

Perjanjian No: III/LPPM/2012-02/31-P
Arsitektur Kota

JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN KALIMANTAN SELATAN



Peneliti: Ir. Karyadi Kusliansjah, MT,IAI

Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat
Universitas Katolik Prahayangan
2012

PENGANTAR

Melalui buku ini kami sampaikan Laporan Hasil Pelaksanaan Penelitian bidang Arsitektur Kota, berjudul:

**JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR
KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN**

Laporan ini memuat hasil pelaksanaan penelitian pada tahun 2012.,yang telah diseminarkan pada tanggal 2 Agustus 2012, di Jurusan arsitektur Unpar.

Pelaksanaan publikasi hasil penelitian ini pada semester Ganjil 2012/2013, melalui e-jurnal LPPM Unpar, Perpustakaan Unpar, disarikan untuk Jurnal internal TATANAN dan Warta PURA-lab ARKODEKO Jurusan Arsitektur Unpar, serta sebagai makalah Jurnal Arsitektur Nasional, seminar nasional perkotaan.

Temuan dan data penelitian ini khususnya menjadi kontribusi masukan untuk materi penelitian hibah disertasi 2013 dan referensi kepada BAPPEDA Kota Banjarmasin, serta diharapkan dapat memperluas wawasan pengetahuan tentang kekhususan konteks fisik spasial arsitektur kota sungai (*urban riverside*) di Kalimantan umumnya.

Atas dukungan dan dorongan motivasi semua pihak dalam menyelesaikan penelitian ini kami menghaturkan banyak terimakasih. Semoga bermanfaat.

Bandung, Agustus 2012
Ir.Karyadi Kusliansjah,MT.

JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN

Abstrak

Penelitian ini mengkaji jalan dan sungai, kanal sebagai elemen utama pembentuk struktur kota sungai Banjarmasin - Kalimantan Selatan. Secara geografis kota Banjarmasin terbentuk dari sedikitnya 25 buah "pulau" kecil yang dipisahkan oleh banyak sekali sungai sehingga "kota seribu sungai" menjadi sebutan bagi kota yang telah berusia 486 tahun ini.

Kota ini tumbuh dan berkembang di tepi sungai besar Barito dan terbelah menjadi dua bagian oleh sungai Martapura serta sejumlah anak sungai lainnya yang bermuara pada kedua sungai ini. Kondisi fisik kota berada 0,16 m di bawah muka air laut, dan rutin tergenang akibat pengaruh pasang surut (pasut), oleh gaya hidrodinamik sungai Barito. Konteks alam ini secara fisik-spasial mempengaruhi pembentukan lingkungan binaan baik arsitektur maupun perkembangan arsitektur kota sungai ini.

Bentuk struktur kota Banjarmasin, tidak terlepas dari kehadiran sungai dan jalan sebagai elemen utama pembentuknya. Namun kini kota Banjarmasin telah menunjukkan gejala perubahan orientasi dalam perkembangan struktur kotanya dari karakter "kota sungai" menjadi "kota darat" seperti pada umumnya kota-kota di Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk (1). Menemukanali unsur, bentuk dan pola dasar (*generic*) struktur kota Banjarmasin yang ditentukan oleh jalan dan sungai sebagai unsur utama pembentuknya, (2). Faktor-faktor apa yang mempengaruhi terjadinya perubahan orientasi perkembangan struktur kota serta (3). Bagaimana pengaruh jalan dan sungai sebagai elemen pembentuk struktur kota terhadap arsitektur kota Banjarmasin pada umumnya.

Penelitian tentang struktur kota Banjarmasin ini dilakukan melalui pendekatan *urban morfologi* dengan metoda kualitatif-interpretatif. Kajian struktur kota Banjarmasin ini dilakukan melalui tinjauan historis, morfologis dan tipologis. Temuan dari penelitian ini adalah:

- (1). Pola dasar (*generic*) struktur kota, dapat diidentifikasi dengan mengenali "konstitusi" dari "elemen dasar pembentuknya" (*basic type*).
- (2). Sekurangnya ada 4 faktor yang mempengaruhi terjadinya perubahan orientasi struktur kota,
- (3). Jalan dan sungai menentukan perbedaan dan kompleksitas struktur kota, dan ruang bagi arsitektur kota,

Temuan dari hasil penelitian ini akan sangat bermanfaat bagi dunia akademik yaitu memberikan kontribusi untuk memperluas wawasan arsitektur kota sungai (*urban riverside*) maupun dunia praktek yaitu sebagai informasi dan *tool* untuk penyusunan konsepsi pengembangan perencanaan / perancangan arsitektur maupun arsitektur kota sungai yang mengkondisikan citra sinergis antara *urban path space* dan *urban place*.

Keyword: Jalan dan sungai, Struktur kota, Banjarmasin.

Daftar isi

Pengantar	ii
Abstrak	iii
Daftar Isi	iv
Daftar Gambar	vi
BAB 1: PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2. Perumusan Masalah Penelitian	2
1.3 Fokus dan Tujuan Penelitian	2
1.4. Manfaat Penelitian	2
1.5 Pengumpulan Teori Kajian Penelitian	3
1 <i>State of the Arts</i> Kajian Terkait	3
2 Keaslian dan Posisi Kajian (Novelty)	4
1.6 Kerangka Konseptual	5
1.7 Lokasi Penelitian	6
1.8 Metode Penelitian	7
1 Pendekatan Metodologi Penelitian	7
2 Tahapan Penelitian /Bagan alir penelitian	8
3 Data dan Unit Analisis	8
4 Proses Analisis Data	9
1.9 Kerangka Penyajian	9
1.10 Luaran Penelitian	10
BAB 2: TEORITIKAL TIPO-MORFOLOGI STRUKTUR KOTA	11
2.1 Tipologi Morfologi Kota	11
2.2 Struktur Kota	12
1 Definisi Struktur Kota	12
2 Struktur Kota Ibarat Struktur Pohon	12
3 Elemen-elemen Struktur Kota Sungai/ <i>Urban Path</i>	15
4 Pola Kota/ <i>Urban Pattern</i>	16
5 Bentuk Struktur Kota / <i>Urban Structure</i>	16
6 Ruang Kota/ <i>Urban Structure</i>	16
2.3. Struktur Kota dan Morfologi Kota	17
1 Struktur Kota dan Dinamika Perkembangan Kota	17
2 Struktur Kota dan Hiraknya	18
2.4 Teori Membaca Struktur Kota	18
1 <i>Figure Ground Theory</i>	19
2 <i>Linkage Theory</i>	19
3 <i>Place Theory</i>	19
2.5 Struktur Kota Sungai Dikaji dari Berbagai Perspektif	19
1 Struktur Kota Dikaji dari Perspektif <i>Urban Geography</i>	20
2 Struktur Kota Dikaji dari Perspektif <i>Urban History</i>	20
3 Struktur Kota Dikaji dari Perspektif <i>Urban Morphology</i>	21
4 Struktur Kota Dikaji dari Perspektif <i>Urban Architecture</i>	21
BAB3: INTERVENSI DAN KONTEKS STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN	23
3.1 Intervensi Struktur Kota Sungai Banjarmasin dalam Dinamika Periodisasi Sejarahnya	23
1 Asal Usul Pembentuk Kota Sungai Banjarmasin	23
2 Struktur Tradisional Kota Sungai Banjarmasin Pada Era Awal, Pembentukan Kota Pra Kolonial	24

3	Kolonialisasi dan Perkembangan Struktur Kota Sungai Banjarmasin Era Kolonial	25
4	Paradigma perencanaan kota modern dan perkembangan struktur kota sungai Banjarmasin era post kolonial	28
3.2	Intervensi Struktur Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas	29
1	<i>Figure-Ground Theory</i>	30
2	<i>Lingkage Theory</i>	31
3	<i>Place Theory</i>	32
3.3	<i>Urban Path</i> dalam Konteks struktur Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas	33
1	Sungai sebagai Elemen <i>Urban Path</i>	33
2	Kanal sebagai Elemen <i>Urban Path</i>	33
3	Jalan sebagai Elemen <i>Urban Path</i>	33
3.4	<i>Urban Pattern</i> dalam Konteks struktur Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas	34
1	<i>Urban Pattern</i> Sungai	34
2	<i>Urban Pattern</i> Kanal	35
3	<i>Urban Pattern</i> Jalan	38
3.5	<i>Urban Structure</i> dalam Konteks Kota Banjarmasin Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas	48
3.6	<i>Urban Space</i> dalam Konteks Kota Banjarmasin Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas	48
BAB4:	FORMASI POLA PADA STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN	50
4.1	Komposisi Pola pada Struktur Kota	50
4.2	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / <i>generic type urban pattern</i>	51
4.3	Connectivity and Complexity	54
4.4	Tipologis struktur kota sungai Banjarmasin yang berorientasi pada darat dan air	55
BAB5:	BENTUK FIGURAL DAN CITRA KOTA SUNGAI BANJARMASIN AKIBAT PERUBAHAN ORIENTASI STRUKTUR KOTANYA	56
5.1	<i>Urban Typology</i> Perubahan Orientasi Struktur Kota	56
5.2	<i>Urban Architecture</i> Perubahan Orientasi Struktur Kota	57
5.3	<i>Urban Image</i> Perubahan Orientasi Struktur Kota	61
BAB6:	TEMUAN DAN KESIMPULAN	67
6.1	Jawaban Pertanyaan Penelitian	67
6.2.	Temuan dan Implikasi	68
6.3	Kesimpulan dan Implikasi	69
KEPUSTAKAAN		71
LAMPIRAN		
1.	Jangka Waktu Penelitian	73
2.	Batasan Istilah	74

