh pada pembentukan urban void dalam bentuk open space system berupa lahan

Gbr. 5.13 Analisa urban solid-void kawasan pada tahun 1934

Sumber: Digambar ulang menurut Perustakaan Nasional RI Kosong. Selanjutnya diikuti dengan pembentukan jalur pergerakan darat yang menghubungkan parit dengan kanal-kanal didalam kawasan.

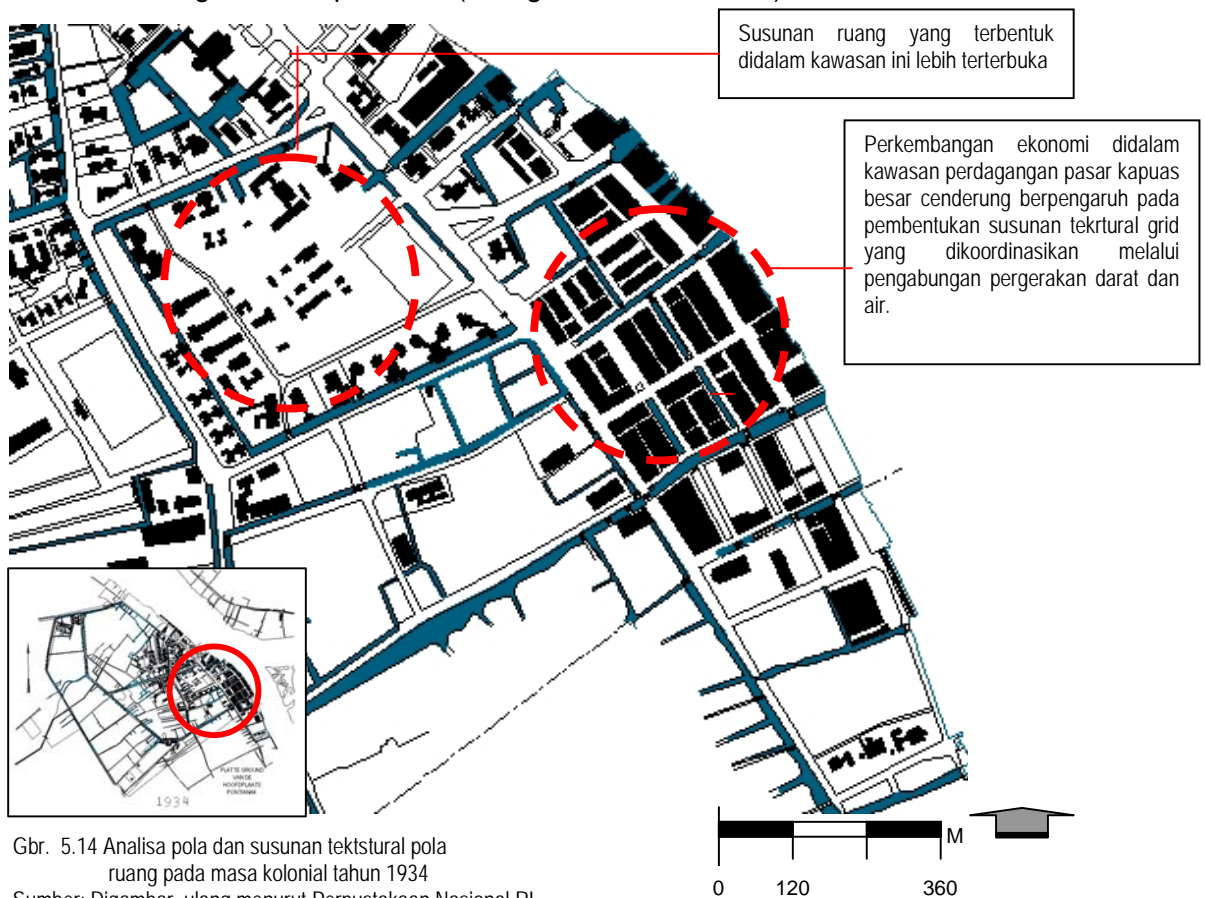
Dari uraian diatas dapat diungkapkan bahwa;

- Pada zona hierarki 1;
  - o Pola urban solid yang tersusun, tumbuh menjadi susunan massa yang berdiri sendiri dan terlepas dari pembentukan pola hierarki yang sebelumnya terbentuk.
  - o Urban void dalam bentuk jalan baik dari pergerakan darat dan air yang terletak diluar benteng lebih mempertegas dalam penyusunan massa didalam kawasan ini.
- Pada zona hierarki 2;
  - o Interkoneksi yang dibentuk jalur pergerakan darat dan air didalam kawasan berperan dalam pembentukan urban solid dalam bentuk blok deret pada kedua sisi pergerakan didalam kawasan ini.
  - o Konfigurasi urban void dalam bentuk *linier opening system* didalam kawasan memberi hubungan yang jelas terhadap pembentukan susunan pola ruang grid didalam kawasan.
- Pada zona hierarki 3;
  - o Susunan urban solid didalam kawasan dalam bentuk blok tunggal yang berfungsi sebagai tempat hiburan (bioskop) terbentuk dalam merespon pergerakan darat pada koridor *resident-weg*.

- Susunan ruang kawasan

Didalam kawasan bekas berdirinya benteng Belanda, konfigurasi susunan pola ruang yang terbentuk berupa susunan linier yang berorientasi kedalam mengalami kehilangan orientasi. Sedangkan pada kawasan perdagangan, dalam merespon bentuk pergerakan yang dibentuk oleh jalur pergerakan darat dan air dalam menghubungkan koridor utama *resident – weg* dengan *pasar besar – weg* membentuk susunan pola ruang kawasan bentuk susunan grid.

Konfigurasi dua susunan yang berbeda diatas membentuk susunan pola ruang yang bersifat heterogen dalam tekstural ruang kawasan secara keseluruhan. Hal merupakan ekspresi dari pertumbuhan dan perkembangan yang terbentuk pada aktifitas perdagangan dalam merespon potensi topografi keruangan kawasan baik dalam skala regional maupun lokal (lihat gambar dibawah ini).



Gbr. 5.14 Analisa pola dan susunan tekstural pola ruang pada masa kolonial tahun 1934  
 Sumber: Digambar ulang menurut Perpustakaan Nasional RI

## B. Linkage

Pada periode kolonial ditahun 1934, merupakan suatu tahap perpaduan pergerakan antara transportasi darat dan air dalam memenuhi kebutuhan pelayanan baik didalam maupun diluar kawasan. Berikut ini analisa sistem pergerakan didalam kawasan yang dibedakan dalam dua sistem;

- **Sistem pergerakan transportasi air**

- Sistem pencapaian

Didalam kawasan perdagangan sistem pergerakan ini dikembangkan dalam menyatukan pergerakan pergerakan parit yang sebelumnya berbentuk linier berdiri sendiri dengan pusat hubungan hanya terdapat diujung parit (bentuk sisir). Pada periode ini letak penyatuannya tidak lagi pada ujung dari parit, melainkan pada bagian tengah dari beberapa pergerakan parit lebih menekankan pada kemudahan pembagian akses pencapaian kedalam kawasan. Dengan terbentuknya penyatuan ini dapat menciptakan jalan buntu (*culdesac*) bagi beberapa parit dalam pergerakannya kedalam kawasan. Sehingga konsep pergerakan dalam pencapaian utama dialihkan pada parit Besar sebagai koridor pergerakan kedalam kawasan. sedangkan pergerakan parit-parit yang didalamnya lebih berperan sebagai kanal.

- Aktifitas pergerakan

Didalam kawasan perdagangan, aktifitas pergerakan yang dibentuk dalam merespon kondisi topografi kawasan lebih dimanfaatkan sebagai media komersial bagi pedagang komunitas pribumi. Dengan terbentuknya interkoneksi yang menghubungkan pergerakan parit, pada lokasi ujung parit buntu aktifitas perdagangan mulai membentuk fungsi perdagangan tertentu. Hal ini dapat dilihat

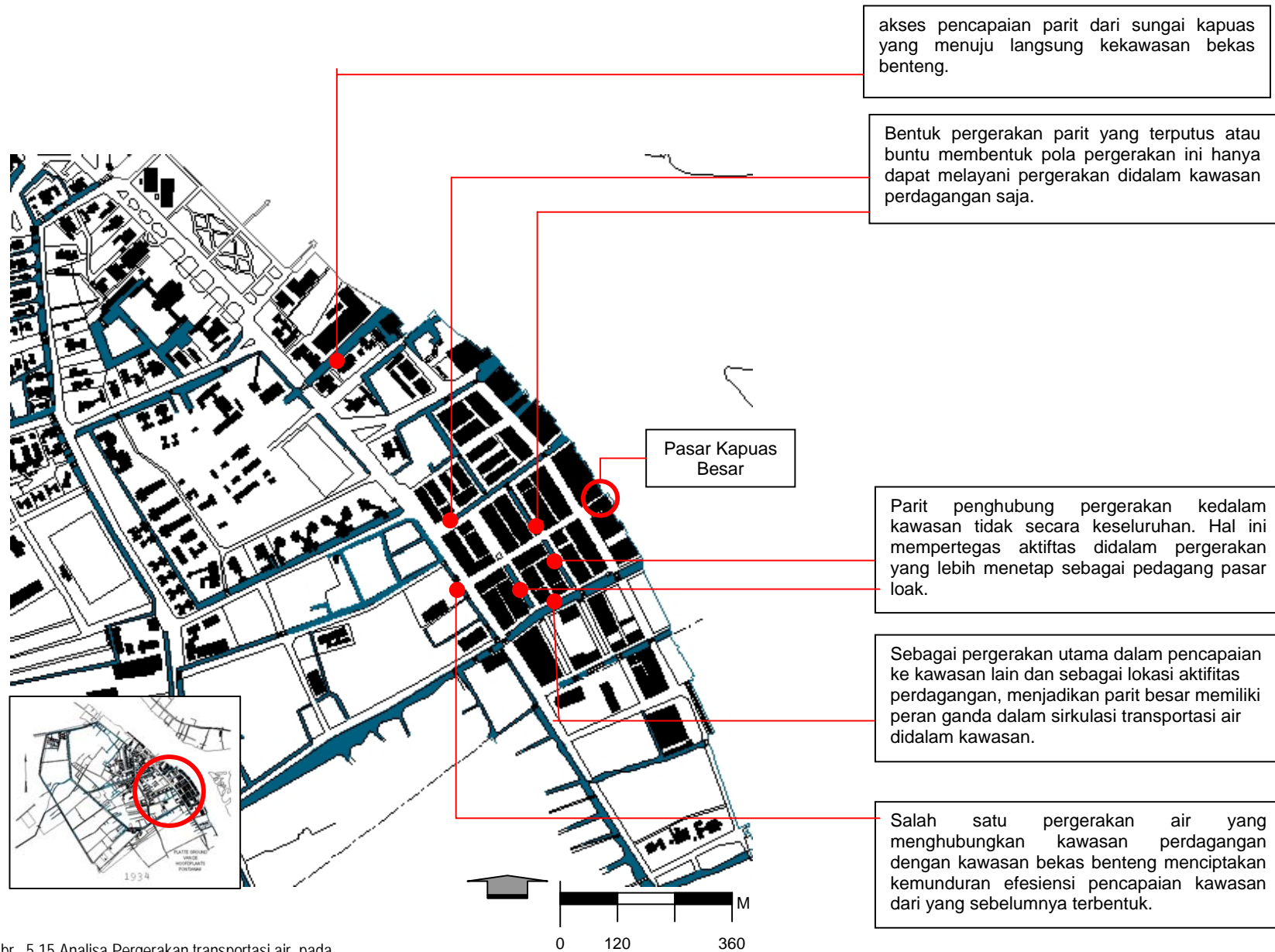
dari terbentuknya pasar loak dari permbagian pergerakan dari parit besar yang berperan sebagai satu-satunya pergerakan yang menembus kedalam kawasan.

