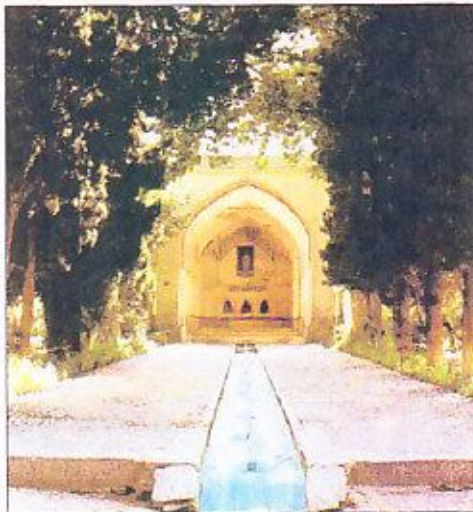


MEDIA MATRASAIN

JURNAL ARSITEKTUR, SAINS, KOTA PERMUKIMAN DAN LINGKUNGAN

VOLUME 4 NO 2 NOVEMBER 2008



JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SAM
RATULANGI
MANADO

PROJECT PERFORMANCE ASSESSMENT IN CONSTRUCTION INDUSTRY IN IRAN

Mohammad Khoshgoftar, Abu Hassan Abu Bakar, Omar Osman

KAJIAN AWAL TERHADAP MINAT SYARIKAT-SYARIKAT PENILAI BERDAFTAR DALAM MENJALANKAN AMALAN PENGURUSAN HARTA TANAH DI MALAYSIA

Mohd Zaki Arif, Rohaya Ghani, Nor'Ani Yusuf

FUNGSI LATEN RUANG JALAN MALIOBORO JOGJAKARTA

Edi Purwanto

ANALISIS KETERSEDIAAN AIR SUNGAI LIKUPANG

Jeffy Swingly Frans Sumarauw

THE IDENTIFICATION OF THE PRIMARY TOURISM PRODUCT BASED ON TOURISTS' TRAVEL BEHAVIOUR: A CASE FOR THE CITY OF MEDAN, INDONESIA

Rahmawaty Abu Hassan, Hairul Nizam Ismail, Abu Hassan Abu Bakar

HOUSING ESTATE DESIGN ON DIFFERENTIATED TERRAIN AREAS IN YANGON, Myanmar

Bi Khaing Zin Lin, Swe Swe Aye

APLIKASI KEGIATAN PENGEMBANGAN PERMUKIMAN PERDESAAN DALAM MITIGASI EROSI PULAU KINABUHUTAN – MINAHASA UTARA

Pierre H. Gosal

PERBAIKAN KUALITAS PERMUKIMAN KUMUH MELALUI KONSEP TRIDAYA

Rieneke L. E. Sela

PERSIAN GARDEN (CHAHAR BAGH)

Narges Ahghar

PENGARUH PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU PADA PERKEMBANGAN KAWASAN DI SEKITAR KAKI JEMBATAN DI WILAYAH KABUPATEN BANGKALAN DAN KOTAMADYA SURABAYA – PROPINSI JAWA TIMUR

Paulus Bawole

ASSESSMENT AND MANAGEMENT OF RISK IN THE CONSTRUCTION INDUSTRY: A CASE OF THE SULTANATE OF OMAN

Khalid Bin Ali, Abu Hassan Bin Abu Bakar

IDEN TIFIKASI RESIKO (GEDUNG OLAH RAGA EKA CIPTA WIDJAYA – KAYUWATU MANADO)

Grace Malingkas

APPLICATION OF THE IDEAL CONCEPTS OF PARTNERING FOR MALAYSIAN CONSTRUCTION INDUSTRY

Abdelnaser Omran, Abdullah Mahmood, Rosdiana B.A., Abu Hassan Abu Bakar, Aristotikus Tungka