Gambar No.	Keterangan	Hal.
BAB I		
1	Struktur Kota Banjarmasin	1
2	Tabel Meta Analysis <i>Text Books</i>	3
3	Tabel Meta <i>Analysis Journals</i>	4
4	Bagan Prinsip Teoritikal	5
5	Bagan Kerangka Konseptual	6
6	Lokasi Penelitian	7
7	Bagan Alir Penelitian	8
BAB II		
8	Bagan kajian Teoritikal Tipo-Morfologi	11
9	<i>Tree Pattern an integrated taxonomy</i>	12
10	<i>Composition geometric layout & Configuration of typology link-node, ordering, adjacency, connectivity</i>	13
11	<i>Composition (highest ranking element of a tree), Configuration (greatest girth) & Constitution (highest continuity & connectivity)</i>	13
12	<i>Tipologis pola/ structure Radial Composition, Tree Configuration & Dendritic Constitution</i>	13
13	<i>Composition, Configuration or Constitution</i>	13
14	<i>Type of Constitutional structure</i>	14
15	<i>Graphic presentations based on route structural paramaters</i>	14
16	<i>Configuration Parameters</i>	15
BAB III		
17	Bagan Dinamika Urban Histories Kota Banjarmasin	23
18	Situs Candi Laras dan Candi Agung di Amuntai (Pengaruh Jawa-Majapahit abad14M)	24
19	Situs Kerajaan Banjar dan Makam Para Raja Banjar di Kuin Utara Banjarmasin.	24
20	Antasan Piri, Muara Sungai Martapura,	25
21	Tatanan Lingkungan Tegak Lurus Sungai /Kanal	25
22	Bagan Dinamika <i>Urban Histories</i> Era Kolonial Belanda	25
23	Peta Topographi Nusantara(1720)	25
24	Perkembangan Peta Kota Banjarmasin (1700-1945)	25
25	Tabel Kronologis Peristiwa Sejarah di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda	26
26	Kedatangan VOC di Kota Banjarmasin	26
27	<i>Ethnic Quarter</i> di Tepian Sungai Martapura	26
28	<i>Kawasan Delta Tatas Yang Disewa Kolonial Belanda di Kota Banjarmasin Tahun 1747</i>	27
29	<i>Fort Tatas te Bandjermasin, Zuid-Borneo-1890</i>	27
30	<i>Tipe Jalan Tradisional dan Tipe Jalan dan Kanal di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda</i>	27
31	<i>Tipe Rumah Arsitektur Air Berorientasi Kesungai di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda</i>	27
32	Peta <i>Polderplan</i> Kalimantan 1953, Era Kolonial Belanda	27
33	Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Orde Lama 1945- 1965	28
34	Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Orde Baru 1965 - 1998	28
35	Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Reformasi 1998- Kini	29
36	Delta TATAS, Terletak di kelilingi sungsi Barito, Sungai Martapura, Sungai Kuin, Kota Banjarmasin	30
37	Fort TATAS, Di Pusat Kota Lokasi Strategis Bagi Kolonial Belanda Menguasai	31

	Kota Banjarmasin dan Pelajaran Ke Pedalaman Kalimantan.	
38	Pembangunan jalan dengan meninggikan tanah dari bekas galian kanal di sisi jalani	32
39	Tipe kanal + jalan di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda	32
40	Kawasan 10 kanal di Kota Banjarmasin	34
41	Network Struktur Urban path kota sungai Banjarmasin	35
42	Lokasi dan Pencitraan Kanal Benteng/Kanal Tatas	36
43	Lokasi dan Pencitraan Kanal Sutoyo/Kanal Teluk Dalam	36
44	Figure Ground Kanal Piri/Antasan Bondan	37
45	Figure Ground Kanal Raden/Antasan Raden	37
46	Pencitraan Kanal Jafri Zamzam- Anjir Mulawarman	37
47	Pencitraan Kanal Pangambangan	38
48	Pencitraan Kanal Veteran/Pacinan	38
49	Pencitraan Kanal A. Yani/ Ulin	38
50	Pencitraan Kanal Bilu/Kuripan	39
51	Figure Ground Kanal Awang	39
52	Tipe jalan dengan dua kanal dan jembatan angkat "Coenbrug di sungai Martapura	39
53	Blok delta Tatas	40
54	Kawasan Bekas Benteng Tatas	41
55	Kawasan Kuin Selatan-Kuin pasar lama- Antasan Besar	41
56	Kawasan Kuin Selatan -Kuin Cerucuk-Pasar lama_Antasan Besar	42
57	Kawasan Pasar lama-Antasan besar-Belitung Selatan	42
58	Kawasan Teluk Dalam	43
59	Kawasan Pelambuan	43
60	Kawasan Ujung Murung Pasar Baru	44
61	Kawasan Ketak baru Ulu dan Kertak baru Ilir	44
62	Kawasan Mawar dan Telawang	45
63	Kawasan Basirih dan Telaga Biru	46
64	Kawasan Teluk Tiram	47
65	Urban Struktur Wilayah Delta Tatas	48
BAB IV		
66	Urban Struktur Kota Banjarmasin	50
67	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Benteng Tatas	51
68	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Kuin Selatan-Kuin pasar lama- Antasan Besar	52
69	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Teluk Dalam	53
70	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Pelambuan	54
71	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Ujung Murung Pasar Baru	55
72	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Ketak baru Ulu dan Kertak baru Ilir	56
73	Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / generic type urban pattern / Kawasan Teluk Tiram	57
BAB V		
74	Tipologis Kanal Kota Banjarmasin Era Kolonial	60

75	Wajah Pasar Lama Banjarmasin (12-02-1954)	61
76	Wajah Pasar Sudimampir Banjarmasin Sumber:Antik	61
77	Sebuah gapura kayu berdiri tegak di kota Banjarmasin, selama kunjungan Gubernur-Jenderal Hindia Belanda Mr. Dirk Fock ke Selatan dan Timur Kalimantan (1924)	61
78	De Pasar Baroe, Bandjermasin (sekitar tahun 1910-1940)	61
79	Wajah Pasar Harum Manis Banjarmasin Sumber:Antik	61
80	Pasar Kain Ujung Murung 1935, kebanyakan penjualnya pendatang dari ALABIO	61
81	Wajah perparkiran didepan Penginapan Islam Banjarmasin (12-02-1954)	62
82	Bioskop Orion di pinggir Sungai Martapura Banjarmasin (12-02-1954)	62
83	Pelabuhan Banjar Raya	62
84	Kapal dari KPM sepanjang dermaga di Sungai Martapura	62
85	Sebuah kapal uap sedang melewati jembatan tarik yang terbuka di atas sungai Martapura di Banjarmasin 1910-1940	62
86	Jembatan tarik di pintu masuk kanal yang menghubungkan sungai Martapura dengan sungai Barito di Kuen Banjarmasin, (1944)	62
87	Pelabuhan Trisakti di sungai Barito Banjarmasin	63
88	Sungai Martapura, Membelah kota Banjarmasin	63
89	Mesjid Sultan Suriansyah kota Banjarmasin	63
90	Makam raja-raja Banjar di Kuin Utara	63
91	Pusat kota Banjarmasin	63
92	Pasar Terapung kota Banjarmasin	63
93	Masjid Raya Sabilal Muhtadin kota Banjarmasin	63
94	Transformasi Arsitektur kota Banjarmasin	63
95	Bangunan berakses darat kota Banjarmasin	64
96	Bangunan ruko bertingkat kota Banjarmasin	64
97	Tipologis rumah panggung darat kota Banjarmasin	64
98	Tipologis arsitektur darat kota Banjarmasin	64
99	Citra kota berbasis Kehidupan budaya air di kota Banjarmasin masa lampau	67
100	Citra kota berbasis kehidupan budaya darat di kota Banjarmasin masa kini	68
F1	Lembar pengesahan	
F3	Bukti Pelaksanaan Seminar tahap 1	
F3	Bukti Pelaksanaan Seminar tahap 2	
F4	Bukti Monev Pelaksanaan Penelitian Skema Internal	
F7	Penyelesaian Kegiatan Penelitian Skema Internal	