- o Pola pergerakan

Pola pergerakan linier yang berevolusi menjadi susunan pergerakan grid yang terbentuk didalam kawasan perdagangan apabila secara garis besar. Akan tetapi pada dasarnya pola pergerakan ini hanya menghubungkan parit-parit yang lain diluar pergerakan parit Besar sebagai pergerakan utamanya. Ha ini dapat dilihat dengan hilangnya salah satu parit yang berubah menjadi pergerakan darat yang menghubungkan bangunan pasar kapuas besar dengan kodiror *resident-weg*. Sehingga membentuk dua pola pergerakan didalam kawasan. Pola pergerakan yang pertama hanya beroperasi didalam kawasan saja. Sedangkan pola pergerakan tingkat layanan operasinya dapat menjangkau lebih jauh kedalam kawasan tanah seribu.

- o Hubungan antar kawasan

Hilangnya salah satu parit sebagai pergerakan transportasi yang menghubungkan kawasan perdagangan dengan kawasan benteng, mengakibatkan lemahnya hubungan pergerakan yang dibentuk antara kedua kawasan ini. Sehingga peranan yang dibebankan pada parit besar sebagai penghubung kawasan ini sangat berat. Hal ini karena terjadinya fungsi pergerakannya tidak hanya sebagai media perpindahan, melainkan sebagai fungsi komersial. Sehingga terjadi penumpukan dalam pergerakan transportasi air pada parit kapuas besar (lihat gambar 5.15).



Gbr. 5.15 Analisa Pergerakan transportasi air pada masa kolonial tahun 1934  
 Sumber: Digambar ulang menurut Perpustakaan Nasional RI

- **Sistem pergerakan transportasi darat**

- Sistem pencapaian

Didalam kawasan perdagangan, terdapat tiga fungsi utama yang menjadi tujuan dalam pergerakan kawasan yaitu dermaga, pasar kapuas besar dan pasar tepian parit besar. Hubungan pergerakan dalam aktifitas dari ketiga fungsi ini menjadi salah satu kunci dari perkembangan kawasan perdagangan yang diimplementasikan dalam penataan dari suatu pergerakan yang dibentuk oleh alam, kemudian direncanakan dalam suatu sistem pergerakan yang merespon kebutuhan didalam kawasan. Perencanaan yang dibentuk pada intinya bermuara dalam menjawab bagaimana sistem pencapaian antara ketiga fungsi yang dijelaskan diatas.

Terdapat pencapaian baru yang dibentuk melalui pergerakan darat (Pasar Tengah – Weg) didalam kawasan perdagangan. Pergerakan transportasi baru ini pada dasarnya merupakan bentuk pengalihan pergerakan parit yang menghubungkan pasar kapuas besar dengan koridor *resident – Weg*. Disamping sebagai pencapaian terhadap pasar kapuas besar, terbentuknya koridor *Pasar tengah – weg* ini membuka akses pencapaian terhadap pasar pada tepian parit besar. sehingga fungsi-fungsi komersial didalam kawasan ini terintergrasi dalam satu pergerakan darat. Dengan terintergrasinya fungsi didalam kawasan, eksistensi pergerakan koridor *residen – Weg* sebagai generator pertumbuhan kawasan berhasil dalam menghidupkan aktifitas kawasan kearah yang lebih menyeluruh antara pasar kapuas besar dengan pasar tepian parit besar.

- Aktifitas pergerakan

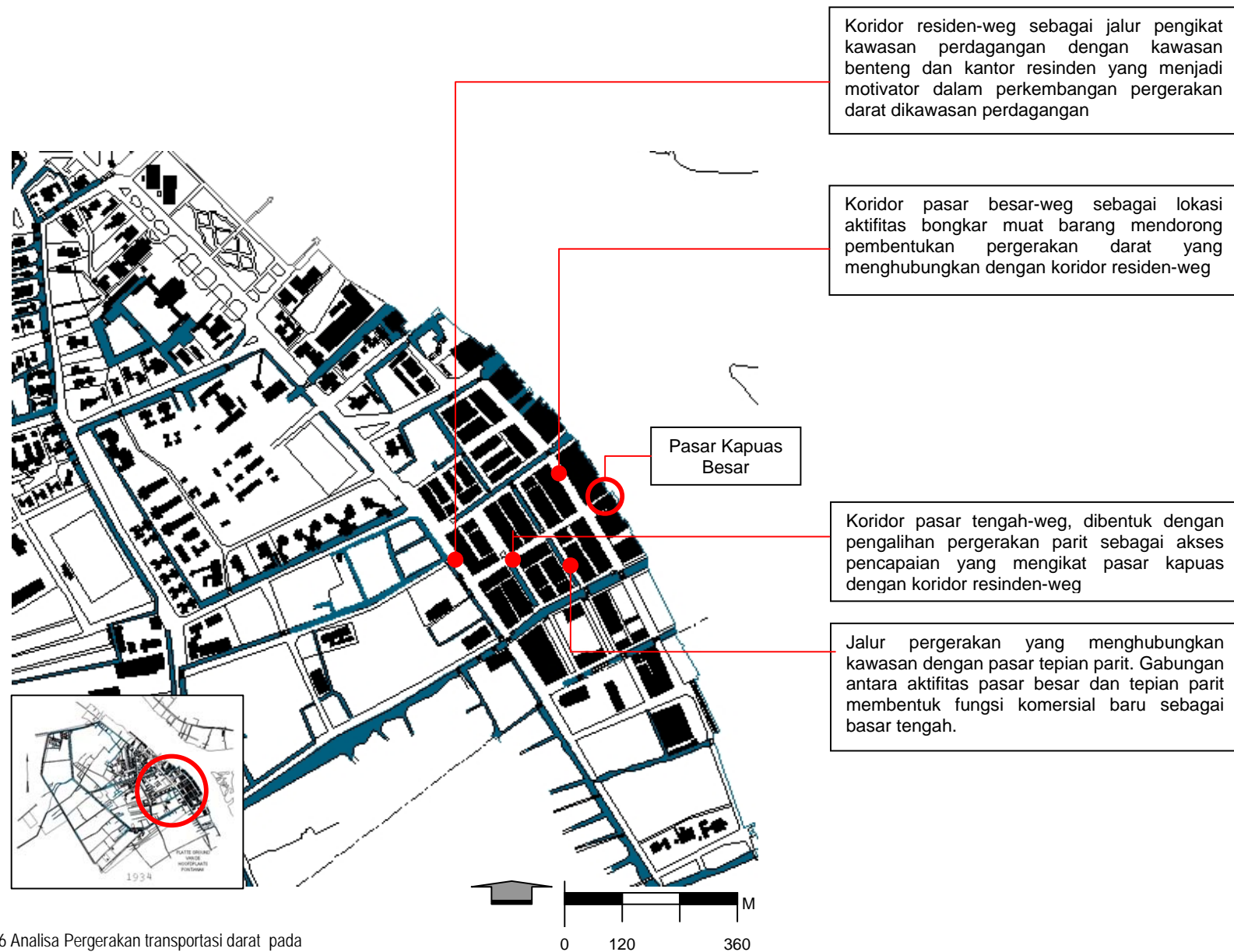
Dengan terbentuknya pergerakan darat yang menghubungkan pasar kapuas besar dengan pasar tepian parit besar, membentuk penyebaran aktifitas komersial pada jalur pergerakan darat. Hal ini dapat dilihat dengan terbentuknya bangunan pertokoan dan perdagangan barang bekas pada kedua sisi pergerakan transportasi darat ini. Sehingga sebagai komulasi antara pertokoan - pertokoan kaum imigran cina dengan perdagangan kaum pribumi yang didukung dengan pergerakan darat yang menghubungkan kawasan, membentuk sebuah fungsi baru yang dikenal sebagai pasar tengah.

- Pola pergerakan

Didalam kawasan perdagangan, koridor resident-weg dan pasar besar-weg yang terintegrasi dalam suatu pergerakan darat, membentuk susunan pergerakan pola grid. Pola pergerakan ini merupakan evolusi dari bentukan pole linier yang diperoleh dari kondisi topografis kawasan dimana aliran-aliran parit yang berbentuk linier bermuara pada tepian sungai kapuas. Dengan terbentuknya pola pergerakan susunan grid didalam kawasan perdagangan, lebih memudahkan aksesibilitas terhadap pencapaiannya.

- Hubungan antar kawasan

Koridor resident-weg yang berfungsi sebagai generator aktifitas pada kawasan perdagangan dan kantor resident pemerintahan kolonial Belanda, dengan terbentuknya integritas pergerakan didalam kawasan perdagangan menjadikan koridor ini sebagai jalur penghubung yang paling kuat dalam mengikat kedua kawasan diatas. Sehingga hubungan pergerakan antara keduanya menjadi titik awal dari pertumbuhan dan perkembangan terhadap kawasan yang lain (lihat gambar 5.16).