CORRELATION BETWEEN HEALTH AND HOUSING FOR WALK-UP APARTMENTS IN YANGON, MYANMAR

Yuzana Lwin, Swe Swe Aye

ANALYSIS ON OPEN SPACE FOR WALK-UP APARTMENT ESTATES IN YAGON, MYANMAR

Lily Khaing, Swe Swe Aye

SEMIOTIK ARSITEKTUR RUMAH TINGGAL PERSPEKTIF KULTUR MINAHASA

Joseph Rengkung

KAJIAN TERHADAP KONSEP ELEMEN ALAMI DALAM PEMBANGUNAN DAERAH TEPIAN PANTAI

Aristotikus Tungka

MEDIA MATRASAIN

JURNAL ARSITEKTUR, SAINS, KOTA PERMUKIMAN DAN LINGKUNGAN

VOLUME 4 NO 2 NOVEMBER 2008

Penanggung Jawab

DR. Ir. Linda Tondobala, DEA

Pemimpin Redaksi

Aristotulus E. Tungka, ST, MT Ars

Anggota Redaksi

Ir. Kussoy John Wallan, MT Ars

O. Rogi, ST, MSI

Ir. Dedi Erdiono, MT Ars

Ir. Pierre H. Gosal, MEDS

Dwight M. Rondonuwu, ST, MT Ars

Redaktur Ahli

Prof. Julaihi Wahid, B.Arch, M.Arch, Ph.D

Universiti Sains Malaysia

Prof. DR. Ir. Nindya Suwarno, M.Phil, Dipl Arch

Universitas Gajah Mada

Abdelnaser Omran, MSc, Ph.D

Universiti Sains Malaysia

Prof. Ir. M. Nawawiy Loebis, M.Phil, Ph.D

Universitas Sumatera Utara

Prof. Ir. Totok Roesmanto, MEng

Universitas Diponegoro

Prof. DR. Ir. Sangkertadi, DEA

Universitas Sam Ratulangi

Pelaksana Redaksi

Ketua Harian/Bendahara

Ir. William Nangoy, MSI

Sekretariat

Verry Lahamendu, ST

Artistik/Editing

A. Tungka

Disain Cover

risto

Penerbit

Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik

Universitas Sam Ratulangi

Jl. Kampus Unsrat Bahu, Manado 95115

Telp. (0431) 827578, HP. 081523620753

e-mail : matrasain@yahoo.com

Diterbitkan 2 (dua) kali setahun

Bulan Mei dan Nopember

Edisi pertama Nopember 2005

Gambar Sampul Depan: atas: Bagh-e-Shazde in Mahan, Iran

Bawah : Bagh-e-Fin in Kashan, Iran

(Narges Ahghar, Iran)

PERPUSTAKAAN PRIBADI

Dr. Ir. EDI PURWANTO, MT

Jln. Danguharjo 115 - Banyuwangi
Telp. 7478513 - Semarang

MEDIA MATRASAIN

JURNAL ARSITEKTUR, SAINS, KOTA PERMUKIMAN DAN LINGKUNGAN

VOLUME 4 NO 2 NOVEMBER 2008

DAFTAR ISI

SEKAPUR SIRIH.....	iii
PROJECT PERFORMANCE ASSESSMENT IN CONSTRUCTION INDUSTRY IN IRAN Mohammad Khoshgoftar, Abu Hassan Abu Bakar, Omar Osman.....	1-11
KAJIAN AWAL TERHADAP MINAT SYARIKAT-SYARIKAT PENILAI BERDAFTAR DALAM MENJALANKAN AMALAN PENGURUSAN HARTA TANAH DI MALAYSIA Mohd Zaki Arif, Rohaya Ghani, Nor'Aini Yusuf.....	12-20
FUNGSI LATEN RUANG JALAN MALIOBORO JOGJAKARTA Edi Purwanto.....	21-28
ANALISIS KETERSEDIAAN AIR SUNGAI LIKUPANG Jeffrey Swingly Frans Sumarauw.....	29-32
THE IDENTIFICATION OF THE PRIMARY TOURISM PRODUCT BASED ON TOURISTS' TRAVEL BEHAVIOUR: A CASE FOR THE CITY OF MEDAN, INDONESIA Rahmawaty Abu Hassan, Halim Nizam Ismail, Abu Hassan Abu Bakar.....	33-47
HOUSING ESTATE DESIGN ON DIFFERENTIATED TERRAIN AREAS IN YANGON, Myanmar Ei Khaling Zin Lin, Swe Swe Aye.....	48-51
APLIKASI KEGIATAN PENGEMBANGAN PERMUKIMAN PERDESAAN DALAM MITIGASI EROSI PULAU KINABUHUTAN – MINAHASA UTARA Pierre H. Gosal.....	52-59
PERBAIKAN KUALITAS PERMUKIMAN KUMUH MELALUI KONSEP TRIDAYA Rieneke L. E. Sela.....	60-66
PERSIAN GARDEN (CHAHAR BAGH) Narges Ahghar.....	67-73
PENGARUH PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU PADA PERKEMBANGAN KAWASAN DI SEKTAR KAKI JEMBATAN DI WILAYAH KABUPATEN BANGKALAN DAN KOTAMADYA SURABAYA – PROPINSI JAWA TIMUR Paulus Bawole.....	74-90
ASSESSMENT AND MANAGEMENT OF RISK IN THE CONSTRUCTION INDUSTRY: A CASE OF THE SULTANATE OF OMAN Khalid Bin Ali, Abu Hassan Bin Abu Bakar.....	91-99
IDENTIFIKASI RESIKO (GEDUNG OLAH RAGA EKA CIPTA WIDJAYA – KAYUWATU MANADO) Grace Malingkas.....	100-104
APPLICATION OF THE IDEAL CONCEPTS OF PARTNERING FOR MALAYSIAN CONSTRUCTION INDUSTRY Abdelnaser Omran, Abdullah Mahmood, Rosdiana B.A., Abu Hassan Abu Bakar, Aristotulus Tungka.....	105-117
CORRELATION BETWEEN HEALTH AND HOUSING FOR WALK-UP APARTMENTS IN YANGON, MYANMAR Yuzana Lwin, Swe Swe Aye.....	118-126
ANALYSIS ON OPEN SPACE FOR WALK-UP APARTMENT ESTATES IN YAGON, MYANMAR Lily Khaling, Swe Swe Aye.....	127-134
SEMIOTIK ARSITEKTUR RUMAH TINGGAL PERSPEKTIF KULTUR MINAHASA Joseph Rengkung.....	135-141
KAJIAN TERHADAP KONSEP ELEMEN ALAMI DALAM PEMBANGUNAN DAERAH TEPIAN PANTAI Aristotulus Tungka.....	142-146

FUNGSI LATEN RUANG JALAN MALIOBORO JOGJAKARTA

Dr.Ir. Edi Purwanto, MT
 Staf Pengajar Jurusan Arsitektur
 Fakultas Teknik Universitas Diponegoro
 Email : edipurw4nto@yahoo.com

ABSTRAK

Secara fisik jalan merupakan bagian dari sistem transportasi yang berfungsi sebagai sarana berlalu lintas tidak hanya oleh kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor bahkan manusia. Namun ketika jalan dilihat sebagai sebuah ruang tiga dimensi, dengan pelingkup berupa fasad bangunan, pepohonan, dan unsur-unsur *street furniture*, maka jalan tidak lagi hanya sekedar dilihat sebagai sarana berlalu lintas namun ruang jalan akan dilihat sebagai sebuah *place*.