	FORMULIR		No	F-07
			Berlaku	Sejak 1 April 2012
	PENYELESAIAN KEGIATAN PENELITIAN SKEMA INTERNAL		Revisi	1
			Unit	LPPM
1.	Judul Penelitian	JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN		
2.	Klasifikasi Penelitian ¹	<input checked="" type="radio"/> 1. Pengembangan Keilmuan <input type="radio"/> 2. Pengembangan Institusi / Unpar		
3.	Ketua Peneliti / Pengusul			
	- Nama	Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.		
	- Telp / Extension / Email	2033691/ 515/ karyadi@home.unpar.ac.id		
	- N I K	19890058		
	- Jab. Fungsional / Struktural	lektor/ dosen		
	- Bidang Keahlian	Arsitektur kota		
4.	Anggota Peneliti (Bd. Keahlian)	1. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.		
		2.		
5.	Jadwal (max 6 bulan)	Pebruari 2012.... s/d ...Agustus 2012...		
6.	Capaian ¹	<input checked="" type="radio"/> 1. Makalah ilmiah <input type="radio"/> 2. Buku <input type="radio"/> 3. Teknologi Tepat Guna <input type="radio"/> 4. Rekasaya Sosial . Lainnya (sebutkan, misalnya proposal penelitian untuk skema penelitian eksternal / DIKTI).		
7.	Pembiayaan ²	1. Rp. 3.000.000 (literatur) 2. Rp. 8.000.000 (laboratorium) 3. Rp. 10.000.000 (lapangan di Bandung dan sekitarnya) 4. Rp. 12.000.000 (lapangan di wilayah lebih luas)		
8.	Pencairan Tahap II (30%)	1. Rp. 900.000 (literatur) 2. Rp. 2.400.000 (laboratorium) 3. Rp. 3.000.000 (lapangan di Bandung dan sekitarnya)		
		<input checked="" type="radio"/> 4. Rp. 3.600.000 (lapangan di wilayah lebih luas)		

1. dilingkari yang sesuai

2. dilengkapi dengan Formulir F-03. Bukti Pelaksanaan Seminar

Bandung, tanggal **31 Agustus 2012**

Ketua Peneliti,

Ir.Karyadi Kusliansjah, MT.IAI

Menyetujui,

Bandung, tanggal 31 Agustus 2012

Ketua Jurusan Arsitektur

Bandung, tanggal 31 Agustus 2012

Dekan Fakultas Teknik


Ir. Alexander Sastrawan, MSP.

Bandung, tanggal 31 Agustus 2012

Ketua LPPM,

A. Caroline Sutandi, Ph.D

Dr. Budi Husodo Bisowarno

	FORMULIR		No	F-04	
			Berlaku	Sejak 1 April 2012	
	MONEV PELAKSANAAN PENELITIAN SKEMA INTERNAL		Revisi	0	
			Unit	LPPM	
1.	Judul Penelitian	JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN			
2.	Klasifikasi Penelitian ¹	1. Pengembangan Keilmuan 2. Pengembangan Institusi / Unpar			
3.	Ketua Peneliti / Pengusul				
	- Nama	Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.			
	- Telp / Extension / Email	2033691/ 515/ karyadi@unpar.ac.id			
	- N I K	19890058			
	- Jab. Fungsional / Struktural	lektor/ dosen			
	- Bidang Keahlian	Arsitektur kota			
	- Jurusan / Fakultas	Arsitektur/Fakultas Teknik			
4.	Luaran yang direncanakan, tertulis dalam proposal: 1. Pemetaan informasi proses pembentukan jalan sebagai elemen struktur kota sungai Banjarmasin - Kalimantan Selatan 2. Pemetaan informasi yang menjadi penyebab permasalahan urban waterfront, pada kota-kota sungai di Indonesia umumnya khususnya pada kota Banjarmasin – Kalimantan Selatan.				
5.	Capaian (lampirkan bukti-bukti luaran dari kegiatan dengan judul yang tertulis diatas, bukan dari kegiatan penelitian dari judul lain sebelumnya)				
	1. Makalah (pertemuan ilmiah, jurnal nasional, jurnal internasional)				
	Judul makalah				
	Nama pertemuan ilmiah / jurnal				
	Status makalah		<i>draft / dikirim / diterima / terbit*</i>		
	Karya ilmiah lain (uraikan rincian karya ilmiah selain makalah ilmiah, bisa berupa buku, HKI, teknologi tepat guna, rekayasa sosial, dan bentuk lainnya dari kegiatan dengan judul yang tertulis diatas <i>Abstrak melalui e-jurnal Unpar</i> <i>Makalah untuk penerbitan Jurnal</i> <i>Makalah untuk seminar perkotaan</i>				
	2. Jejaring kerja sama (uraikan jejaring yang dapat dibentuk, baik peneliti ataupun lembaga lain, disertai dengan kegiatan yang dilakukannya). <ul style="list-style-type: none"> - BAPPEDA KOTA Banjarmasin, - Tata kota Banjarmasin - KITLV Leven dan Jakarta - Jurusan arsitektur Unpar dan Lab ARKODEKO 				
	3. Lainnya (tuliskan)				
	6.	Apakah hasil penelitian ini akan membutuhkan penelitian lanjutan? (uraikan termasuk bagaimana rencana sumber pendanaan untuk penelitian lanjutan tersebut) Ya, menjadi kontribusi data untuk penelitian hibah disertasi tahun 2013 dana dari DIKTI			

* Coret yang tidak perlu

Jika capaian belum/tidak sesuai dengan luaran yang direncanakan, uraikan alasannya:

.....
.....

Bandung, tgl. ~~31~~ **Agustus 2012**

Ketua Peneliti,


Mengetahui,

Bandung, tgl. **31 Agustus 2012**

Ketua Jurusan,

(Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.)

(Ir. Alexander Sastrawan, MSP.)

	FORMULIR	No	F-03
		Berlaku	Sem. Genap 10-11
	BUKTI PELAKSANAAN SEMINAR	Revisi	0
		Unit	LPPM

Dengan ini kami menerangkan bahwa:

1.	Judul Penelitian	JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN
2.	Klasifikasi Penelitian ¹	1. Pengembangan Keilmuan 2. Pengembangan Institusi / Unpar
3.	Ketua Peneliti / Pengusul	Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.
	- Nama	Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.
	- Telp / Extension / Email	2033691/ 515/
	- Email	karyadi@unpar.ac.id
	- N I K	19890058
	- Jab. Fungsional / Struktural	lektor/ dosen
	- Bidang Keahlian	Arsitektur kota
	- Jurusan / fakultas	Arsitektur/Fakultas Teknik

Telah melaksanakan seminar Proposal Kegiatan Penelitian / Laporan Hasil Penelitian* yang diselenggarakan pada **9 Agustus 2012** yaitu:

1. Seminar di tingkat **KBI / Laboratorium / Jurusan / Fakultas***
2. Pertemuan ilmiah tingkat nasional:
3. Pertemuan ilmiah tingkat internasional:

* *beri tanda/coret yang sesuai*

* *seminar Proposal Kegiatan Penelitian sekurang-kurangnya di tingkat KBI*

* *seminar Laporan Hasil Penelitian didorong untuk dipresentasikan pada pertemuan ilmiah tingkat nasional / internasional atau Jurnal Ilmiah nasional / internasional.*

Bandung, tanggal **9 Agustus 2012**

Ketua Jurusan Arsitektur

Ir. Alexander Sastrawan, MSP



**Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat
Universitas Katolik Parahyangan**

Jl. Ciumbuleuit 94 Bandung 40141, telp. +62 22 2030918-20 ext 148, 144
Fax. +62 22 2034847, email: lppm@home.unpar.ac.id

Formulir-3. Bukti Pelaksanaan Seminar

1.	Judul Penelitian	JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN
2.	Klasifikasi Penelitian ¹	1. Pengembangan Keilmuan 2. Pengembangan Institusi / Unpar
3.	Ketua Peneliti / Pengusul	
	- Nama	Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.
	- Telp / Extension / Email	2033691/ 515/
	- Email	karyadi@home.unpar.ac.id
	- N I K	19890058
	- Jab. Fungsional / Struktural	lektor/ dosen
	- Bidang Keahlian	Arsitektur kota
	- Jurusan / fakultas	Arsitektur/Fakultas Teknik