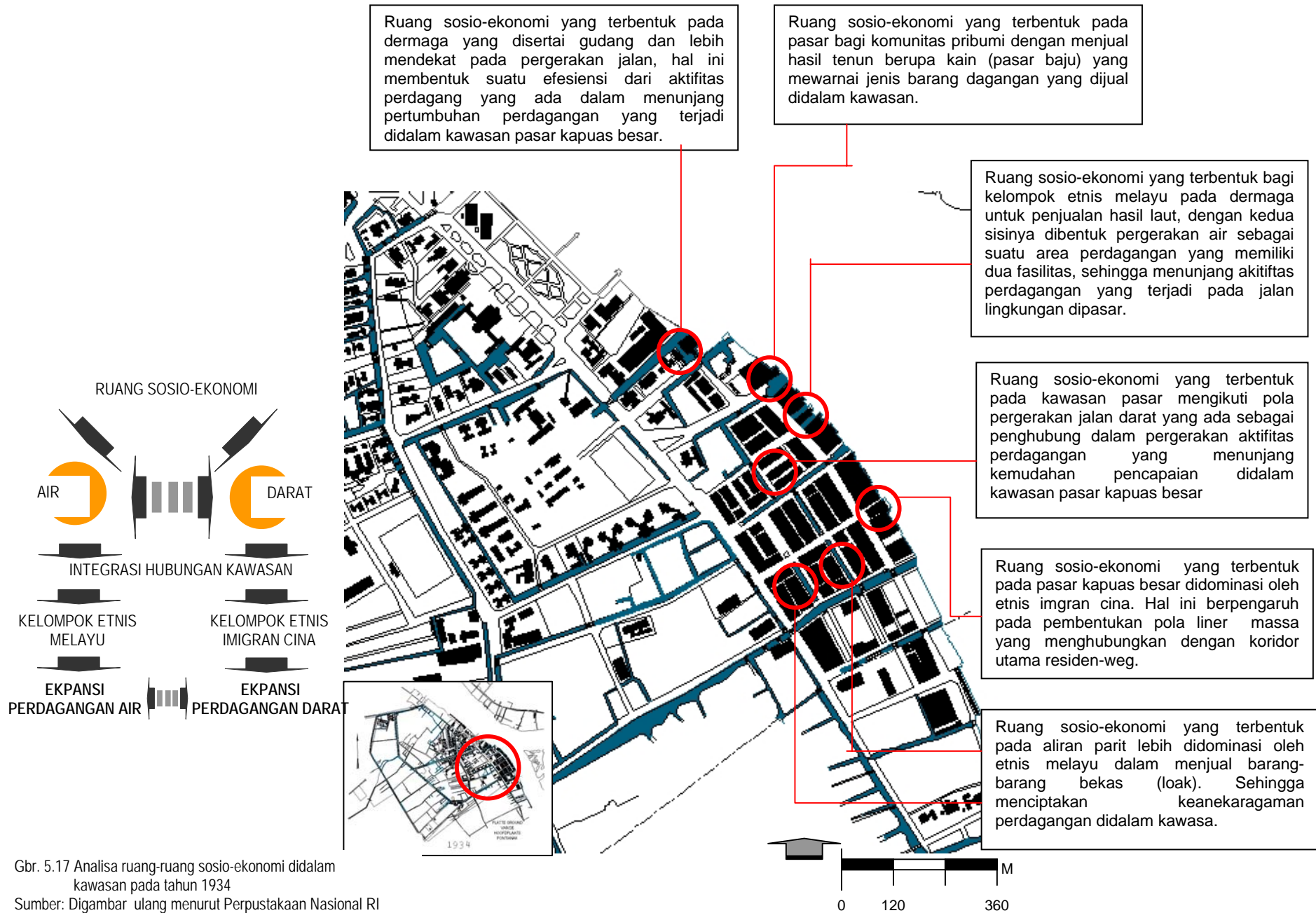
Gbr. 5.16 Analisa Pergerakan transportasi darat pada masa kolonial tahun 1934  
 Sumber: Digambar ulang menurut Perpustakaan Nasional RI

### **C. Place**

#### **▪ Sosio ekonomi masyarakat**

Pola ruang sosial-ekonomi yang terbentuk merupakan ekspresi aktifitas dari pergerakan jalur transportasi darat dan air. Berikut ini analisa pola sosial-ekonomi yang terbentuk sebagai nilai-nilai kulturasi masyarakat tepian sungai didalam kawasan (lihat gambar 5.17);

- Terbentuknya integritas pergerakan darat didalam kawasan perdagangan mendorong komunitas cina yang menguasai perdagangan diatas darat untuk mengekspansi ruang-ruang dengan fungsi perdagangan yang diikuti dengan fungsi pemukiman. Dengan penguasaan ini secara keseluruhan komunitas ini lebih mendominasi perdagangan didalam kawasan. Sehingga membentuk kehidupan sosial dengan karakter budayanya.
- Pada integritas pergerakan transportasi air didalam kawasan yang menghubungkan beberapa aliran parit, mendorong terjadinya ekspansi dalam pembentukan ruang sosio-ekonomi yang baru didalam kawasan oleh komunitas pribumi. Pada dasarnya pembentukan ruang sosio-ekonomi ini cenderung tidak terlepas dari muara atau aliran pergerakan parit. Sehingga dengan terbentuknya dua pola pergerakan didalam kawasan ini memutuskan pola sosial-ekonomi.



Gbr. 5.17 Analisa ruang-ruang sosio-ekonomi didalam kawasan pada tahun 1934  
 Sumber: Digambar ulang menurut Perpustakaan Nasional RI

#### **D. Integritas kawasan**

Didalam kawasan bekas benteng Belanda, keterbukaan ruang yang dibentuk menciptakan kekuatan baru dalam susunan orientasi massa dan indentitas antara fungsi perkantoran dan pusat militer yang dibentuk didalam kawasan. Sehingga integrasi dari elemen-elemen yang membentuk spatial kota menunjukkan kekuatan pada urban voidnya. Sedangkan pada kawasan perdagangan. Melalui terbentuknya pergerakan darat yang menghubungkan dua koridor utama secara linier sehingga membentuk susunan pergerakan pola grid, menciptakan bentuk-bentuk ketegasan dalam aktualisasinya yang diuraikan sebagai berikut:

- Ketegasan orientasi fungsi kawasan komersial terhadap generator aktifitas yang dibentuk oleh pasar kepuas besar, pasar tepian parit besar.
- Ketegasan hubungan antara kawasan perdagangan dengan kawasan bekas benteng belanda.
- Ketegasan terhadap konsetrasi sosio-ekonomi yang dibentuk oleh dua komunitas masyarakat yang berbeda didalam kawasan baik yang berdiri sendiri maupun yang berinteraksi diantara keduanya.

Dengan adanya ketegasan diatas, integritas elemen-elemen ruang perkotaan yang terbentuk didalam kawasan ini menguat pada ketiganya. Namun elemen linkage merupakan elemen yang paling berperan dalam sistem ruang perkotaan didalam kawasan.