Sebuah seting seperti jalan misalnya, memiliki fungsi manifes yaitu fungsi dasar atau fungsi tetap dari suatu lingkungan binaan yang ditentukan/ direncanakan sejak awal dan kegiatan manifes adalah kegiatan spesifik dari fungsi tersebut. Namun ruang jalan juga mempunyai fungsi laten yang merupakan "fungsi sampingan" yang terjadi kemudian karena adanya kegiatan-kegiatan "varia" yang muncul meskipun biasanya tidak dipertimbangkan sebelumnya dalam perencanaan.

Ruang jalan Malioboro Jogjakarta merupakan ruang jalan yang tidak hanya mempunyai fungsi manifes namun juga kaya dengan fungsi-fungsi laten. Kekayaan fungsi laten di ruang jalan ini disebabkan oleh keberjalanan antara ruang jalan ini dengan nilai-nilai kehidupan sosial-ekonomi-budaya-politik yang dikembangkan oleh pelaku ruangnya secara menyejarah akan membentuk fungsi-fungsi laten secara alamiah. Eksistensi fungsi laten ruang jalan Malioboro menjadi sangat penting sebagai upaya memperkuat eksistensi dan karakter ruang jalan itu sendiri.

Kata kunci : fungsi manifes, fungsi laten, *place*.

PENDAHULUAN

Selama ini ruang jalan Malioboro sebagai bagian dari pusat kota Jogjakarta lebih tepat bila dipandang sebagai suatu tempat (*place*). Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa ruang jalan tersebut menyediakan ruang (*space*) untuk kegiatan, untuk orientasi, disamping mempunyai karakter sebagai jiwa tempat, untuk identifikasi. Selanjutnya karakter yang spesifik dapat membentuk suatu identitas, yang merupakan suatu pengenalan bentuk dan kualitas ruang perkotaan, yang secara umum disebut *a sense of place*. Pemahaman tentang nilai dari tempat ini merupakan pemahaman tentang keunikan dan kekhasan ruang jalan Malioboro secara khusus, bila dibandingkan dengan tempat lain (Purwanto, 1996). Berbagai macam fungsi disandang ruang jalan ini, yaitu fungsi sebagai ruang ekonomi, ruang sosial, ruang budaya, ruang politik dan ruang kosmologi (Usman dkk, 2006). Fungsi-fungsi ruang yang disandang tersebut tidak terbangun dalam waktu yang bersamaan, namun melalui proses panjang.

Kiranya peran sejarah dan dinamika aktifitas yang ditumbuhkembangkan oleh pelaku ruangnya mempunyai faktor yang sangat penting dalam membentuk fungsi-fungsi tersebut. Dalam konteks kekinian, ruang jalan ini dihuni dan diberi kegiatan oleh berbagai macam pelaku ruang yang beragam seperti karyawan kantor, pemilik toko, pedagang kaki lima, tukang becak dan andong dan sebagainya. Selain itu, ruang jalan ini dijadikan tempat oleh para seniman, budayawan untuk mengekspresikan ide-ide dan kreatifitasnya.



Gambar 1
Peta Lokasi Jalan Malioboro
Sumber : Purwanto, 2007

Ruang jalan ini juga dijadikan sebagai tempat para mahasiswa dan elemen masyarakat lainnya untuk menyampaikan pikiran-pikiran cerdas dan kritis. Oleh karena itu, keberjalanan antara ruang jalan ini dengan nilai-nilai kehidupan sosial-ekonomi-budaya-politik yang dikembangkan oleh pelaku ruangnya secara menyebarkan akan membentuk fungsi-fungsi laten secara alamiah.

Keberjalanan berdasarkan hubungan pelaku ruang-ruang yang berlangsung

selama ini, melahirkan berbagai macam persepsi, emosi, dan perasaan kepada pelaku ruangnya. Kemudian hubungan tersebut melembaga menjadi hubungan saling mengikat dan tersimpan kuat dalam ingatan kognisi masing-masing pelaku ruang dan akhirnya menjadi faktor penting terbangunnya fungsi laten di ruang jalan ini. Penggalan fungsi laten ruang jalan Malioboro menjadi sangat penting sebagai upaya memperkuat eksistensi dan karakternya.