Telah melaksanakan seminar Proposal Kegiatan Penelitian / Laporan Hasil Penelitian* yang diselenggarakan pada 15 Pebruari 2012 yaitu:

1. Seminar di tingkat KBI / Jurusan / ~~Fakultas~~*
2. Pertemuan ilmiah tingkat nasional:
3. Pertemuan ilmiah tingkat internasional:

* *beri tanda/coret yang sesuai*

* *seminar Proposal Kegiatan Penelitian sekurang-kurangnya di tingkat KBI*

* *seminar Laporan Hasil Penelitian didorong untuk dipresentasikan pada pertemuan ilmiah tingkat nasional / internasional*

Bandung, 15 Pebruari 2012

**Jurusan Arsitektur
UNPAR**

Ir. Alexander Sastrawan, MSP
Ketua



**Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat
Universitas Katolik Parahyangan**

Jl. Ciumbuleuit 94 Bandung 40141, telp. +62 22 2030918-20 ext 148, 144
Fax. +62 22 2034847, email: lppm@home.unpar.ac.id

Formulir-1. Pengajuan Kegiatan Penelitian

1.	Judul Penelitian	JALAN DAN SUNGAI, KANAL SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN - KALIMANTAN SELATAN
2.	Klasifikasi Penelitian ¹	①. Pengembangan Keilmuan 2. Pengembangan Institusi / Unpar
3.	Peneliti / Pengusul	
	- Nama	Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.
	- Telp / Extension / Email	2033691/ 515/ karyadi@home.unpar.ac.id
	- N I K	19890058
	- Jab. Fungsional / Struktural	lektor/ dosen
	- Bidang Keahlian	Arsitektur kota
	- Jurusan / Fakultas	Arsitektur/Fakultas Teknik
3.	Tim Peneliti (Bd. Keahlian)	1. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.
		2.
4.	Jadwal (max 6 bulan)	Pebruari 2012 s/d . Agustus 2012
5.	Pembiayaan ¹	1. Rp. 3.000.000 (literatur) 2. Rp. 8.000.000 (laboratorium) 3. Rp. 10.000.000 (lapangan di Bandung dan sekitarnya) ④ Rp. 12.000.000 (lapangan di wilayah lebih luas)
6.	Pencairan Tahap I (70 %) ¹	1. Rp. 1.500.000 (literatur) 2. Rp. 4.000.000 (laboratorium) 3. Rp. 5.000.000 (lapangan di Bandung dan sekitarnya) ④ Rp. 8.400.000 (lapangan di wilayah lebih luas)

1. *dilingkari yang sesuai*

2. *dilengkapi dengan Formulir-3 Bukti Pelaksanaan Seminar*

Bandung, **09 Pebruari 2012**

Peneliti,

Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, MT.

Menyetujui,

Ketua Jurusan Arsitektur

Dekan Fakultas Teknik

Ir. Alexander Sastrawan, MSP

A.Caroline Sutandi,PhD.

Ketua LPPM,

Dr. Budi Husodo Bisowarno

BAB 1: PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Penelitian jalan, sungai dan kanal sebagai elemen pembentuk struktur kota sungai Banjarmasin - Kalimantan Selatan ini, penting untuk menemu-kenali bentuk struktur dasar kota (*urban generic structure*) serta membangun pemahaman interpretatif tentang pola-pola jalinan dan derajat keruwetan jaringan (*connectivity and complexity urban pattern*) yang membentuknya.

Secara geografis kota Banjarmasin terbentuk dari sedikitnya 25 buah "pulau" kecil yang dipisahkan oleh banyak sekali sungai¹ sehingga "kota seribu sungai" menjadi sebutan bagi kota yang telah berusia 486 tahun ini.²



Gambar 1:

Struktur Kota Banjarmasin

Sumber: Bappeda kota Banjarmasin, 2009

Kota ini tumbuh dan berkembang di tepi sungai besar Barito dan terbelah menjadi dua bagian oleh sungai Martapura serta sejumlah anak sungai lainnya yang bermuara pada kedua sungai ini. Kondisi fisik kota berada 0,16 m di bawah muka air laut, dan dipengaruhi pasang surut (pasut), akibat gaya hidrodinamik sungai Barito. Konteks alam ini secara fisik-spasial mempengaruhi pembentukan lingkungan binaannya, baik arsitektur maupun perkembangan arsitektur kota sungai ini. Karenanya kecenderungan umum bentuk dasar jalinan dan jaringan struktur serta ruang kota Banjarmasin, tidak akan terlepas dari hadirnya pola sungai, kanal dan jalan (*urban path*)³ sebagai elemen utama pembentuknya.

Namun kini kota Banjarmasin telah menunjukkan gejala perubahan orientasi dalam perkembangan struktur kotanya dari karakter "kota sungai" menjadi "kota darat" seperti pada umumnya kota-kota di Indonesia, yang berbeda dari kecenderungan umum tersebut⁴. Gejala ini kemudian melahirkan pragmatika pembangunan fisik spasial kota "tipikal arsitektur darat", yang berorientasi pada akses dan pola jalan serta cenderung memarginalkan sungai maupun kanal yang turut membentuknya. Akibatnya secara fisik spasial karakter kota bertransformasi dan lingkungan kotanya ada yang rutin terendam oleh pasang surut sungai disamping kawasan kota banyak terbentuk lingkungan kantong air kota, akibat air terjebak /putus dari aliran sungai atau kanalnya. Penelitian ini membaca *urban architecture* sebagai "produk", mengurainya melalui pendekatan *urban morphology* dan menganalisis

¹ Hal ini sesuai dengan definisi pulau yang dituangkan PBB dalam UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), bahwa pulau adalah sebuah daratan yang dikelilingi oleh perairan

² Nawawi, R, (1986, h.7)

³ *Urban path* merupakan elemen jalur linier kota yang membentuk struktur kota. Jaringan jalan *urban path* ini, membentuk pola "space and place" pada struktur kota sungai, yang mempengaruhi tatanan maupun karakter arsitektur kotanya.

"proses dinamikanya" melalui *urban history*. Tujuannya pertama untuk menemu-kenali bentuk struktur dasar kota, kedua untuk membangun pemahaman interpretatif tentang pola-pola jalinan, dan derajat keruwetan jaringan kota sungai Banjarmasin. Struktur kota ini belum pernah diteliti secara signifikan. Apa kondusivitas *urban path*-nya menghadapi perkembangan gejala perubahan orientasi struktur kota dan transformasi tatanan arsitektur kota dalam sejarah pembangunan kota.

1.2. PERMASALAHAN

Uraian perkembangan gejala perubahan orientasi struktur kota dan transformasi tatanan arsitektur kota Banjarmasin diatas menarik perhatian untuk diteliti. Menunjukkan ada permasalahan kota tentang tidak kondusifnya peran *urbanpath* sebagai elemen pembentuk struktur kota sungai ini, mendukung kebutuhan perkembangan kota masa kini.

1.3. FOKUS DAN TUJUAN PENELITIAN

Secara lebih spesifik, fokus penelitian ini merupakan upaya akademik membangun pemahaman interpretatif tentang struktur kota sungai Banjarmasin yang ditentukan oleh jalan dan sungai sebagai elemen-elemen utama pembentuknya. Karena itu, pertanyaan umum yang kemudian menjadi sangat penting untuk dijawab adalah:

1. Bagaimana pola *urbanpath* berpengaruh terhadap struktur kota sungai Banjarmasin?
2. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi terjadinya perubahan orientasi perkembangan struktur kota?
3. Bagaimana struktur kota berpengaruh terhadap tatanan arsitektur kota sungai Banjarmasin?

Tujuan utama penelitian ini melakukan langkah-langkah mengkonstruksikan pemahaman tersebut diatas untuk:

1. Menghasilkan pemahaman interpretatif tentang latar sejarah, konteks dan faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan struktur kota Banjarmasin dan perkembangan dari awal pembentukannya hingga saat ini,
2. Menghasilkan pemahaman interpretatif tentang fisik spasial struktur kota Banjarmasin dengan menemukan pola dan unsur-unsur pembentuk struktur kota tersebut.
3. Menghasilkan pemahaman interpretatif terhadap unsur-unsur pembentuk struktur kota tersebut dengan memfokuskan pada unsur jalan, sungai dan kanal, guna menemukan peran dan fungsinya terhadap pembentuk struktur kota.
4. Menghasilkan pemahaman interpretatif tentang struktur dasar/ generik kota.
5. Menghasilkan pemahaman interpretatif tentang pola-pola jalinan (*connectivity*) dan derajat keruwetan (*complexity*) jaringan unsur *urban path* yang membentuknya (jalan, sungai dan kanal).
6. Dari pemahaman (pertanyaan no.5) diatas, menghasilkan pemahaman interpretatif tentang konseptual struktur kota Banjarmasin yang berpengaruh terhadap tatanan arsitektur kotanya.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Kontribusi teoretik formal yang diharapkan dari penelitian ini adalah mengembangkan wawasan teori tentang jalinan jaringan *urbanpath* sebagai elemen pembentuk struktur kota tepian sungai (*urban riverside*). Kontribusi

toretik substantif yang diharapkan dari penelitian ini adalah memberikan pemahaman interpretatif terhadap atas permasalahan arsitektur kota sungai Banjarmasin – Kalimantan Selatan, yang relevan untuk memahami kondusivitas *urban path* menghadapi transformasi tatanan arsitektur kota dan gejala perubahan orientasi perkembangan struktur kota ini, akibat pembangunan kota masa kini.