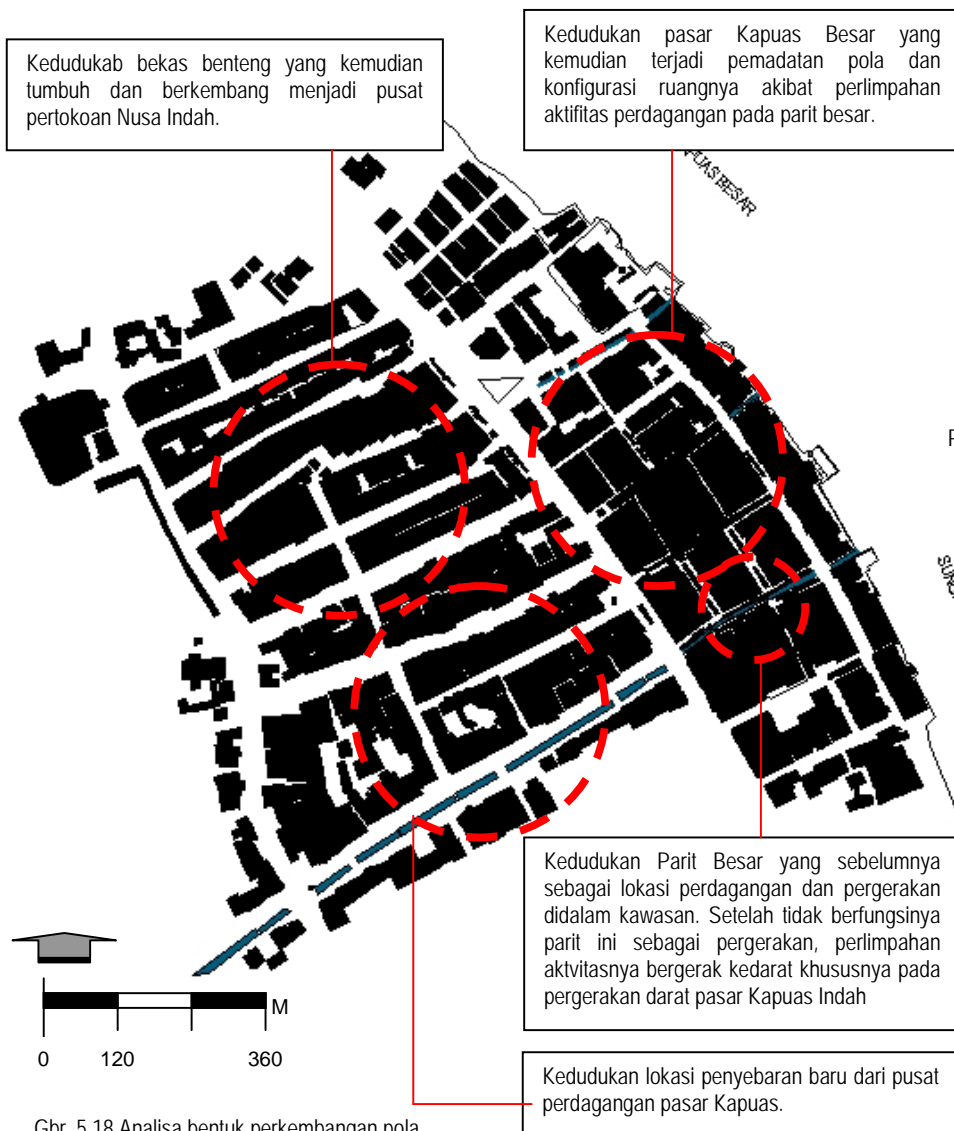
### 5.1.3 Periode pascakolonial

#### A. Figure-ground

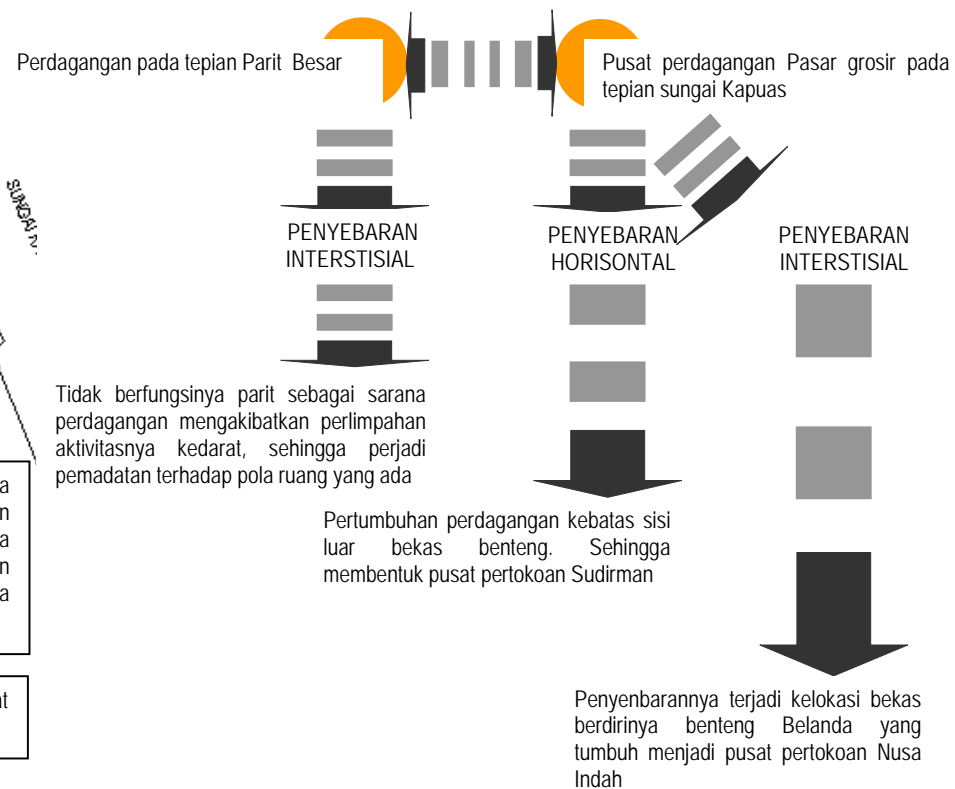
- Bentuk perkembangan

Didalam kawasan perdagangan, cara perkembangan kedalam (*interstisial*) terjadi melalui pembentukan lapak-lapak PKL yang berada pada pergerakan darat yang terbentuk maupun bekas pergerakan parit. Hal ini cenderung terjadi akibat perlimpahan kegiatan perdagangan komunitas pribumi yang terdapat pada aliran parit besar yang sudah tidak berfungsi sebagai area pergerakan kawasan. Penyebaran ini tumbuh dan berkembang mengikuti perkembangan yang terjadi pada pertokoan sebelumnya sehingga keduanya membentuk suatu kesatuan dalam susunan pola ruang kawasan.

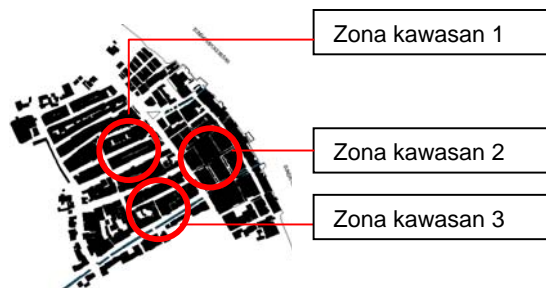
Selanjutnya cara perkembangan ini juga terjadi pada kawasan bekas berdirinya benteng. Penyebaran ini cenderung terjadi akibat perlimpahan kegiatan perdagangan komunitas imigran cina yang terdapat pada pasar kapuas besar. Kawasan ini dikenal sebagai kawasan pertokoan Nusa Indah. Hal ini terlihat dari pembentukan fungsi pertokoan yang berdiri diatas kawasan ini. Sehingga penyebarannya cenderung lebih bergerak mendekat lagi pada pusat pemerintahan yang sekarang sebagai kantor walikota Pontianak. Penyebaran ini dapat dikatakan sebagai penyebaran kedalam karena apabila dilihat secara pola ruang yang terbentuk pada kawasannya, sebelumnya kawasan ini menunjukkan adanya susunan pola ruang yang terbentuk dari fungsi bangunan sebagai permukiman Belanda dan kantor-kantor pendukungnya yang dibatasi oleh parit atau kanal sebagai *edge* dari teritori pemerintahan Belanda (lihat gambar 5.18).



Gbr. 5.18 Analisa bentuk perkembangan pola ruang pada masa Pascakolonial tahun 2004  
 Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA – KALBAR



- Urban solid-void



- Urban solid dalam bentuk blok bangunan deret yang berfungsi sebagai pertokoan ini mendominasi pola ruang kawasan. terbentuk dari bekas pergerakan air.
- Hilangnya jalur pergerakan air didalam kawasan yang kemudian berganti menjadi pergerakan darat, berpengaruh pada terbentuknya perubahan pada urban void kawasan dari linier open system menjadi linier close system.



- Peralihan perdagangan pada tepian parit berpengaruh pada pola urban solid deret yang ada didalam kawasan. Pola ini cenderung tumbuh menjadi pola urban solid tunggal yang muncul dari integrasi beberapa pola deret yang ada. Sehingga urban void dalam bentuk close linier system seakan-akan mulai hilang.
- Tidak aktifnya pergerakan pergerkan didalam parit besar berpengaruh pada pembentukan dermaga publik baru didalam kawasan sebagai entry foyer yang melayani transit barang dan masyarakat baik dalam skala lokal maupun regional.



- Urban solid dalam bentuk blok deret yang berfungsi sebagai perdagangan lebih mendominasi pola ruang kawasan. Dengan beralinya pergerakan air ke darat, hal ini mengikat terhadap perubahan yang terjadi dari pola open linier system menjadi close linier system.
- Urban void dalam bentuk open linier system yang masih tetap ada didalam kawasan terdapat pada aliran parit besar, meskipun pemanfaatannya sudah tidak lagi sebagai pergerakan didalam kawasan.

Gbr. 5.19 Analisa urban solid dan void pada masa Pascakolonial tahun 2004

Dari uraian diatas dapat diungkapkan bahwa;

- Pada zona hierarki 1;
  - o Pola urban solid kawasan berbentuk blok deret yang berfungsi sebagai pertokoan merupakan suatu susunan yang berorientasi pada koridor jalan tanjung pura (urban void).
- Pada zona hierarki 2;
  - o Susunan urban solid dan void dalam pola grid didalam kawasan mengalami perubahan. Hal ini terjadi akibat peralihan aktifitas perdagangan oleh komunitas pribumi yang diterjadi dari pergerakan parit besar ke koridor-koridor, sehingga membentuk pola urban solid baru didalam kawasan.
- Pada zona hierarki 3;
  - o Pola urban solid dan void didalam kawasan terbentuk dari kekuatan generator pergerakan darat pada koridor tanjung pura (resinden-weg).

- Susunan ruang kawasan

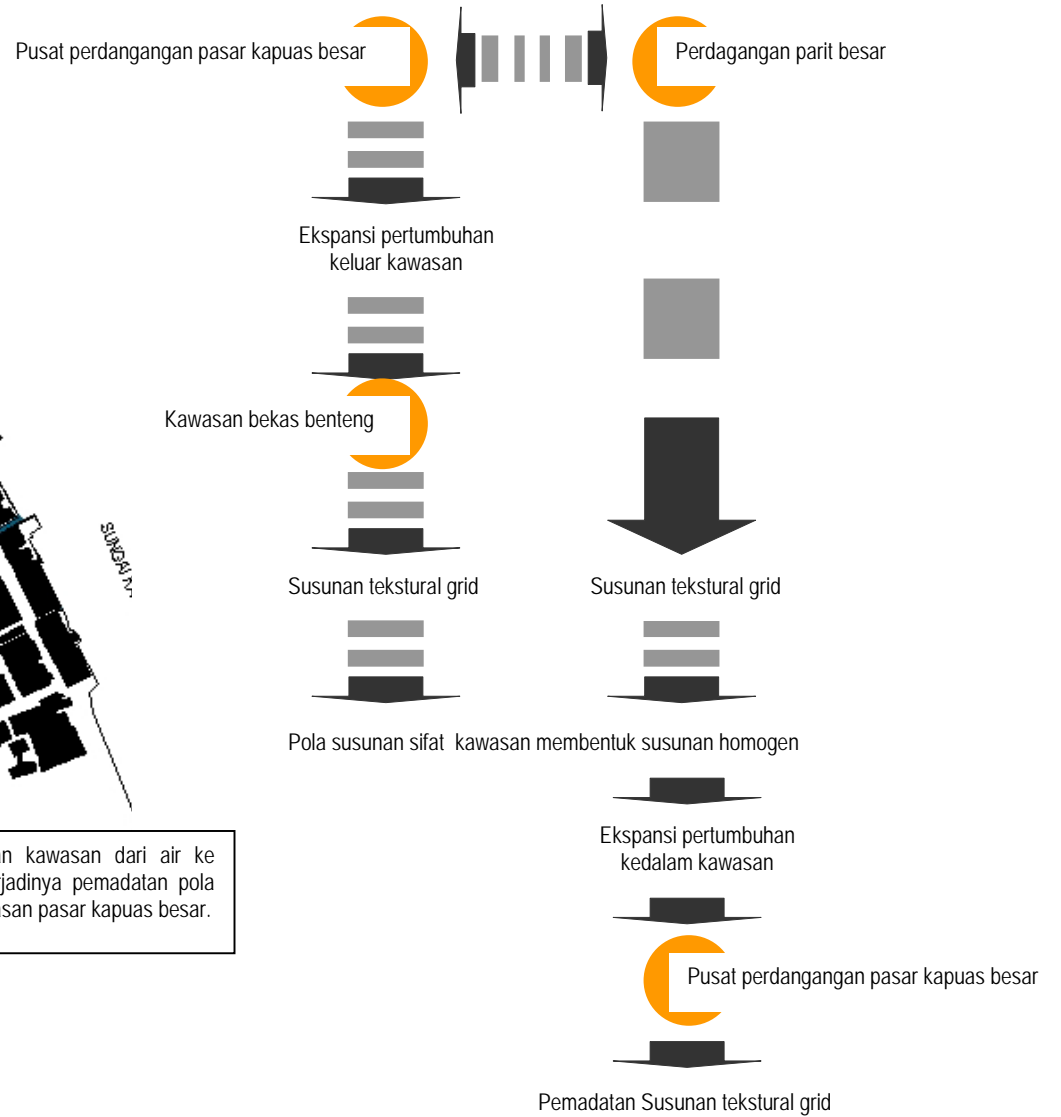
Didalam kawasan bekas bentng, ekspansi pertumbuhan komersial pada kawasan perdagangan pasar kapuas besar yang meluas kemudian menguasai lahan ini hingga membentuk pusat perdagangan baru. Hal ini cenderung membentuk perubahan terhadap susunan organik yang terbentuk didalam kawasan ini menjadi susunan grid. Dengan terjadinya perubahan terhadap susunan pola ruang pada kawasan ini juga turut berpengaruh terhadap perubahan susunan teksural (penataan) pola ruangnya dari heterogen kemudian kembali membentuk susunan tekstural homogen dalam suatu susunan pola ruang grid yang memdominasinya.

tidak berfungsinya parit besar sebagai pergerakan air didalam kawasan mengakibatkan terjadinya perlimpahan aktifitas dari air kedarat. Perlimpahan ini kemudian tumbuh dan berkembang hingga hampir menguasai pergerakan darat yang terdapat pada susunan grid yang terbentuk pada kawasan perdagangan pasar kapuas besar. Akibatnya terjadi pemadatan pola ruang yang cenderung berpengaruh terhadap hilangnya susunan tektural grid yang terbentuk. Demikian pula berpengaruh pada sifat susunan kawasan yang sebelumnya membentuk susunan homogen, kemudian cenderung terkesan seakan-akan meleburkan susunan grid yang terbentuk kedalam satu bentuk blok massa bangunan (lihat gambar 5.20).