KAJIAN TEORITIK FUNGSI JALAN: FUNGSI MANIFES VS FUNGSI LATEN

Definisi jalan diungkapkan oleh Rapoport (dalam Moughtin, 1992), secara morfologis kurang lebih ruang linier yang dibatasi oleh bangunan-bangunan, ruang tersebut biasanya digunakan untuk sirkulasi dan kadang-kadang untuk aktifitas lainnya. Dari jalanlah seseorang akan mendapatkan pengalaman akan sebuah kota (Bishop, 1989). Selanjutnya Jacobs (1993), mengatakan jalan adalah tidak hanya sebuah arti dari sirkulasi tetapi juga sebagai arena untuk ekspresi sosial. Menurut Spurrier (dalam Bishop, 1989), jalan tidak dapat dipertimbangkan hanya sebagai jalur kendaraan, tetapi secara keseluruhan menjadi bagian integral kehidupan manusia. Dewasa ini sebuah jalan lebih tertuju bukan hanya sebatas jalan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas namun juga memiliki esensi sebagai sebuah ruang bagi masyarakat. Appleyard (1981), mengungkapkan bahwa jalan adalah pusat sosial kota dimana masyarakat berkumpul, tapi juga sekaligus merupakan saluran pencapaian dan sirkulasi. Hal ini diperkuat oleh Jacobs (1993), yang mengatakan bahwa jalan yang baik mendorong partisipasi, masyarakat berhenti untuk berbicara atau mungkin mereka duduk dan melihat, sebagai peserta pasif, menerima apa yang ditawarkan jalan. Menurut Moughtin (1992), pada setiap perencanaan sebuah jalan timbul pertanyaan, "apa yang dapat terjadi di jalan ini?". Selanjutnya, dari fungsi awal jalan sebagai jalur penghubung, muncul kegiatan lain di sepanjang jalan tersebut, namun harus dilihat pula dari beberapa aspek lainnya, seperti peranan jalan itu sendiri dari sudut pandang masyarakat, tipe dari bangunan disekitarnya serta penataan *landscape* yang mendukung. Moughtin (1992), memberikan

pengertian bahwa jalan merupakan sebuah keseluruhan, sebuah ruang tiga dimensi diantara dua garis bangunan maupun pepohonan. Pernyataan ini didukung oleh Ching (1996), yang menyatakan bidang dinding eksterior memisahkan sebagian ruang untuk menciptakan suatu lingkungan interior yang terkontrol. Jadi jalan merupakan sebuah ruang (*space*) yang terbentuk dari keberadaan bangunan dan *landscape* yang melingkupinya. Trancik (1986), memberikan penjelasan bahwa sebuah ruang (*space*) akan ada kalau dibatasi dengan sebuah *void* dan sebuah *space* menjadi sebuah tempat (*place*) kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. Pernyataan ini diperkuat oleh Schulz (1984), menyatakan sebuah *place* adalah sebuah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri. Zahnd (1999), menambahkan sebuah *place* dibentuk sebagai sebuah *space* jika memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Selanjutnya Zahnd menambahkan, suasana itu tampak dari benda yang konkret (bahan, rupa, tekstur, warna) maupun benda yang abstrak, yaitu asosiasi kultural dan regional yang dilakukan oleh manusia di tempatnya.

Dalam konteks terbentuknya karakter jalan, bangunan sebagai salah satu pembentuk karakter jalan dilihat dari penempatan bangunan-bangunan yang melingkupi sepanjang jalan, tingkat kepentingan bangunan berupa fungsi bangunan tersebut serta kegiatannya, serta *landscape* yang ada disepanjang jalan memberikan dukungan terhadap karakter jalan yang terbentuk. Madanipour (1996), memberikan penjelasan bahwa dalam memahami tempat (*place*) dan ruang (*space*) menyebut 2 aspek yang berkaitan: [i] kumpulan dari bangunan dan artefak (*a collection of building and artifacts*); [ii] tempat untuk berhubungan sosial (*a site for social relationship*).

Berdasarkan uraian teori diatas memberikan penjelasan bahwa jalan tidak saja memiliki fungsi sebagai jalur lalu lintas saja, namun muncul sebagai tempat sosial masyarakat yang melakukan kegiatan di dalamnya, dan sebuah jalan dapat dikatakan menjadi sebuah ruang bilamana jalan

tersebut memiliki ciri khas budaya setempat, dan terbentuk atas keberadaan bangunan yang melingkupinya serta *landscape* yang ada. Ruang ini oleh pelaku ruang diberi kegiatan di dalamnya, dihuni oleh keberagaman pelaku didalamnya, mulai dari pekerja kantor pemerintahan, pedagang kakilima, dan lain sebagainya. Selain itu ada pengguna lain pada ruang ini seperti pelaku komunitas kendaraan, pelaku ekonomi berupa kegiatan-kegiatan periklanan serta tukang parkir jalan. Keberadaan pengguna ruang ini diduga merupakan suatu bagian yang saling terkait, antar pengguna ruang tidak terjadi konflik, berupa penentuan batas wilayah, perebutan hak berada dalam satu ruang, indikasinya adalah mereka saling melengkapi keberadaannya seperti ada sebuah norma dan pranata yang telah disepakati antar pengguna ruang.

Kegiatan yang timbul pada sebuah jalan tersebut oleh Rapoport (1977) dikatakan sebagai fungsi laten yang merupakan "fungsi sampingan" yang terjadi kemudian karena adanya kegiatan-kegiatan "varia" yang muncul meskipun biasanya tidak dipertimbangkan sebelumnya dalam perencanaan. Disamping fungsi jalan yang memiliki fungsi manifest yaitu fungsi dasar atau fungsi tetap dari suatu lingkungan binaan yang ditentukan / direncanakan sejak awal dan kegiatan manifest adalah kegiatan spesifik dari fungsi tersebut (Rapoport, 1977).