Manfaat penelitian ini untuk:

1. Lebih spesifik, menambah berbagai studi akademik tentang wawasan arsitektur kota tepian sungai (*urban riverside*), dan
2. Secara praktis penelitian ini bermanfaat tidak hanya sebagai informasi untuk perencanaan / perancangan arsitektur kota, sebagai masukan pula bagi referensi rencana pengembangan pembangunan kota sungai Banjarmasin - Kalimantan Selatan khususnya, juga bagi kota-kota sungai lain yang sejenis di Indonesia.

1.5 PENGUMPULAN TEORI KAJIAN PENELITIAN

1. State of the Art Kajian Terkait

Kegiatan penelitian memerlukan hal-hal yang baru (*novelty*) yang tentu tidak akan diperoleh dari duplikasi dan replikasi. Itu yang oleh para ahli sering disebut sebagai '*state of the arts*' dalam penelitian yang meliputi:

No	Peneliti	Judul	Publikasi /Tahun	Fokus Permasalahan	Metodologi	Temuan
1	Krier, Rob	Town Spaces	Birkhauser Publisher for Architecture, Basel-Berlin-Boston, 2006	Contemporary interpretations in traditional urbanism Learning From New Urbanism		New urbanism as programme New urbanism as Practice New urbanism as institution
2	Carmona Matthew, Heath Tim, Oc Taner, Tiesdell, Stave	Public spaces , Urban spaces The Dimentions of Urban Design	Architectural Press, Amsterdam	The Context for Urban Design, Te Dimensions of Urban Design, Implementing Urban Design		The motivation, The Structure, Urban Design: an emerging and evolving activity
3	MARSHALL, Stephan,	Street and Pettern,	Spon Press, Taylor & Francis Group , London and New York, 2004,	To understand the relationships between transport and urban design , in particular, how certain aspects of transport provision – such as the layouts of routes, streets and networks – could contribute to better urban design.		Good urban structure is necessary to create good urbanism- just as good engineering structure is nessary to create good architecture
4	Ford , Larry R.	The Spaces between Buildings	The Johns Hopkins University Press, 2000	City Spaces And Human Nature		Theories of Good City Form
5	MCCLUSKEY, Jim.	Road Form and Townscape	Butterworth Architecture, Oxford, London, 1992	The Townscape Alignment, The Flowing Alignment, LandForm and Planting, Materials, Surface and Trim, Quality in Major road Design		Intregated all aspects of road design so that the end product will be a coherent whole, a unique part of the outside environment which people will enjoy
6	Moudon, Anne Vernez	Public Streets for public Use	Van Nostrand Reinhold company , Newyork, 1987			The urban designer and planner can offer creative ingenuity and theability to serve several group needs within a limited space. By

						<i>designing the street to be used to capacity, each group can be attracted by its particular amenities; new functions and meanings can be imagined that will return the street to centre of public life and make it once more the arena for supporting the culture of cities</i>
7	<i>Anderson , Stanford</i>	<i>On Streets</i>	<i>The MIT Press, Massachusetts, London,England, 1978</i>	<i>Man 's place in the steets environments, the steets as transactional space, street as a models for cities, the development of notation systems for analyzing streets as elements and structures, streets as seen in perspectives of history and anthropology and in their social and cultured contexts.</i>		<i>Street networks provide continuity, differentiation, disruption of the urban fabric and the ways in which they mold the character of civil and domestic life</i>
8	<i>Steering Group & Working Group appointed by the Minister of Transport</i>	<i>Traffic in Towns</i>	<i>Her Majesty's Stationery Office, 1963</i>	<i>A study of the long term problems of traffic in urban areas</i>		<i>New urban roads, reshaping the city, way and means</i>

Gambar 3 :
Tabel Meta Analysis Jurnal

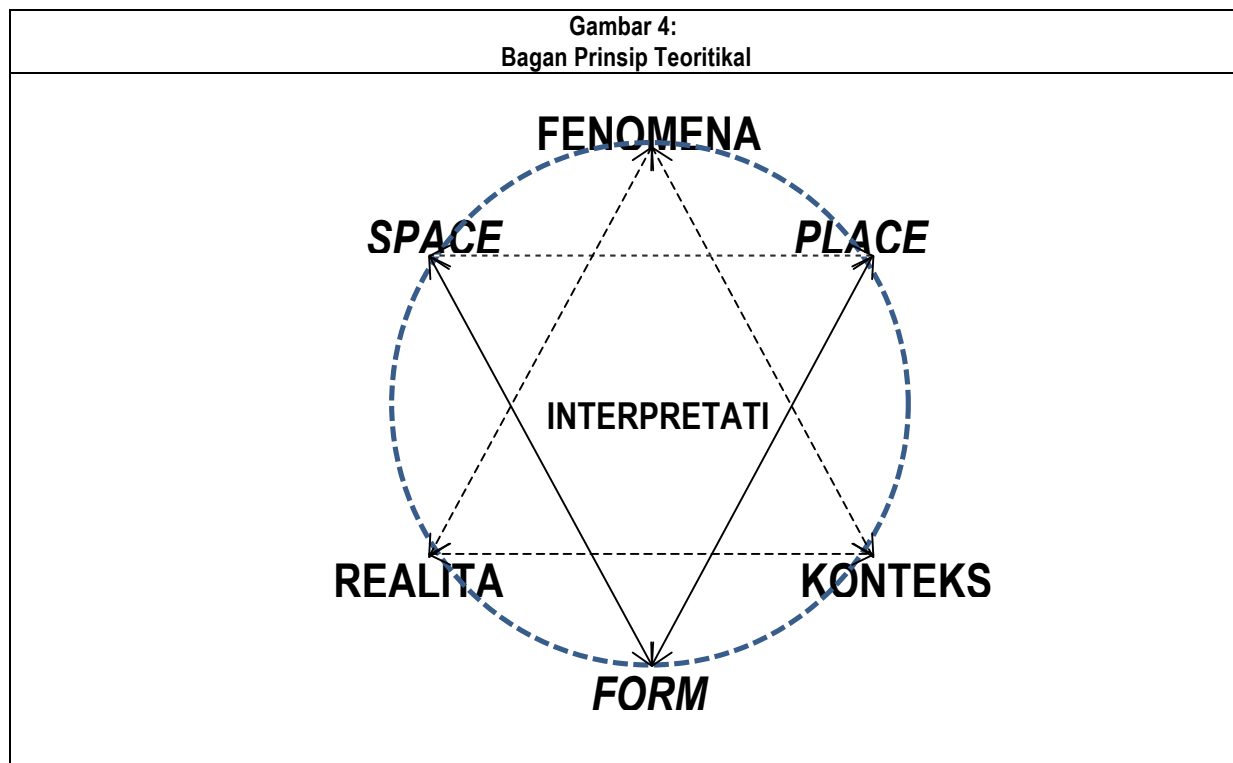
No	Peneliti	KURNIAWAN, FERI EMA		Temuan
1	Judul	PERKEMBANGAN STRUKTUR RUANG KOTA SEMARANG PERIODE 1960-2007		Perkembangan Struktur Ruang Kota Semarang sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor internal (pesatnya pertumbuhan penduduk dan berkembangnya wilayah industri yang memacu dan eksternal (urbanisasi dan pertumbuhan penduduk sebagai akibat daya tarik kota). Pada masa orde lama perkembangan Struktur Ruang menunjukkan fungsi yang semakin kuat dengan difokuskannya pembangunan pada kawasan pusat kota, bersifat konsentris dan linier. Perkembangan pesat terjadi pada masa orde baru dan reformasi pembangunan, dimana pembangunan dilaksanakan secara terencana diseluruh Bagian Wilayah Kota. Perkembangan struktur ruang pada masa ini bergerak linier, melompat, mirip dengan Teori inti berganda.
	Publikasi /Tahun	Skripsi thesis, Universitas Muhammadiyah Surakarta. 2010		
	Fokus Permasalahan	Studi Pengembangan Struktur Ruang dari Masa Pasca Kolonial Sampai 2007 Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan Struktur Ruang Kota Semarang		
	Metodologi	Deskriptif Kualitatif Rasionalistik,		
2	Peneliti	SETIAWAN, BAMBANG (2004)		menyimpulkan, struktur tata ruang Kota Semarang yang diarahkan berpola multi nuclei (pola berpusat banyak) perkembangan sub-sub pusatnya tidak merata dan masih menunjukan ketergantungan dengan pusat kota.
	Judul	PENGARUH STRUKTUR KOTA TERHADAP POLA PERGERAKAN DI KOTA SEMARANG DAN KOTA SURAKARTA.		
	Publikasi /Tahun	Masters Thesis, UNIVERSITAS DIPONEGORO.		
	Fokus Permasalahan	mengkaji struktur Kota Semarang dan Surakarta kemudian menjelaskan pengaruhnya terhadap pola pergerakan. dilakukan analisis struktur kota dengan menganalisis faktor kependudukan, pola tata guna lahan, jaringan jalan dan menganalisis pola pergerakan		
Metodologi	penelitian deskriptif, analisis diskriptif melalui interpretasi yang tepat tentang hal-hal yang ada/terjadi di wilayah penelitian melalui analisis bangkitan pergerakan, distribusi pergerakan dan interaksi pergerakan.			
3	Peneliti	AMIN BUDIMAN		Temuan yang diperoleh dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak semua siswa sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh dalam melakukan perjalanan ke sekolahnya terlayani oleh jalur angkutan kota, sehingga menggunakan kendaraan pribadi dan jalan kaki.
	Judul	Konsep Struktur Kota Dan Persebaran Fasilitas Pendidikan Dalam Penentuan Rute Angkutan Sekolah Di Kota Banda Aceh		
	Publikasi /Tahun	Tesis Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro 2009		
	Fokus Permasalahan	Pergerakan, tarikan dan bangkitan perjalanan, jaringan jalan, stuktur kota		
Metodologi	metode deskriptif, kemudian teknik analisis yang digunakan adalah perpaduan antara teknik kuantitatif dan teknik kualitatif, sedangkan alat yang digunakan yaitu analisis non stastistik dan stastistik serta penggunaan metode GIS (Geography Information System).			