Susunan tekstural grid yang terbentuk pada kawasan bekas berdirinya benteng terintegrasi dalam pembentukan pola grid pada kawasan pasar kapas besar dalam satu susunan kawasan yang membentuk homogen dalam pola penataan kawasannya.



Ekspansi pertumbuhan kawasan dari air ke darat mendorong terjadinya pemadatan pola ruang grid pada kawasan pasar kapas besar.



Gbr. 5.20 Analisa pola dan susunan tekstural pola ruang pada masa kolonial tahun 2004  
 Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA – KALBAR

## **B. Linkage**

Pada periode ini merupakan penguasaan sistem pergerakan transportasi darat dalam melayani hubungan pergerakan baik didalam maupun diluar kawasan. Terbentuknya dua pola pergerakan transportasi air didalam kawasan perdagangan yang mengalami pengurangan lebar guna pembentukan pergerakan jalur pedestrian mendorong tidak efektifnya pergerakan air. Sehingga pada jalur air ini lebih dimanfaatkan sebagai lokasi perdagangan yang menetap dari pada sekedar pergerakan. Dengan terbentuknya bentuk perdagangan yang menetap (permanen), dalam perkembangannya membentuk urban solid baru yang berdiri diatas air. Hal ini mengakibatkan pergerakan transportasi yang melayani pergerakan didalam kawasan menghilang.

Pada pergerakan transportasi air yang berfungsi sebagai generator pertumbuhan dan penghubung sungai kapuas dan kawasan yang lainnya (parit besar), fungsi perdagangan yang menetap terbentuk pada kedua sisi parit ini. Sehingga pergerakan transportasinya mengalami penyempitan dan tidak memungkinkan untuk digunakan lagi sebagai pergerakan yang terjadi sebelumnya.

Dengan beralihan prioritas pergerakan kawasan pada pergerakan transportasi darat yang diikuti dengan terbentuknya perkembangan dan perlimpahan aktifitas perdagangan dari tepian parit besar, sistem pergerakan transportasi darat yang terbentuk mengalami degradasi dalam fungsinya dari pergerakan yang melayani moda transportasi kendaraan menjadi jalur pedestrian. Berikut ini analisa sistem pergerakan transportasi darat didalam kawasan yang lebih difokuskan pada kawasan perdagangan.

- Sistem pergerakan transportasi darat

- Sistem pencapaian

Adanya suatu pertimbangan yang menyangkut pada pemanfaatan potensi yang didasari oleh faktor ekonomis, sistem pencapaian transportasi air pada kawasan perdagangan sebagai satu-satunya sarana transit yang dapat melayani pergerakan kedalam kawasan lebih terkonsentrasi pada dermaga yang terletak pada tepian sungai kapuas. Terdapat dua dermaga yang melayani transit pergerakan barang dan penduduk yaitu dermaga nusa indah dan dermaga pasar kapuas besar. Kedua dermaga ini kemudian menyebabkan terjadinya peningkatan frekuensi pergerakan darat pada koridor pasar kapuas besar. Karena sebelum dermaga ini hanya digunakan oleh kapal-kapal besar, namun kondisi saat ini kapal-kapal kecil juga turut berlabuh. Disamping itu, masuknya suplay barang yang berasal pada dermaga nasional (pelabuhan) menuju pusat perdagangan ini menimbulkan peningkatan frekuensi pergerakan dan aktifitasnya, terutama terjadi pada pergerakan barang yang didistribusikan ke pertokoan grosir yang berada pada tepian sungai kapuas.

Adanya perlimpahan aktiitas perdagangan yang memanfaatkan pergerakan transportasi darat, yang akhirnya menyebabkan terjadinya penyempitan. Sehingga jalur pergerakan yang dibentuk sebelumnya dalam membuka pencapaian yang langsung antara koridor jalan tanjung pura dengan koridor pasar besar tidak dapat dilalui oleh kendaraan. Hal ini menimbulkan pergerakan baik yang menuju maupun didalam koridor pasar besar tidak berjalan seefektif mungkin.

- Aktifitas pergerakan

Meningkatnya frekuensi pergerakan pada koridor pasar besar memberi dampak terbentuknya dua konsentrasi yang besar terhadap aktifitas koridor

sebagai jalur pergerakan dan sebagai bongkar muat barang. Melihat tidak adanya perubahan terhadap dimensi yang dibentuk pada pergerakan ini, mengakibatkan terjadinya tarik menarik kepentingan antara pengguna jalan dan aktifitas bongkar muat barang pada pertokoan grosir ditepian sungai kapuas.

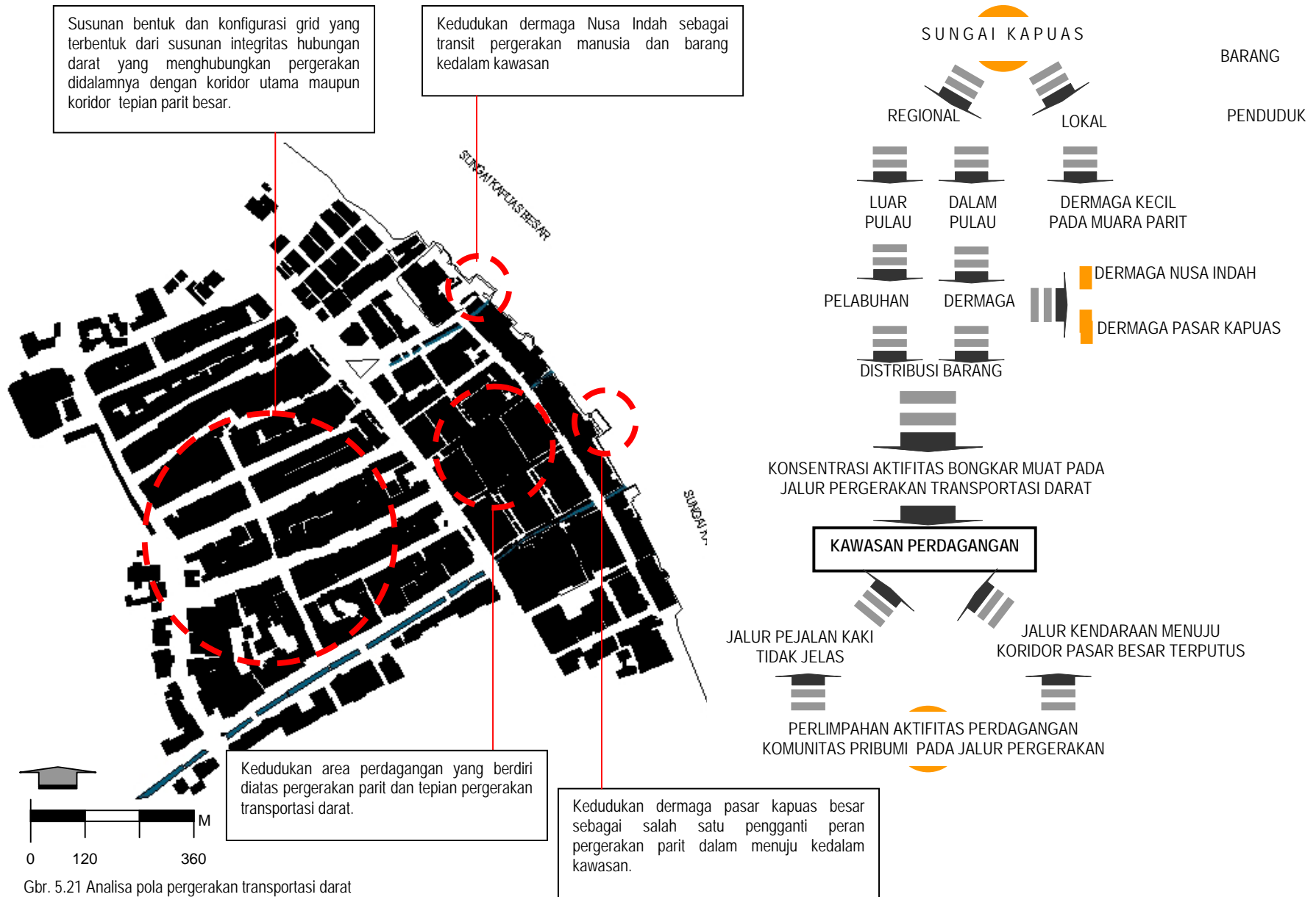
Hal serupa terjadi pada pergerakan yang menghubungkan koridor pasar besar dengan koridor tanjung pura. Terjadinya tarik menarik kepentingan ruang publik ini menyebar pada pergerakan transportasi darat didalam kawasan perdagangan. Sehingga melumpuhkan pergerakan kendaraan.

- Pola pergerakan

Akumulasi dari sistem pergerakan transportasi darat yang terbentuk didalam kawasan perdagangan mengarahkan terjadinya dua pola pergerakan darat. Pola pergerakan yang pertama, suatu pola pergerakan yang didominasi oleh pergerakan kendaraan terdapat pada koridor tanjung pura dan koridor pasar besar. Terlepasnya hubungan pola pergerakan yang langsung menyatukan dua koridor secara langsung pada kawasan ini, menciptakan kemunduran kualitas dari pergerakan itu sendiri. Pola pergerakan yang kedua yaitu pola pergerakan yang didominasi oleh pergerakan pejalan kaki. Tidak jelasnya akses dan ruang pergerakan pada pola ini, menciptakan kemunduran pada tingkat kenyamanan dari pemakainya.

- Hubungan antar kawasan

Koridor tanjung pura sebagai generator pergerakan menjadi penghubung antara kawasan yang berhasil dalam pertumbuhan ruang perkotaan. Namun seiring terjadinya degradasi kualitas pergerakan didalam kawasan perdagangan, menjadikan koridor ini gagal dalam membentuk sistem pergerakan transportasi kawasan yang terintegrasi yang baik (lihat gambar 5.21).