JALAN MALIOBORO DAN FENOMENA FUNGSI LATEN

Aktifitas di ruang jalan Malioboro setelah masa kemerdekaan masih diwarnai upaya pejuang Republik Indonesia mengusir sisa-sisa pasukan penjajah Belanda. Hal tersebut tergambarkan dalam peristiwa Serangan Umum 1 Maret tahun 1949, yang kemudian diabadikan dalam monumen perjuangan "Serangan Oemoem 1 Maret". Sampai dengan awal tahun 1960, aktifitas di jalan Malioboro masih belum memperlihatkan sesuatu yang bersifat menonjol. Perkembangan aktifitas di jalan Malioboro mulai ramai dan menonjol ketika sekelompok seniman atau budayawan berkumpul di lokasi tersebut kurang lebih sekitar tahun 1968. Salah seorang budayawan bernama Umu Landu Paranggi mendirikan PSK (Persada *Study Club*), yang dianggap memelopori tempat bertemunya para

seniman dan budayawan. Mereka biasa berkumpul di depan Pasar Bringhamdjo, Hotel Garuda, Kantor DPU, Hotel Mutiara, dan gedung Senisono. Seiring dengan perkembangan waktu, Pasar Bringhamdjo berkembang sebagai pusat perdagangan, sekitar gedung Senisono tempat berkumpulnya para seniman, dan Gedung bioskop Indra sebagai pusat rekreasi. Perkembangan selanjutnya, jalan Malioboro menjadi pusat kegiatan ekonomi, budaya, dan rekreasi.

Penataan jalan Malioboro dimulai pada tahun 1970, ketika ada himbauan dari Presiden Soeharto, untuk menggugah kesadaran menghidupkan toko-toko di sepanjang jalan Malioboro. Realisasi dari himbauan ini adalah dengan memperlebar jalan dan membuat gerowokan (*arcade/archaide*) lebar 3 meter pertokoan sebagai tempat berlindung bagi pejalan kaki. Usaha memperlebar jalan bersamaan dengan makin banyaknya pemakaian sepeda dan kendaraan bermotor. Penataan jalan Malioboro dibuat dengan cara membagi jalur cepat, jalur lambat dan jalur pejalan kaki. Pembagian antara jalur cepat, jalur lambat dan jalur pejalan kaki, dimaksudkan sebagai upaya untuk memperlancar fungsi masing-masing jalur.



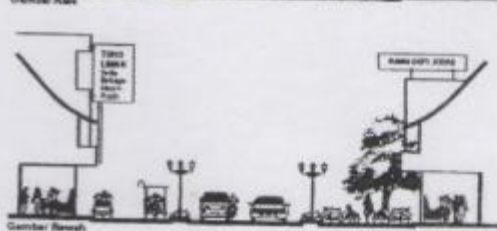
Gambar 2

Arcade di depan toko jalan Malioboro lebar
Sumber: Purwanto, 2007

Penggerowokan 3 meter pada setiap toko yang pada mulanya dimaksudkan untuk melindungi pejalan kaki dan menghidupkan toko-toko di sepanjang jalan Malioboro akhirnya dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima untuk menjajakan barang dagangannya, yang diperkirakan muncul sekitar tahun 1980-an. Barang souvenir dan barang-barang lain seperti pakaian batik

klasik "Malioboronan" mendominasi perdagangan kaki lima disana.

Pedagang kaki lima yang tergabung dalam Koperasi Tri Dharma diberi ijin resmi (legalisasi) pada tahun 1987, mereka berjualan menghadap toko, kemudian pada tahun 1992 legalisasi diberikan bagi pedagang kaki lima yang tergabung dalam Pemalni yang berjualan membelakangi toko. Legalisasi bagi pedagang kaki lima di jalan Malioboro baik di depan toko atau yang membelakangi toko, dianggap sebagai suatu pengakuan terhadap keberadaan pedagang kaki lima, tetapi pada perkembangannya ternyata menjadi bumerang karena setiap pendatang atau orang Jogjakarta sendiri yang ingin berdagang akan meminta hak yang sama sehingga terjadi kepadatan kegiatan.



Gambar 3

Potongan Jalan Malioboro sebelum Masa Kemerdekaan (gambar atas) dan Kondisi Sekarang (gambar bawah)
Sumber: Purwanto, 2007

Menyikapi keberadaan jalan Malioboro, muncul berbagai pendapat, satu pihak menganggap hal tersebut sebagai aset pariwisata, akan tetapi pihak yang lain menganggap sudah mencapai kepadatan maksimal dan perlu untuk didesentralisasikan ke lokasi lain. Desentralisasi kegiatan di tempat lain secara teoritis mungkin bisa dilakukan, tetapi dalam prakteknya menjadi sangat sulit karena *image* tentang jalan Malioboro bukan hal yang mudah untuk dipindahkan.

Saat ini, aktifitas di jalan Malioboro sudah sangat beragam, pada malam hari disaat toko-toko tutup sekitar pukul 21.00, pedagang lesehan dengan makanan khas seperti ayam

goreng, nasi gudeg, nasi liwet, burung dara, dan wedang jahe mengisi kekosongan malam. Pengamen, dan pengemis mencari kesempatan dengan menengadahkan tangan meminta belas kasihan kepada pendatang yang kebetulan sedang jajan di lesehan. Kawasan Malioboro mungkin sudah dianggap surga, pengemispun bisa mendapatkan uang, mulai dari anak kecil yang mungkin dikaryakan oleh orang dewasa, sampai orang yang sudah lanjut usia. Untuk saat ini kawasan Malioboro merupakan pusat kegiatan perdagangan, dengan adanya pertokoan di sepanjang kedua sisinya, yang sudah lama berdiri (sejak masa sebelum kemerdekaan) dan sektor informal pedagang kaki lima di dalam *arcade* yang hadir sejak tahun 1970-an. Jalan Malioboro juga dekat dengan pusat pemerintahan, yakni adanya bangunan kantor pemerintah propinsi DIY di Kompleks Kepatihan.