5	Peneliti	BONDAN HERMANISLAMET	Temuan
	Judul	Tata ruang Kota Majapahit,	Analisis Keruangan Bekas Pusat Kerajaan Hindu Jawa Abad XIV di Trowulan Jawa Timur
	Publikasi /Tahun	Disertasi Doktor, Universitas Gajah Mada Yogyakarta, 1999	
	Fokus Permasalahan	Identifikasi wujud pola dan struktur keruangan kota Majapahit, khususnya pada lingkup era Negarakertagama dan Pararaton.	
	Metodologi	Penelitian Kualitatif interpretative, menggunakan metode dan data-data historis, strategi arkival (archival) dan analisis isi (content analysis)	

2. Keaslian dan Posisi Kajian

Penelitian ini berupaya mengenali *urban generic structure* dan *conectivity serta complexity pattern* kota sungai ini, melalui kajian kompilasi *basic type of urban pattren* pada konfiguratif struktur kotanya. Dari hasil pelacakan secara intensif terhadap berbagai kajian mengenai *urban structure* dan *urban pattern* pada konteks kota sungai di Indonesia tersebut, baik secara substantif maupun formal, sejauh ini belum ada yang menggunakan perspektif kajian kompilasi *basic type of urban path* pada konfiguratif struktur kota. Penelitian ini menarik dan merupakan hal baru untuk melengkapi penelitian arsitektur kota Banjarmasin sebelumnya serta penelitian arsitektur kota-kota sungai di Indonesia umumnya, yang sebagian besar terfokus mengkaji dan mengenali peran, karakteristik permasalahan serta potensi kota, aspek maupun faktor yang mempengaruhinya sebagai produk dan proses dari *urban history*, *urban morphology* dan *urban architecture* Potensi tersebut menjadi kekhususan penelitian ini. Karena itu, selain untuk memperkaya kajian-kajian sejenis sebelumnya penelitian ini diharapkan menjadi varian lain kajian kasus kota sungai di Indonesia.

1.6 .KERANGKA KONSEPTUAL

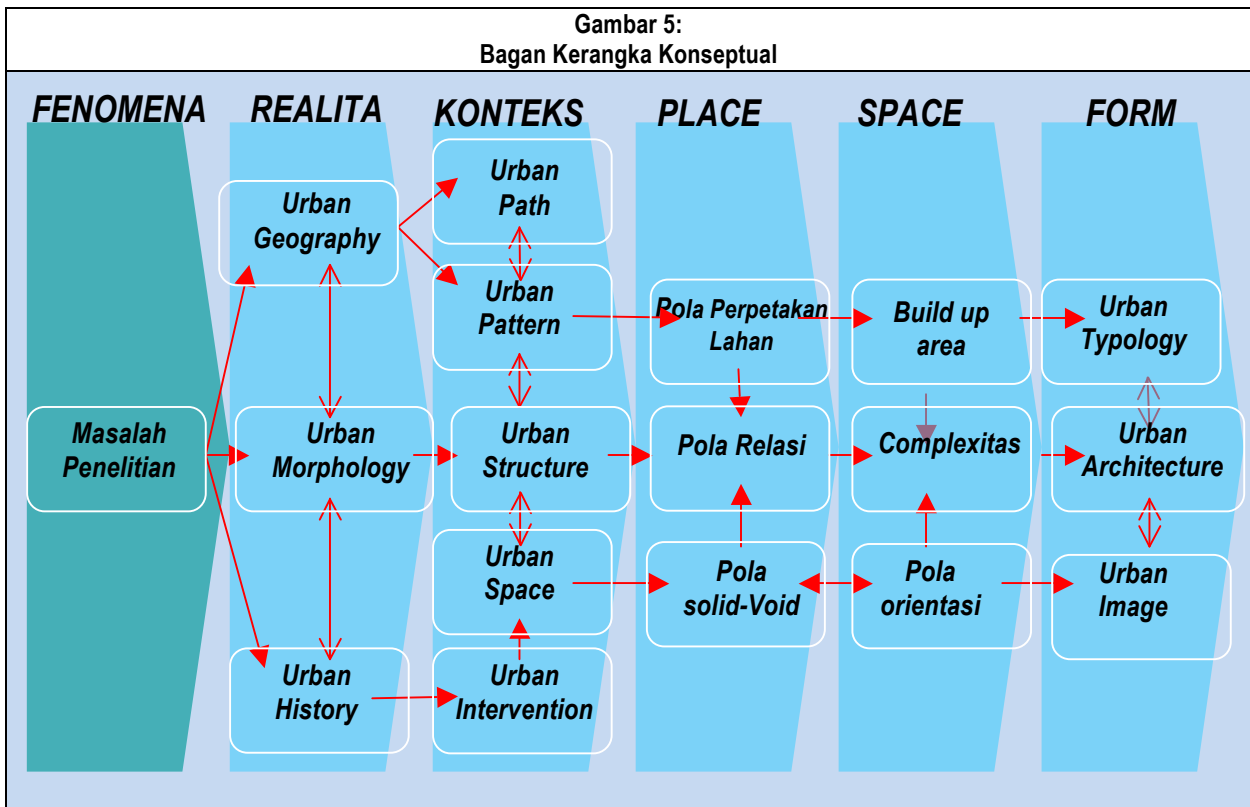


Pendekatan prinsip teoritikal penelitian ini mendapatkan teori pendukung untuk menginterpretatifkan/ melakukan tafsir struktur kota sesuai permasalahan penelitian melalui 2 level pengamatan yang saling terkait untuk membaca, pola, tipologis, order, image, pengambilan kesimpulan, yaitu:

Tahap pertama : Melakukan tafsir terhadap **Fenomena Kota** yang menjadi permasalahan penelitian ini, yaitu tidak kondusifnya struktur kota mendukung kebutuhan perkembangan kota sebagai kota sungai, ketimbang sebagai kota darat. Tafsir ditunjang dengan memperhatikan **Realitas** dan **Konteks** fisik spasial sebagai kota sungai.

Tahap kedua : melakukan tafsir terhadap bentukan masa arsitektur (**Form**) yang memperhatikan tempat beradanya **place** dan **space** yang terbentuk.