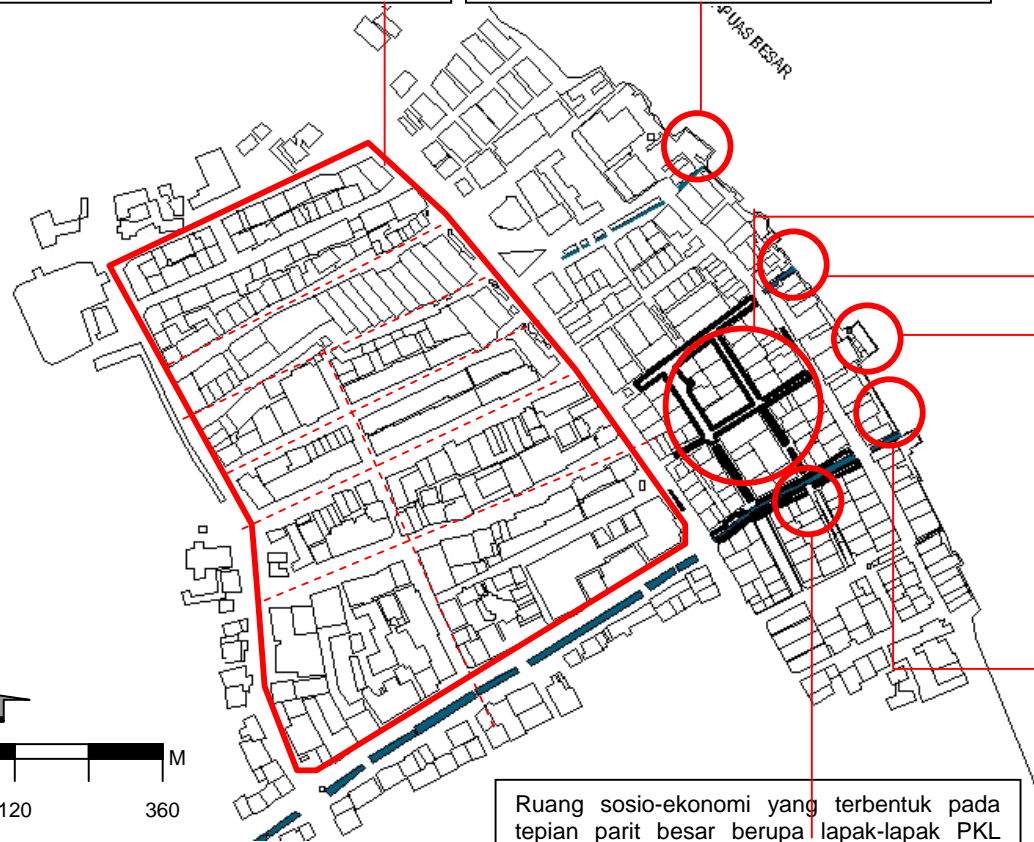
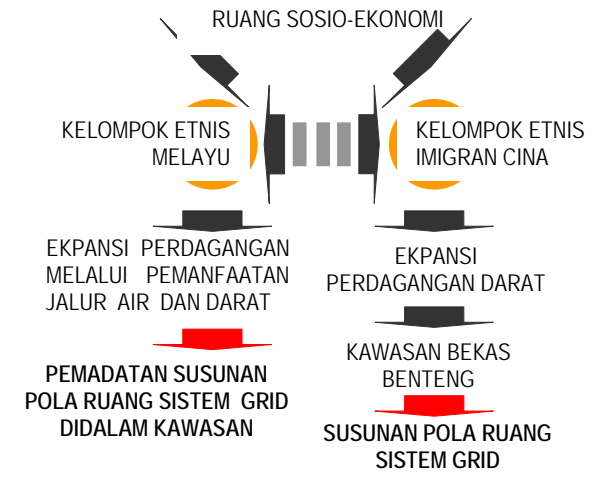


Gbr. 5.21 Analisa pola pergerakan transportasi darat pada masa pascakolonial tahun 2004  
 Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA – KALBAR

### C. Place

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada pertokoan imigran cina di kawasan pertokoan nusa indah dan Sudirman mengikuti pola jala yang terbentuk pada lingkungan tersebut merupakan sarana penghubung dalam melakukan aktifitas perdagangan dan menunjang perekonomian didalam kawasan.

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada dermaga yang tumbuh menjadi gerbang masuk transit barang dan penduduk dalam skala regional. Perannya yang sangat penting menjadikan dermaga ini sebagai tulang punggung bagi kelangsungan perekonomian kawasan pertokoan pasar kapuas besar.



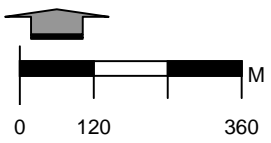
Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada pergerakan darat yang awalnya merupakan pergerakan air. Keberadaan aktifitas sektor informal ini, cenderung menciptakan karakter ruang yang kuat terhadap nilai-nilai akulturasi masyarakat tepian sungai yang terbentuk.

Ruang sosio-ekonomi yang tersisa dari pergerakan air berupa dermaga kecil dibawah jembatan untuk penyeberangan antar wilayah dengan menggunakan kapal motor.

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada pasar kapuas, dilengkapi dengan dermaga sebagai area transit baru bagi barang dan masyarakat lokal.

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada tepian parit besar berupa lapak-lapak PKL yang menjual barang-barang bekas (loak) merupakan bentuk penyebaran dari perdagangan yang telah terbentuk sebelumnya pada aliran penghubung parit.

Ruang sosio-ekonomi yang terbentuk pada tepian sungai (dibelakang bangunan toko) berupa warung-warung kopi sebagai tempat istirahat para pekerja ojek perahu motor yang ada.



Gbr. 5.22 Analisa ruang-ruang sosio-ekonomi didalam kawasan pada tahun 2004  
Sumber: Digambar ulang menurut BAPEDA – KALBAR

Dari uraian analisa pola ruang sosio-ekonomi diatas, dapat diungkapkan bahwa;

- Pola ruang sosial-ekonomi yang terbentuk pada pergerakan transportasi air (parit) mulai mengarah pada pembentukan massa baru diatas maupun sisi pergerakannya. Hal ini terjadi akibat adanya proses pertumbuhan pergerakan transportasi darat berupa pelebaran dimensi pergerakannya, sehingga ruang gerak dari parit ini semakin menyempit dan pada pola pergerakannya tidak dapat lagi efektif berfungsi.

Munculnya susunan masa baru diatas maupun disisi parit ini menandakan eksistensi nilai budaya masyarakat pribumi yang terbentuk didalam kawasan.

- Ekspansi terhadap ruang sosio-ekonomi oleh komunitas etnis pribumi, kemudian berlanjut pada pemanfaatan sisi pergerakan transportasi darat didalam kawasan pertokoan pasar kapuas besar. Hal ini membentuk interaksi antara dua komunitas pedagang yang mendukung pertumbuhan kawasan.
- Ekspansi pola ruang sosio-ekonomi yang dilakukan oleh komunitas etnis imigran cina mulai memanfaatkan terjadinya pembentukan integritas hubungan jalur pergerakan transportasi darat didalam kawasan bekas benteng belanda. Akibatnya berpengaruh pada pembentukan susunan pola ruang yang terikat dengan pembentukan pola jalan dengan susunan grid.

#### **D. Integritas kawasan**

Pada periode ini meleburnya elemen-elemen ruang perkotaan dalam suatu kesatuan tatanan yang terintegrasi dan saling berinteraksi, mengalami degradasi kekuatan bila dilihat kedudukan setiap elemen-elemennya. Hal ini khususnya terjadi pada kawasan perdagangan sebagai inti dari pertumbuhan dan perkembangan ruang dikota Pontianak.

Elemen figure ground yang terbentuk didalam kawasan ini tidak mampu mengendalikan pertumbuhan ruang kota yang memberi karakter sebagai pola ruang sebagai kota tepian sungai. Hal ini dapat dilihat dengan terbentuknya urban solid baru pada area bekas pergerakan transportasi air dan sisi pergerakan transportasi darat yang cenderung membentuk tingkat kepadatan ruang yang tinggi didalam kawasan. Pada elemen linkage sebagai pergerakan didalam kawasan, keberhasilan yang pernah dibentuk dalam mengikat pergerakan kawasan dalam suatu koordinasi yang selaras antara pergerakan transportasi air sebagai pergerakan original dan pergerakan darat sebagai generator pertumbuhan kawasan juga mengalami kemunduran kualitas dalam keruangannya maupun hubungannya. Sedangkan Elemen place didalam kawasan yang ditinjau dalam suatu nilai sosio-ekonomi yang mencerminkan bentuk kulturasi dalam kehidupan masyarakat tepian tumbuh dalam suatu bentuk tatanan yang ada. Elemen ini tetap terjaga dalam suatu pertumbuhan ruang kota disemua sisi. Hal ini dapat dilihat dari pemanfaatan ruang-ruang perkotaan dalam kondisi apapun.

Berikut ini integritas pola perkembangan pola ruang kawasan yang terbentuk dalam tahapan pertumbuhannya:

**Tabel.8 Tingkat integritas pola ruang kawasan Pada setiap tahapan perkembangan**

Periode	Aspek pola ruang kota						Intergritas kawasan	
	Figure-ground		Linkage		Place			
Prakolonial Tahun 1826	Tolok ukur	Bentuk perkembangan	pusat pemerintahan dan perdagangan	Sistem pencapaian	Skala lokal Terikat pada sungai kapuas.	Tolok ukur	Pola sosial ekonomi masyarakat	Skala perdagangan regional dan lokal membentuk komersial place yang tidak menetap (nomaden)
		Urban solid	Terkonsentrasi pada tepian sungai	Pola pergerakan	Skala regional dan lokal menyatu			
		Urban void	Sungai kapuas sebagai generator bentuk pola ruang	Hubungan antar kawasan	Sungai kapuas sebagai penghubung antar wilayah			
		Susunan ruang kawasan	Konfigurasi dan susunan ruang organik	Aktifitas pergerakan	Sebagai sarana transportasi			
	<b>Integritas</b>	<b>Sangat sederhana</b>		<b>Integritas</b>	<b>Sangat sederhana</b>		<b>Integritas</b>	<b>Sangat sederhana</b>
Kolonial Tahun 1889	Tolok ukur	Bentuk perkembangan	Benteng dan pasar terletak pada satu wilayah daratan	Sistem pencapaian	Skala lokal terikat pada parit	Tolok ukur	Pola sosial ekonomi masyarakat	Skala lokal terbentuk dua komunitas sosial ekonomi. Komunitas imigran lebih mendominasi ruang didalam kawasan perdagangan
		Urban solid	Konsentrasi pada anak sungai (parit)	Pola pergerakan	Skala regional dan lokal terpisah			
		Urban void	Parit sebagai generator pembentuk pola ruang kawasan	Hubungan antar kawasan	Disamping pergerakan darat, Parit sebagai penghubung utama			
		Susunan ruang kawasan	Terpusat pada dua generator dan membentuk pola organik	Aktifitas pergerakan	skala lokal Lebih didominasi sebagai ruang ekonomi			
	<b>Integritas</b>	<b>Sedang</b>		<b>Integritas</b>	<b>Sedang</b>		<b>Integritas</b>	<b>Sedang</b>
Kolonial Tahun 1934	Tolok ukur	Bentuk perkembangan	Terbentuk perkembangan intertesial	Sistem pencapaian	Parit dan darat menyatu dalam kawasan	Tolok ukur	Pola sosial ekonomi masyarakat	Terbentuk ruang-ruang komunal didalam pergerakan parit. Khususnya pada pola pergerakan parit didalam kawasan perdagangan.
		Urban solid	Membentuk blok bangunan deret	Pola pergerakan	Terbentuk dua pola pergerakan parit			
		Urban void	Jalur darat dan parit sebagai generator pola ruang	Hubungan antar kawasan	Lebih didominasi oleh pergerakan darat			
		Susunan ruang kawasan	Pada kawasan perdagangan Terbentuk susunan ruang grid	Aktifitas pergerakan	Parit lebih didominasi sebagai ruang perdagangan			
	<b>Integritas</b>	<b>Tinggi</b>		<b>Integritas</b>	<b>Tinggi</b>		<b>Integritas</b>	<b>Tinggi</b>
Pascakolonial Tahun 2004	Tolok ukur	Bentuk perkembangan	Pemadatan ruang didalam kawasan	Sistem pencapaian	Pergerakan air kembali pada sungai	Tolok ukur	Pola sosial ekonomi masyarakat	Ekpansi ruang darat sebagai fungsi komersial olehh komunitas pribumi
		Urban solid	Tumbuh di jalur pergerakan kawasan	Pola pergerakan	Pergerakan kendaraan menjad pedestrian			
		Urban void	Parit menjadi ruang komersial tetap.	Hub antar kawasan	Pada jalur kendaraan berputar			
		Susunan ruang kawasan	Membentuk susunan blok tunggal didalam kawasan	Aktifitas pergerakan	Didominasi sebagai ruang komersial			
	<b>Integritas</b>	<b>Rendah</b>		<b>Integritas</b>	<b>Rendah</b>		<b>Integritas</b>	<b>Tinggi</b>