Gambar 4
Jalan Malioboro Kondisi Sekarang
Sumber: Purwanto, 2007

Karena jalan Malioboro sebagai ruang perkotaan yang penuh dengan nilai - nilai budaya, maka eksistensi ruang perkotaan di jalan Malioboro merupakan ungkapan dari nilai-nilai sosial-ekonomi-budaya-politik masyarakatnya. Peristiwa apapun, sosial - politik - budaya biasanya akan mendapat gaung dan dukungan yang lebih luas apabila terjadi atau dilakukan di jalan Malioboro.

Di jalan Malioboro (termasuk didalamnya penggal jalan Ahmad Yani) terdapat beberapa elemen ruang perkotaan yang sangat potensial digunakan oleh masyarakat di dalam rangka beraktifitas dengan berbagai atribut dan keragamannya sambil menikmati keunikan dan kekhasan

kawasan. Salah satu ruang perkotaan di kawasan Malioboro yang dianggap mempunyai kecenderungan untuk beraktifitas adalah ruang terbuka di sekitar Benteng Vredeburg/Gedung Agung. Dalam pengamatan awal yang dapat direkam bahwa ruang terbuka yang berada di simpul perempatan jalan Ahmad Yani, Trikora, KH Ahmad Dahlan dan P. Senopati menjadi tempat strategis sekelompok masyarakat untuk berkumpul dan berinteraksi, sebut saja misalnya Klub Sepeda Antik (*onthel*) dan Klub Sepeda motor (khususnya sepeda motor) setiap hari Sabtu malam berkumpul dan sambil memamerkan kendaraannya sekaligus produk modifikasinya. Keberadaan Klub Sepeda Antik (*onthel*) dan Klub Sepeda motor berkumpul di ruang terbuka adalah dalam rangka ingin menunjukkan kreatifitasnya kepada masyarakat dan kreatifitas tersebut dijawantahkan melalui lokasi (*locus*) berupa ruang perkotaan yang khas dan strategis.



Gambar 5
Aktifitas Ruang Jalan di depan Kantor Pos
oleh salah satu Klub Sepeda Othel
Sumber: Purwanto, 2007

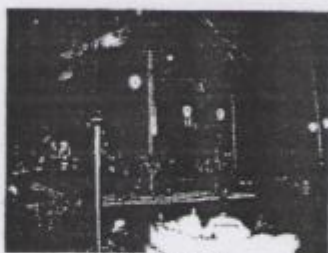
Ruang jalan Pangeran Mangkubumi, jalan Malioboro dan jalan Ahmad Yani (Perempatan Kantor Pos Besar) dimanfaatkan oleh elemen masyarakat (khususnya mahasiswa) untuk menyuarakan aspirasinya dengan cara berdemonstrasi. Elemen-elemen masyarakat yang berdemonstrasi tersebut sebelumnya berjalan kaki dari berbagai asal menyusuri jalan Pangeran Mangkubumi - Malioboro untuk selanjutnya melakukan orasi dan *happening art* di ruang terbuka tersebut. Terdapat satu kesimpulan sementara yang dapat direkam bahwa ada latar belakang secara khusus mengapa mereka memanfaatkan ruang terbuka tersebut untuk berorasi/melakukan *happening art*, yaitu adanya tema-tema

“teaterikal” ketika mereka menganggap dirinya sebagai pemain sedangkan masyarakat yang melintas adalah penonton dan mereka berharap bahwa aspirasinya dapat didengar dan diapresiasi.



Gambar 6
Pemanfaatan ruang perempatan depan Kantor Pos Besar untuk demonstrasi oleh salah satu elemen masyarakat
Sumber: Purwanto, 2007

Ruang-ruang terbuka di sepanjang jalan Malioboro juga dimanfaatkan untuk mengeskpresikan seni para seniman jalanan baik seni musik, seni rupa maupun seni tari. Salah satu contoh adalah Panggung “Ngamen” Malioboro yang diselenggarakan oleh KSM (Komunitas Seni Malioboro) berupaya merentaskan musik yang didukung oleh pemusik-pemusik mulai dari group musik perguruan tinggi sampai dengan group musik pengamen tidak hanya berasal dari seputar kawasan Malioboro, namun juga dari daerah lain di luar kota Jogjakarta.



Gambar 7
Kegiatan Panggung Ngamen Malioboro di depan Benteng Vredenburg
Sumber: Purwanto, 2007