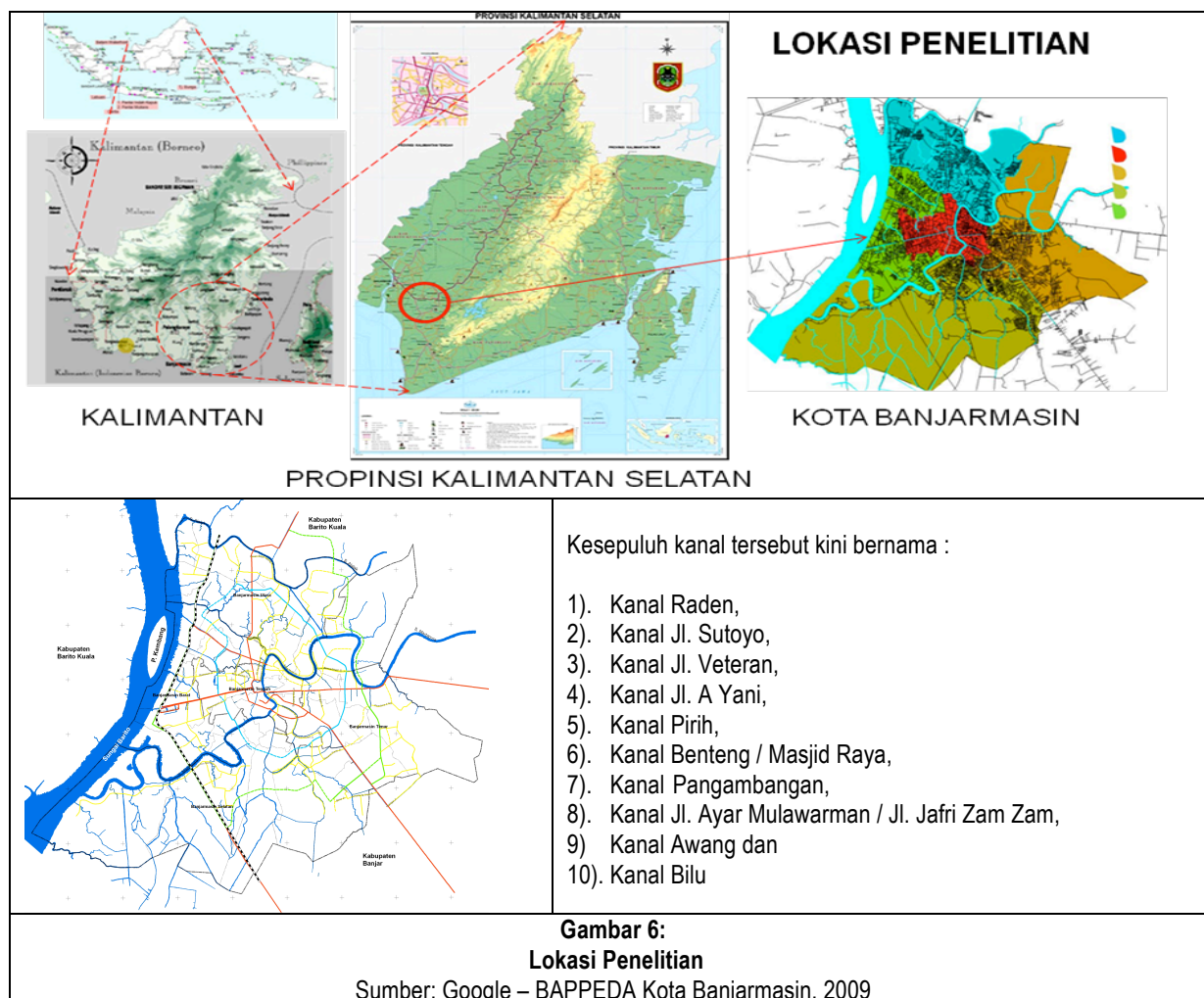
Penjabaran unit kajian teoritikal sesuai bagan gambar No 5, Bagan Kerangka Konseptual Penelitian berikut:



1.7 .LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian pada pulau **delta Tatas** kota Banjarmasin, sebagai bagian kawasan yang banyak mendapat pengaruh dalam periodisasi sejarah kota. Fokus penelitian mengkaji struktur kota pada kawasan ini yang terbentuk dari jalinan jaringan *Urban paths* menjadi blok-blok kota (*urban place*), dan *urban space*.

Pada struktur kota delta Tatas juga ditemukan banyak jalan tradisional yang dibentuk sepanjang tepi atau tegak lurus tepian sungai serta terdapat 10 kanal peninggalan era pemerintahan kolonial Belanda. Penelitian ini juga menelusuri tatanan fisik spasial dan tipe kesepuluh kanal yang berada di pusat kota tersebut.

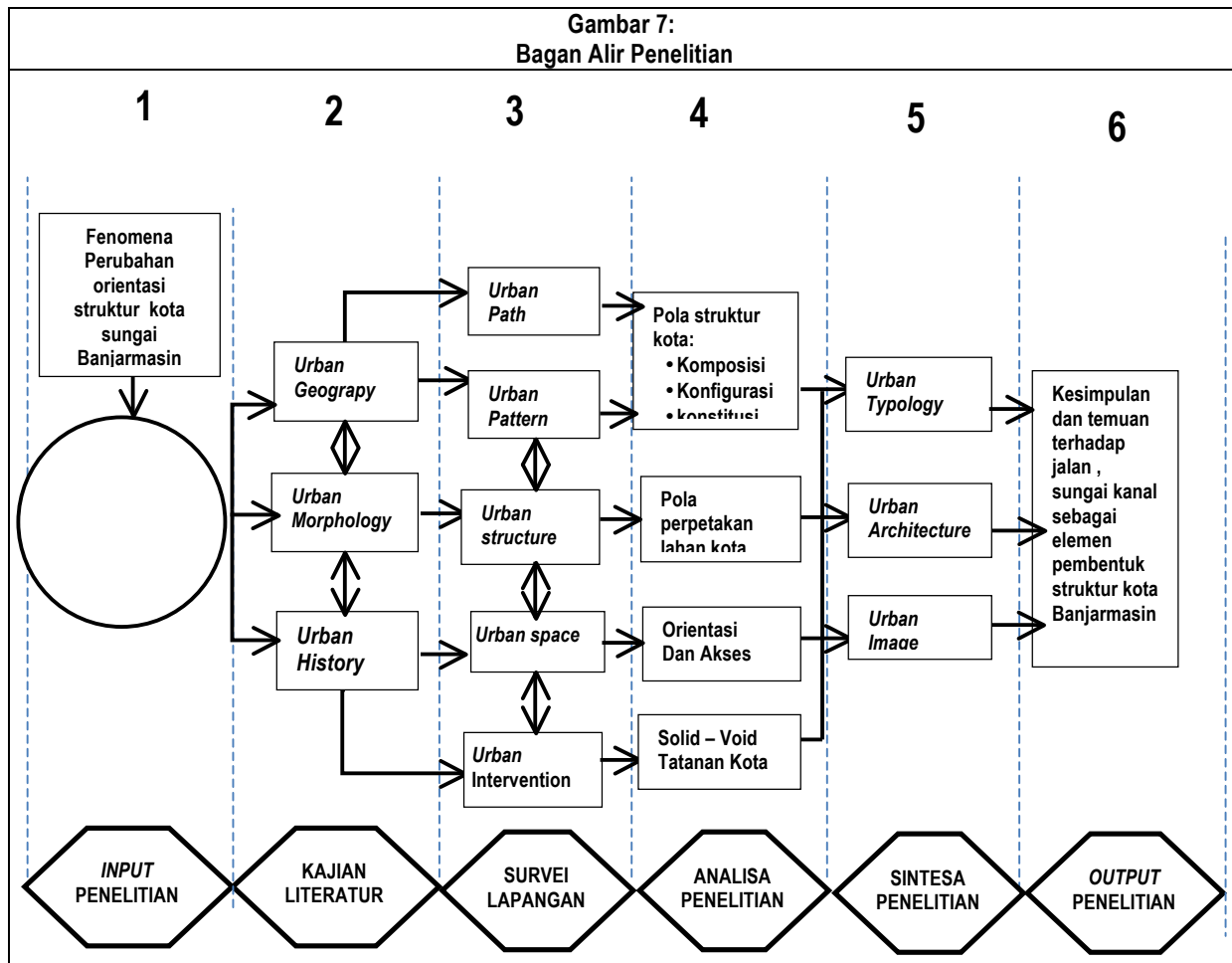


1.8. METODE PENELITIAN

1. Pendekatan Metodologi Penelitian

Untuk mencapai focus dan tujuan penelitian ini digunakan pendekatan *urban morphology* untuk menghasilkan pemahaman interpretatif tentang pola dasar struktur kota sungai Banjarmasin yang ditentukan oleh jalan dan sungai, kanal sebagai elemen-elemen pembentuknya. Pendekatan ini dipilih dan digunakan karena, Terbentuknya struktur kota sebagai “produk fisik spasial” merupakan “hasil proses bertahap” dalam perjalanan sejarah kota, yang dipengaruhi oleh berbagai faktor “proses dinamika” (politik pertahanan, perta, ekonomi, sosial dan budaya).