## **5.2 Analisa perubahan kawasan**

Pertumbuhan suatu kota yang terbentuk dalam setiap tahapan waktu dan terakumulasi dari setiap perkembangannya merupakan suatu proses dasar dalam pemahaman terhadap dinamika tatanan ruang pada suatu kota. Perubahan demi perubahan yang terjadi tidak terlepas dari eksistensi sungai kapuas sebagai sarana dalam kehidupan bagi masyarakatnya, sehingga pada tingkat selanjutnya mengantarkan pada suatu tahapan dimana perubahan-perubahan yang terjadi memiliki dampak pada degradasi kualitas ruang perkotaan ditepian sungai, sehingga akan mengarah pada perlepasan jati dirinya dari kehidupannya sebagai masyarakat tepian sungai.

Salah satu perubahan yang dapat dipahami sebagai suatu pertumbuhan dan perkembangan suatu kota yaitu perubahan terhadap pola ruang perkotaan. Dimana dinamika dari kota yang berkembang telah mempengaruhi masyarakatnya. Artinya perkembangan masyarakat dapat terungkap dalam perkembangan kota yang terjadi secara alamiah, karena masyarakat cenderung untuk mengekspresikan kehidupan melalui perkembangan kotanya (Zhand,1999).

Berikut ini analisis perubahan melalui teknik sinkronik terhadap lapisan-lapisan periode dalam mengkaji perkembangan pola ruang perkotaan tepian sungai dikota Pontianak ;





Analisa sinkronik diatas mengungkap bentuk-bentuk perubahan yang terjadi dari setiap periode atau tahapan perkembangan pola ruang perkotaan pada kota tepian sungai, hal ini merupakan sebagai suatu dasar dalam menjelaskan transformasi-transformasi yang terjadi dalam evolusi morfologi kota yang terbentuk. Berikut ini transformasi elemen-elemen ruang perkotaan pada suatu perjalanan perkembangan kota;

#### **A. Transformasi antara periode prakolonial (1826) dan kolonial(1889)**

- Kedudukan Benteng sebagai pusat pemerintahan dan pasar sebagai pusat perdagangan didalam satu wilayah menjadikan keduanya sebagai generator aktifitas. Hal ini dapat terlihat pada orientasi bangunan pasar yang menghadap kedarat dalam rangka menghidupkan pola ruang didalam kawasan.
- Jaringan pergerakan transportasi air dalam merespon kondisi topografi lebih mendorong terbentuknya pergerakan lokal didalam kawasan. dalam mendukung sistem pemerintahan dan perdagangan didalam kawasan, jalur pergerakan darat dibentuk guna menghubungkan dermaga dengan pasar dan benteng.
- Terbentuknya pasar mendorong terbentuknya nilai sosio-ekonomi (place comercial) dari dua komunitas (cina dan pribumi) yang masih terikat dalam kondisi topografi.

#### **B. Transformasi antar tahun 1889 dan 1934 pada periode kolonial**

- Dengan adanya dua pusat aktifitas komersial dalam memfasilitasi tingkat perdangan dalam skala regional (pasar tepian sungai kapuas) dan skala lokal (pasar tepian parit besar) mendorong tingginya nilai lahan didalam kawasan, sehingga perkembangan pola ruang kawasan menyebar kedalam (intertisial) membentuk blok-blok bangunan yang tidak lagi terikat dengan kondisi topogarfi.
- Pergerakan transportasi air didalam kawasan berevolusi sebagai pemenuhan aktifitas didalam kawasan, sehingga membentuk dua pola pergerakan (didalam dan diluar) kawasan. Evolusi pada pergerakan transpotasi darat berupa terbentuknya jalur pergerakan baru yang menghubungkan dua koridor utama

didalam kawasan. Hadirnya Gabungan dua jenis pergerakan (air dan darat) mendorong terciptanya sistem pergerakan yang memberi identitas pola ruang kota tepian sungai.

- Nilai sosio ekonomi (place comercial) berevolusi dalam ekspansi ruang kawasan sebagai area perdagangan, komunitas cina mengekspansi kawasan darat sedangkan komunitas pribumi membentuk area komersial yang cenderung menetap terutama pada jalur pergerakan parit yang mengalami jalan buntu.

### **C. Transformasi antara periode kolonial(1934) dan pascakolonial(2004)**

- Ketidakmampuan ruang kawasan sebagai wadah perkembangan aktifitas perdagangan mendorong terbentuknya evolusi jalur pergerakan (urban void) menjadi massa bangunan (urban solid). Hal ini terbentuk oleh adanya beberapa jalur pergerakan parit buntu didalam kawasan, sehingga membentuk penguasaan terhadap terhadap ruang tersebut oleh komunitas pribumi yang lebih bersifat personal.
- Adanya tarik menarik kepentingan antara pedagang dan pengguna ruanga pergerakan darat, mendorong terjadinya evolusi terhadap pembentukan dua pola pergerakan (pergerakan kendaraan dan pejalan kaki) didalam kawasan perdagangan. Pada pergerakan kendaraan hanya terjadi pada dua koridor utama, sedangkan pada jalur pergerakan yang menghubungkan dua koridor lebih dimanfaatkan sebagai pedestrian.
- Evolusi nilai sosio ekonomi (place comercial) didalam kawasan perdagangan dicapai dengan beralihnya tempat perdagangan yang dibentuk oleh komunitas pribumi dari pergerakan parit ke

daratan. Hal ini menunjukkan hilangnya identitas kehidupan ekonomi masyarakat tepian sungai didalam kawasan (lost space).

Dari hasil analisa yang dilakukan terhadap perubahan dari perkembangan pola ruang kawasan kota tepian sungai di Pontianak dapat diungkapkan bahwa;

- Pada periode prakolonial, kota Pontianak diawali dengan terbentuknya inti (core) yang terdiri atas keraton sebagai pusat pemerintahan yang didukung oleh fungsi perdagangan dalam skala regional dan lokal pada dua wilayah yang berbeda. Hubungan pusat pemerintahan dan perdagangan ini sangat bergantung pada aliran sungai sebagai ruang pergerakannya dalam mendorong terbentuknya pertumbuhan fisik kawasan pada masing – masing generator aktifitas. Sehingga aspek pergerakan transportasi air paling berpengaruh sebagai dasar pembentukan pola ruang dalam skala wilayah yang tingkat integritasnya masih sangat sederhana.
- Pada masa kolonial Belanda (tahun 1889), pertumbuhan pola ruang kota yang dibentuk oleh pemerintah kolonial Belanda dalam merespon kondisi topografi diatas lahan yang dikuasainya, dicapai melalui pemanfaatan aliran parit yang bermuara pada tepian sungai kapuas sebagai pergerakan kedalam kawasan. kemudian membentuk dua generator aktifitas berupa benteng sebagai pusat pemerintahan dan pasar sebagai pusat perdagangan. Keterikatannya aliran parit sebagai pergerakan didalam kawasan, mendorong susunan pola ruang kawasan tumbuh pada kedua sisi pergerakan parit ini. Hal ini terutama terjadi pada generator

aktifitas pasar sehingga terbentuklah susunan pola ruang organik. Keberadaan parit-parit ini juga mendorong terbentuknya ruang-ruang aktifitas perdagangan bagi komunitas pribumi, lalu menciptakan kekuatan non fisik dalam mendukung pertumbuhan dan perkembangan kawasan. Dalam kondisi seperti ini, aspek pergerakan transportasi air didalam kawasan paling berpengaruh dalam pembentukan pola ruang kawasan yang dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda. Namun tingkat integritas dalam perkembangan kawasan yang terbentuk berada tingkat sedang, karena masih keterbatasan sistem pergerakan transportasi darat didalam kawasan dalam mendorong perkembangan kawasan.

- Pada masa kolonial Belanda (tahun 1934), perkembangan pola ruang kota menunjukkan ketegasan dalam hubungan antara bentuk-bentuk alamiah dengan bentuk buatan. Terutama dapat terlihat pada terbentuknya sistem pergerakan air dan darat didalam kawasan perdagangan yang mengakomodir pemenuhan kebutuhan fasilitas ruang kota. Dengan adanya sistem pergerakan didalam kawasan yang terencana mendorong terbentuknya pola ruang kawasan yang lebih efektif dalam memanfaatkan lahannya. Terbentuknya sistem pergerakan transportasi air yang terbagi menjadi dua pola pergerakan dalam melayani kebutuhan penggunaannya, kemudian disertai dengan adanya sistem pergerakan transportasi darat yang menghubungkan sistem pencapaian didalam kawasan mendorong terbentuknya ruang-ruang ekonomi baru baik bagi komunitas cina maupun pribumi. Sehingga memberi kekuatan dalam pertumbuhan pola ruang kawasan yang dibentuk oleh pasar sebagai generator aktifitasnya.

Pada kondisi ini, ketiga aspek (figure-ground, Linkage dan Place) sepenuhnya berpengaruh dalam pembentukan pola ruang kawasan, Sehingga menghasilkan tingkat integritas kawasan yang tinggi, dimana pola ruang kawasan yang terbentuk baik secara fisik maupun non fisik tumbuh dalam kedinamisan kota sebagai kota tepian sungai.