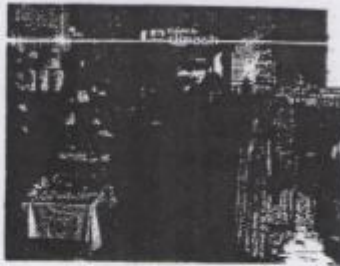
Jalan Malioboro juga dikelilingi oleh pemukiman penduduk, yang umumnya memiliki kaitan kegiatan dengan jalan Malioboro. Oleh karena kemajemukannya,

jalan Malioboro menjadi menarik sebagai obyek wisata kota bersejarah. Program nasional pembangunan turisme yang mulai berkembang pada tahun 1970-an merangsang beberapa operator bisnis untuk membangun lebih banyak fasilitas-fasilitas akomodasi di Jogjakarta sebagai upaya untuk mendapatkan lebih banyak pengunjung. Akibatnya lebih banyak hotel dengan kualitas yang berbeda muncul di beberapa lokasi strategis di jalan Malioboro. Program ini juga mendorong penduduk setempat di kawasan-kawasan sekitarnya untuk merubah prioritas mereka ke dalam fasilitas-fasilitas komersial. Kawasan-kawasan pemukiman seperti kampung Sosrowijayan, Dagen dan Sosrokusuman juga telah menjadi tempat para pedagang kaki lima hidup dan menjual barang dagangan mereka, dan telah tumbuh sebagai kampung turis dengan fasilitas-fasilitas akomodasi, kafe, restoran, biro perjalanan, tempat penukaran uang (*money changer*) khususnya untuk mereka yang sedang berwisata. Semua perkembangan ini telah memberikan sumbangan pada daya tarik yang lebih tinggi terhadap aktifitas kehidupan jalan Malioboro ini (Dermawati, 1994).



Gambar 8
Suasana Kehidupan di Kampung Sosrowijayan di sekitar jalan Malioboro
Sumber: Purwanto, 2007

Sekitar dua dekade ini, kehidupan sektor informal yang memadati *arcade* jalan Malioboro menjadi ciri tambahan yang menguatkan dan memperkaya identitas dan citranya. Sektor informal tersebut diantaranya pedagang kaki lima yang menjual kain batik, asesoris, souvenir sampai dengan makanan khas yang diujakan secara lesehan. Bahkan wisatawan dari luar Jogjakarta merasa belum lengkap dan sempurna kalau perjalanan wisata yang dilakukan tidak mampir dikeramaian ruang perkotaan dan *arcade* di jalan Malioboro.



Gambar 9
Pedagang Kaki Lima di dalam Arcade
Sumber: Purwanto, 2007

FUNGSI LATEN JALAN MALIOBORO : KAJIAN SECARA TEORITIK

Ruang jalan bukanlah rongga tiga dimensi geometri yang dapat diterjemahkan begitu saja dalam bentuk peta-peta. Dinamika ruang jalan harus dilihat melalui apa yang disebut Lefebvre (1991) sebagai ruang sosial, yaitu ruang sebagai produk sosial dengan berbagai macam aktifitas orang di dalamnya. Berdasarkan penjelasan Lefebvre, dikatakan bahwa ruang jalan adalah ruang publik apabila ruang jalan tersebut memproduksi ruang sosial ketika orang-orang beraktifitas didalamnya.

Aspek-aspek yang harus dipahami untuk dapat menjelaskan ruang jalan. Pertama, ruang jalan adalah sebagai wahana interaksi antar komunitas untuk berbagai tujuan, baik individu maupun kelompok. Dalam hal ini ruang jalan merupakan bagian dari sistem sosial masyarakat yang keberadaannya tidak dapat dilepaskan dari dinamika sosial. Disamping itu, ruang jalan juga berfungsi memberikan nilai tambah bagi lingkungan, misalnya segi estetika kota, pengendalian pencemaran udara, pengendalian iklim mikro, serta memberikan "image" dari suatu kota. Kedua, adalah aspek aksesibel tanpa terkecuali (*accessible for all*) dimaksudkan bahwa ruang jalan seyogyanya dapat dimanfaatkan oleh seluruh warga kota yang membutuhkan. Ketiga adalah *universalitas* dimaksudkan bahwa penyediaan ruang jalan seyogyanya dapat mempertimbangkan berbagai kelas dan status kebutuhan masyarakat yang mencerminkan pemenuhan kebutuhan seluruh lapisan masyarakat baik kelas atas sampai bawah, dari yang normal sampai *difabel*, dari anak-anak sampai

dewasa dan pria atau wanita. Lebih jauh, ruang jalan merupakan sarana kekuatan relasi sosial masyarakat yang karakternya dapat dilihat seperti mengizinkan berbagai kumpulan/grup penduduk berada di dalamnya, serta menghargai kelas-kelas masyarakat, perbedaan etnis, jender, dan perbedaan umur. Walaupun secara umum, ruang ini bisa diakses semua manusia, namun harus tetap mengikuti norma untuk tidak merugikan kepentingan umum di dalamnya. Keempat, ruang jalan disebut bermakna bila ada kepublikan atau *publicness*. Kalau tidak ada *publicness*, maka tidak akan ada yang memanfaatkan ruang jalan. Kepublikan itu mensyaratkan adanya tingkat kolektivitas tertentu. Di dalam ruang jalan berbicara tentang *sosial intercourse* atau pergaulan sosial antar manusia dalam sistem produksi.