- Pada masa pascakolonial Belanda (tahun 2004), perkembangan ruang kota membentuk ekspansi aktifitas baik pada fungsi perdagangan yang dibentuk oleh komunitas Cina maupun komunitas pribumi. Munculnya pembagian pola pergerakan pada sistem pergerakan transportasi air yang dibentuk dalam melayani skala kawasan mendorong terbentuknya aktifitas perdagangan diatas parit yang cenderung menetap sehingga mendorong terbentuknya perubahan urban void menjadi urban solid. Hal ini menciptakan adanya tarik menarik kepentingan antara pengguna jalan dengan para pedagang. Sehingga terputusnya pergerakan kendaraan yang menghubungkan dua koridor utama didalam kawasan perdagangan. Dalam kondisi seperti ini, aspek sosial ekonomi yang berada pada sistem pergerakan didalam kawasan mendorong terjadinya perubahan pola ruang kawasan pada penurunan kualitas ruang yang dibentuknya. Sehingga integritas kawasan yang terbentuk berada pada tingkat rendah, dimana aspek figure-ground dan linkage melemah. Akan tetapi aspek sosial ekonomi didalam kawasan sangat menguat.

# Bab. VI Kesimpulan dan rekomendasi

## 6.1 Kesimpulan

Kota Pontianak diawali dengan terbentuknya inti (core) yang terdiri atas keraton sebagai pusat pemerintahan yang dipimpin oleh Kesultanan Keraton Kadariah dan didukung oleh fungsi perdagangan baik dalam skala regional maupun lokal. Dimana ruang komersial yang dibentuk keduanya masih menyatu dalam satu dermaga. Pada skala lokal, sistem perdagangan yang dibentuk oleh komunitas pribumi bersifat tidak tetap (*nomade*), sehingga pertumbuhan fisik kawasan yang terbentuk lebih didominasi oleh komunitas pedagang berasal dari luar pulau.

Selanjutnya pada periode kolonial Belanda (tahun 1889), pertumbuhan kota Pontianak yang dibentuk dalam merespon kondisi topografi diatas lahan yang dikuasainya, dicapai melalui pemanfaatan aliran parit yang bermuara pada tepian sungai kapuas sebagai pergerakan kedalam kawasan. Keterikatannya aliran parit sebagai pergerakan didalam kawasan, mendorong susunan pola ruang kawasan tumbuh pada kedua sisi pergerakan parit ini. Pada generator aktifitas perdagangan, keberadaan parit-parit ini mendorong terbentuknya ruang-ruang aktifitas perdagangan bagi komunitas pribumi maupun imigran cina, sehingga terjadi perubahan dalam pembedaan zonifikasi ruang komersial antara skala regional dan lokal. Disamping itu sistem perdagangan pada komunitas pribumi yang awalnya memiliki intensitas yang rendah, kini berubah menjadi intensitas yang tinggi. Hal ini menciptakan kekuatan non fisik dalam mendukung pertumbuhan dan perkembangan kawasan. Dalam kondisi seperti ini integritas kawasan yang terbentuk berada tingkat sederhana, karena masih keterbatasan sistem pergerakan transportasi didalam kawasan dalam mendorong perkembangan kawasan.

Masih dalam periode masa kolonial Belanda (tahun 1934), perkembangan pola ruang kota menunjukkan ketegasan dalam kolaborasi antara bentuk-bentuk alamiah dengan bentuk buatan. Terutama dapat terlihat pada terbentuknya sistem pergerakan air dan darat didalam kawasan perdagangan yang mengakomodir pemenuhan kebutuhan fasilitas ruang kota. Dengan adanya sistem pergerakan didalam kawasan yang terencana mendorong terbentuknya pola ruang kawasan yang lebih efektif dalam memanfaatkan lahannya.

Terbentuknya sistem pergerakan transportasi air yang terbagi menjadi dua pola pergerakan dalam melayani kebutuhan penggunanya, kemudian disertai dengan adanya sistem pergerakan transportasi darat yang menghubungkan sistem pencapaian didalam kawasan mendorong terbentuknya ruang-ruang ekonomi baru baik bagi komunitas cina maupun pribumi. Sehingga mengantarkan pada suatu perubahan dari sistem perdagangan komunitas pribumi yang tidak menetap (*nomaden*) menjadi menetap karena adanya rasa memiliki (*property*) terhadap sistem ruang perkotaan yang dibentuk. Pada kondisi ini tingkat integritas kawasan yang terbentuk berada pada tingkat tinggi, dimana elemen-elemen pola ruang kawasan yang terbentuk baik secara fisik maupun non fisik tumbuh dalam keharmonisan dengan kondisi topografi kota sebagai kota tepian sungai.

Selanjutnya dalam periode pascakolonial Belanda (tahun 2004), perkembangan ruang kota terbentuk dari implementasi nilai sosio ekonomi masyarakatnya melalui ekspansi aktifitas fungsi perdagangan yang dibentuk oleh komunitas cina maupun komunitas pribumi. Munculnya pembagian pola pergerakan pada sistem pergerakan transportasi air yang dibentuk dalam melayani skala kawasan mendorong terbentuknya aktifitas perdagangan diatas parit yang cenderung menetap sehingga mendorong terbentuknya perubahan urban void menjadi urban solid baik pada koridor pergerakan transportasi air maupun darat. Hal ini menciptakan terjadinya perubahan nilai-nilai sosio budaya

masyarakat yang awalnya terikat pada kehidupan parit menjadi lebih terikat pada pergerakan darat. Akibatnya terjadi tarik menarik kepentingan antara pengguna jalan dengan para pedagang. Sehingga berdampak pada terputusnya pergerakan kendaraan yang menghubungkan dua koridor utama didalam kawasan perdagangan. Dalam kondisi seperti ini integritas kawasan yang terbentuk berada pada tingkat rendah, dimana pola ruang kawasan yang terbentuk menunjukkan arah perkembangan yang tidak terkendali.

## **6.2 Rekomendasi**

Dengan adanya temuan dan hasil penelitian yang telah diperoleh, maka diajukan beberapa saran-saran sebagai berikut:

### **A. Rekomendasi untuk penataan kawasan**

- Perlunya penataan kawasan yang dapat mengembalikan identitasnya sebagai kota tepian sungai yang memiliki karakter sebagai kota yang terikat dengan kondisi topografinya.
- Pentingnya makna kehidupan yang dibentuk oleh masyarakatnya, sehingga dalam penataannya perlu memperhatikan unsur ini agar tidak terjadi kegagalan yang berulang pada perkembangan kota selanjutnya.
- Elemen linkage dalam bentuk sistem pergerakan didalam kawasan perlu mendapat perhatian khusus sebagai suatu inti dari dinamika pertumbuhan kota, sehingga membentuk suatu tatanan ruang yang mendorong berjalannya fungsi aktifitas kawasan yang dinamis.
- Perlunya penataan kembali kawasan perdagangan pada sektor informal yang dibentuk oleh PKL tanpa harus menghilangkan eksistensinya dalam menghidupkan kawasan.

## **B. Rekomendasi untuk peneliti lain**

- Melakukan penelitian lanjutan dalam menentukan arah kebijakan penataan kawasan yang berlandaskan pada sejarah kota Pontianak sebagai kota yang sangat bergantung pada kehidupan sungai, khususnya pada kawasan perdagangan di pasar kapuas besar sebagai salah satu peninggalan sejarah yang masih tersisa dalam memicu pertumbuhan dan perkembangan pola ruang perkotaan.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Buku-buku Teks

- Breen ann and Rigby Dick, 1994, *Waterfront-Cities Reclaim Their Edge*, McGraw-Hill, Inc United Stated.
- Cullen, Gordon, 1975, *Twonscape*, Van Nostrand Reinhold, New york.
- Danisworo, Diktat Teori Perancangan Urban, Program Studi Perancangan Arsitektur Pasca Sarjara ITB, Bandung
- Darmawan, Edy, 2003, *Teori dan Implementasi Perancangan Kota*, BP UNDIP, Semarang.
- Darmawan, Edy dan Ratnatami,Ariko 2005, *Bentuk-Makna-ekpresi Arsitektur Kota Dalam Suatu Kajian Penelitian*,BP-UNDIP, Semarang
- Gallion and Esner, 1992, *Pengantar Perancangan Kota*, Erlangga, Jakarta
- Hasanudin dkk, 2000, *Pontianak 1771-1900; suatu tinjauan sejarah sosial*, Romeo Grafika-Pontianak
- Lynch, Kevin. 1962, *The Image of The City*, The Maaschusetts Institute of Technology, USA
- Kostof, Spiro, 1991, *The City Shaped*, Thames and Hudson, London
- Madanipour Ali, 1996, *Design Of Urban Space – An Inquiry Into a Social-spatial Process*, John Wiley & Sons, England
- Moloeng, Lexy J, 2005, *Metodologi Penelitan Kualitatif-edisi revisi*, Remaja Roksdakarya, Bandung
- Morlok, Edward, 1991, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- Muhadjir, Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake sarasain, Yogyakarta
- Rossi,aldo, 1982, *The Architecture of the city*, MIT press. Cambridge
- Sitte, Camillo, 1968, *City planning according to artistic principle*, London
- Soetomo, Sugiono, 2005, *Dari Urbanisasi ke Morfologi Kota – mencari konsep pembangunan dan tata ruang kota yang beragam*, BP UNDIP, Semarang.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, VNR Company, New York
- Tsukio Yoshio, 1984, *Waterfront*, Process Architecture Publishing Co, Ltd, Tokyo Japan

Yunus, Sabari hadi, 2005, Struktur Tata Ruang Kota, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

\_\_\_\_\_,2005, Klasifikasi Kota, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Zhand, Markus, 1999, Perancangan Kota Secara terpadu, Kanisius, Yogyakarta.

## **2. Tesis**

Jatmiko Tri,Iwan Nugroho, 2001, *Keterkaitan perkembangan kota dengan perubahan jatidiri kawasan – studi kasus koridor Bojong semarang*, Tesis Program Pasca Sarjana MTA-UNDIP

Karsono, Danarti, 1996, *Kajian Perubahan bentuk tata ruang lingkungan permukiman di kauman Surakarta*, Tesis Program Pasca Sarjana MTA-UNDIP

Marsudi, Joko, 1998, *Pengaruh Perubahan lahan terhadap tata ruang lingkungan – studi kasus kelurahan pendiri kidul*, Tesis Program Pasca Sarjana MTA-UNDIP

Rizal, Muhammad, 2002, *Karakteristik pola ruang kota pinggiran sungai di kota siak sri indrapua – riau*, Tesis program Pasca Sarjana MTA-UNDIP

Zaidulfar, Eko Alvares, 2002, *Morfologi Kota Padang*, Disertasi program Doktoral dalam ilmu teknik – UGM