Selama ini ruang jalan Malioboro digunakan oleh pelaku ruangnya sebagai tempat berinteraksi sosial, ekonomi, politik dan budaya. Kegiatan berinteraksi dimungkinkan karena ruang jalan Malioboro selain memiliki karakter yang dibangun oleh faktor sejarah, juga memiliki sifat dasar lain yaitu keterbukaan, dapat dicapai dengan mudah, universalitas, dan mempunyai sifat kepublikan. Dinamika kehidupan di ruang jalan Malioboro yang sangat atraktif ikut memberikan kontribusi berupa variasi kegiatan di dalamnya yang sangat beragam. Ketika ruang jalan Malioboro dilihat sebagai sebuah *place*, dalam hal ini dapat dikatakan bahwa ruang jalan tersebut menyediakan ruang (*space*) untuk kegiatan, untuk orientasi, disamping mempunyai karakter sebagai jiwa tempat, untuk identifikasi. Selanjutnya karakter yang spesifik dapat membentuk suatu identitas, yang merupakan suatu pengenalan bentuk dan kualitas ruang perkotaan, yang secara umum disebut *a sense of place*. Pemahaman tentang nilai dari tempat ini merupakan pemahaman tentang keunikan dan kekhasan ruang jalan Malioboro secara khusus, bila dibandingkan dengan tempat lain (Purwanto, 1996). Berbagai macam fungsi disandang ruang jalan ini, yaitu fungsi sebagai ruang ekonomi, ruang sosial, ruang budaya, ruang politik dan ruang kosmologi (Usman dkk, 2006). Fungsi-fungsi ruang yang disandang tersebut tidak terbangun dalam waktu yang bersamaan, namun melalui proses

panjang. Kiranya peran sejarah dan dinamika aktifitas yang ditumbuh kembangkan oleh pelaku ruangnya mempunyai faktor yang sangat penting dalam membentuk fungsi-fungsi tersebut.

Beragamnya fungsi dan kegiatan yang tumbuh dan berkembang di ruang jalan Malioboro relevan dengan apa yang dikatakan oleh Jacobs (1993), bahwa jalan adalah tidak hanya sebuah arti dari sirkulasi tetapi juga sebagai arena untuk ekspresi sosial sekaligus menjadi bagian integral kehidupan manusia. Lebih jauh Jacobs berpendapat bahwa sebuah jalan lebih tertuju bukan hanya sebatas jalan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas namun juga memiliki esensi sebagai sebuah ruang bagi masyarakat, artinya bahwa jalan yang baik mendorong partisipasi, masyarakat berhenti untuk berbicara atau mungkin mereka duduk dan melihat, sebagai peserta pasif, menerima apa yang ditawarkan jalan.

Sangat nyata bahwa keberhasilan sebuah ruang jalan Malioboro dalam memproduksi fungsi-fungsi latennya sangat tergantung tidak hanya kepada fungsi manifestasinya saja namun bagaimana ruang jalan itu berhasil menumbuhkembangkan semangat (*spirit*) yang merupakan hasil dari proses keberjalanan antara aktifitas pelaku ruangnya yang beragam dengan ruang jalan ini secara terus menerus.

KESIMPULAN DAN PENUTUP

Dalam hal ini ruang jalan Malioboro merupakan bagian dari system social, ekonomi, politik, budaya masyarakat yang keberadaannya tidak dapat dilepaskan dari relaitas dinamikanya.

Pada dasarnya ruang jalan Malioboro tidak hanya mempunyai fungsi manifest, namun juga mempunyai fungsi laten yang di tumbuhkembangkan oleh aktifitas pelaku ruangnya secara terus menerus dan berulang-ulang. Semangat untuk beraktifitas pelaku ruangnya sehingga menghasilkan fungsi laten disebabkan oleh keunikan dan kekhasan ruang jalan Malioboro selain factor sejarah pembentukannya, namun juga kemampuan menghasilkan kegiatan-kegiatan yang bervariasi.

Fungsi laten yang alamiah adalah sebuah fungsi yang tumbuh karena kesadaran dan keinginan pelaku ruangnya, oleh karena

itu fungsi laten dalam sebuah ruang jalan Malioboro menjadi sangat penting karena diharapkan akan memperkuat eksistensi karakter ruang jalan itu sendiri.

KEPUSTAKAAN

- Appleyard, D. 1981. *Livable Streets*. Los Angeles: University of California Press.
- Bishop, KR. 1989. *Designing Urban Corridors*. American Planning Association: Washington DC.
- Ching, FDK. 1996. *Arsitektur: Bentuk, Ruang, dan Tatahan*, (terj.). Erlangga, Jakarta.
- Dermawati, DS. 1994. *Perubahan Spasial pada Rumah Tinggal di Kampung Sosrowijayan Wetan Yogyakarta*. Tesis S-2. Magister Teknik Arsitektur UGM (tidak dipublikasikan).
- Jacobs, AB. 1993. *Great Streets*. MIT Press, Cambridge.
- Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space*. Blackwell Publishers, Oxford.
- Madanipour, A. 1996. *Design of Urban Space: an Inquiry into Socio-spatial Process*. Wiley, New York.
- Moughtin, C. 1992. *Urban Design Street and Square*. An Imprint of Butterworth-Heinemann Ltd, Linacre House, Oxford.
- Purwanto, E. 1996. *Citra Pusat Kota Yogyakarta Menurut Kognisi Pengamat*. Tesis S-2. Magister Teknik Arsitektur UGM (tidak dipublikasikan).
- Purwanto, E. 2007. *Rukun Kota: Ruang Perkotaan Berbasis Budaya Guyub*. Disertasi S-3. Sekolah Pascasarjana UGM (tidak dipublikasikan).
- Rapoport, A. 1977. *Human Aspect of Urban Form*. Oxford: Pergamon Press.
- Schulz, CN. 1984. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli, New York.
- Trancik, R. 1986. *Finding Lost Space*. Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Usman, S dkk. 2006. *Malioboro*. PT. Mitra Tata persada dan Bappeda Kota Yogyakarta.
- Zahd, M. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Penerbit Kanisius Yogyakarta.