Pendekatan *urban morphology* merupakan kajian mengenali asal-usul terbentuknya kota, yang dibaca secara berjenjang multi level; untuk melakukan: 1).kajian level makro dari perspektif historis, 2).kajian level maso dari perspektif tipo-morfologi dan 3).kajian level mikro dari perspektif arsitektur kota. Lingkup penelitian terstruktur dan bertingkat ini dapat mengenali peran dan proses terjadinya bentuk pada skala *urban path*, skala *urban pattern*, skala *urban structure* dan skala *urban architecture*. Berdasarkan pendekatan ini, maka dapat dikembangkan kerangka penelitian sebagai berikut:



Berbasis pada kerangka penelitian diatas, maka untuk melaksanakan penelitian ini digunakan metoda kualitatif interpretatif, untuk tiap langkah tahapan penelitian dari penelusuran data, analisis awal, dan proses analisis serta sintesis penelitian hingga penarikan kesimpulan dan memetakan temuan.

2.Tahapan Penelitian

Kegiatan penelitian ini dilakukan melalui 5 (lima) tahapan.

Tahap I: Kajian awal literatur terhadap tentang fenomena transformasi kota Banjarmasin dari pendataan *phisical* dan *social pattern* kota, melalui penelusuran di perpustakaan, melalui *browsing* internet .

Tahap II: Kajian literatur tentang realita kota Banjarmasin meliputi *Urban geography*, *urban morphology* dan *urban history* dari berbagai buku, internet.

Tahap III: Survei lapangan untuk mengenali konteks *urban path*, *urban pattern*, *urban structure*, dan *urban space* kota Banjarmasin secara fisik spasial, dan menghimpun data-data tentang pengaruh Urban Intervensi dalam dinamika periodisasi sejarah kota. Survai lapangan dilakukan ke daerah penelitian delta Tatas kota Banjrmasin, mengunjungi Bappeda kota, untuk mendapatkan data pendukung, perpustakaan kota, museum kota, museum situs keraton Banjar.

Tahap IV: Analisis tentang formasi pola pada struktur kota Banjarmasin, meliputi pola struktur kota, meliputi: komposisi, konfiguratif, konstitusinya. 2).pola perpetakan lahan kota, 3).orientasi dan akses, 4).solid-

void tatanan kota. untuk mengenali struktur dasar kota dan *basic type pattern*. Yang menandai *place* dan *space* kota.

Tahap V: Sintesis tentang bentuk *figural* dan citra kota Banjarmasin akibat perubahan orientasi struktur kotanya, meliputi: 1) *Urban typology*, 2) *Urban Architecture* dan 3) *Urban Image*,

Tahap VI: Kesimpulan interpretatif penelitian dan pemetaan temuan.

3. Data dan Unit Analisis

Data penelitian ini bersumber dari hasil studi pustaka, hasil unduh dari internet dan hasil survey / observasi langsung ke lokasi penelitian, serta Ke BAPPEDA Kota Banjarmasin, satuan kajian atau unit analisis penelitian ini adalah:

- Data Studi pustaka, untuk mendapatkan dasar teoritis meliputi : •Kajian *Urban Path*, •Kajian *Urban Pattern*, •Kajian *Urban Structure* dan *Urban Space*, •Kajian *Urban Architecture* dan Interpretasi sejarah kota. Mengidentifikasi pola *physical* dan pola *social pattern*, melalui kajian pada beberapa peta periodisasi sejarah kota, kanal kota, dan arsitektur kota dari berbagai periodisasi kota, guna studi awal fakta transformasi arsitektur,
- Data hasil unduh dari internet, yakni mengumpulkan peta-peta kota Banjarmasin pada era kolonial dari mengunduh www.kitlv.com, www.royal tropical institute.com, *Colonial Historical Maps Amsterdam*, 1862.
- Data Observasi hasil studi Lapangan, ke lokasi penelitian, yakni: 1).Pendataan transformasi kota, 2).mencari faktor penyebab transformasi fisik-spasial kota, 3).data arsitektural: tipe arsitektur, tatanan arsitektur kota, 4).sejarah kota dan data pengembangan kota, tipe jalan dan kanal dan 5).kondisi pasang surut air, data pengembangan kota, dan khususnya di daerah tatas, sungai martapura dan sungai barito, kawasan kanal-kanal kota, situs keraton dan makan raja-raja Banjar.
- Data dan informasi dari dokumentasi BAPPEDA Kota Banjarmasin, yakni dokumentasi rencana dan data pembangunan kota Banjarmasin,

4. Proses Analisis Data

1. Analisis dan sintesis data lapangan, yakni pertama analisis tentang geografis kota, sejarah kota dan morfologis arsitektur kota, kedua melakukan analisis dan sintesis tentang relasi *urban path* pada struktur kota; Pembentukan pola *dasar urban path* dan tipologis struktur kota; Transformasi fisik spasial, tatanan arsitektur kota. Selanjutnya ketiga: analisis dan sintesis tentang konektivitas dan kompleksitas, kontitusi pola struktur kota; akibat pada pola perpeetakan lahan kota; ragam tipologis arsitektur darat..
2. Kesimpulan Penelitian dan Temuan Penelitian. Terdiri dari: 1).Tahap untuk menjawab pertanyaan penelitian, 2).Tahap penyimpulan kajian terhadap pola jalan, sungai kanal sebagai elemen pembentuk struktur kota Banjarmasin dan 3).Tahap penginventarisasian temuan penelitian sebagai kontribusi informasi menjawab permasalahan dan tujuan penelitian.

1.9. KERANGKA PENYAJIAN

Kerangka penyajian penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab : PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian proposal penelitian ini, yakni: jalan dan sungai, kanal sebagai elemen pembentuk struktur kota sungai Banjarmasin-Kalimantan Selatan, meliputi uraian: (1).Latar belakang Masalah, (2).Permasalahan Penelitian, (3).Fokus dan Tujuan Penelitian, (4).Manfaat penelitian, (5).Pengumpulan Teori Kajian Penelitian, (6).Kerangka konseptual,(7).Lokasi penelitian, (8).Metode penelitian, (9).Kerangka penyajian, (10).Luaran Penelitian.

Bab II: TEORITIKAL TIPO-MORFOLOGI STRUKTUR KOTA

Bab ini berisi kajian pustaka meliputi: tentang *urban geography*, *urban morphology* dan *urban history* Kota sungai.

Bab III: INTERVENSI DAN KONTEKS STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN

Bab ini berisi hasil pendataan dari Survei ke lapangan untuk mengenali *Urban path*, *Urban pattern*, *Urban structure*, dan *urban space* kota Banjarmasin secara fisik spasial, dan menghimpun data-data tentang pengaruh Intervensi kota dalam periodisasi sejarah kota.

Bab IV: FORMASI POLA PADA STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN

Bab ini berisi tentang Formasi Pola Pada Struktur kota Banjarmasin pada wilayah Tatas, meliputi: 1).Komposisi, Konfiguratif, Konstitusi polanya. 2).Pola perpetakan lahan kota, 3).Orientasi dan Akses, 4).Solid–Void Tatanan Kota. untuk mengenali struktur dasar kota dan *basic type pattern*. Yang menandai *place dan space* kota.

Bab V: BENTUK FIGURAL DAN CITRA KOTA SUNGAI BANJARMASIN AKIBAT PERUBAHAN ORIENTASI STRUKTUR KOTANYA

Bab ini berisi sintesa penelitian tentang *urban typology*, *urban architecture*, dan *urban image* pengaruh dari perubahan orientasi struktur kota.

Bab VI: TEMUAN DAN KESIMPULAN

Berisi jawaban atas pertanyaan penelitian, kesimpulan penelitian serta implikasi temuan dan implikasinya terhadap jalan, sungai, kanal sebagai elemen pembentuk struktur kota Banjarmasin.

1.10. LUARAN PENELITIAN

Luaran berupa makalah ilmiah tentang studi kota tepian sungai di Indonesia dengan kasus studi *urbanpath* sebagai elemen pembentuk struktur kota sungai Banjarmasin, untuk seminar nasional dan artikel / jurnal arsitektur kota nasional/ internasional.

BAB II: TEORITIKAL TIPO-MORFOLOGI STRUKTUR KOTA

Penelitian ini menggunakan pendekatan interpretatif dengan metode tipologi terhadap struktur kota sungai. Untuk itu perlu dibangun dasar-dasar teoritik yang dapat mendukung proses analisa dan sintesa data lapangan.

2.1. TIPO-MORFOLOGI KOTA

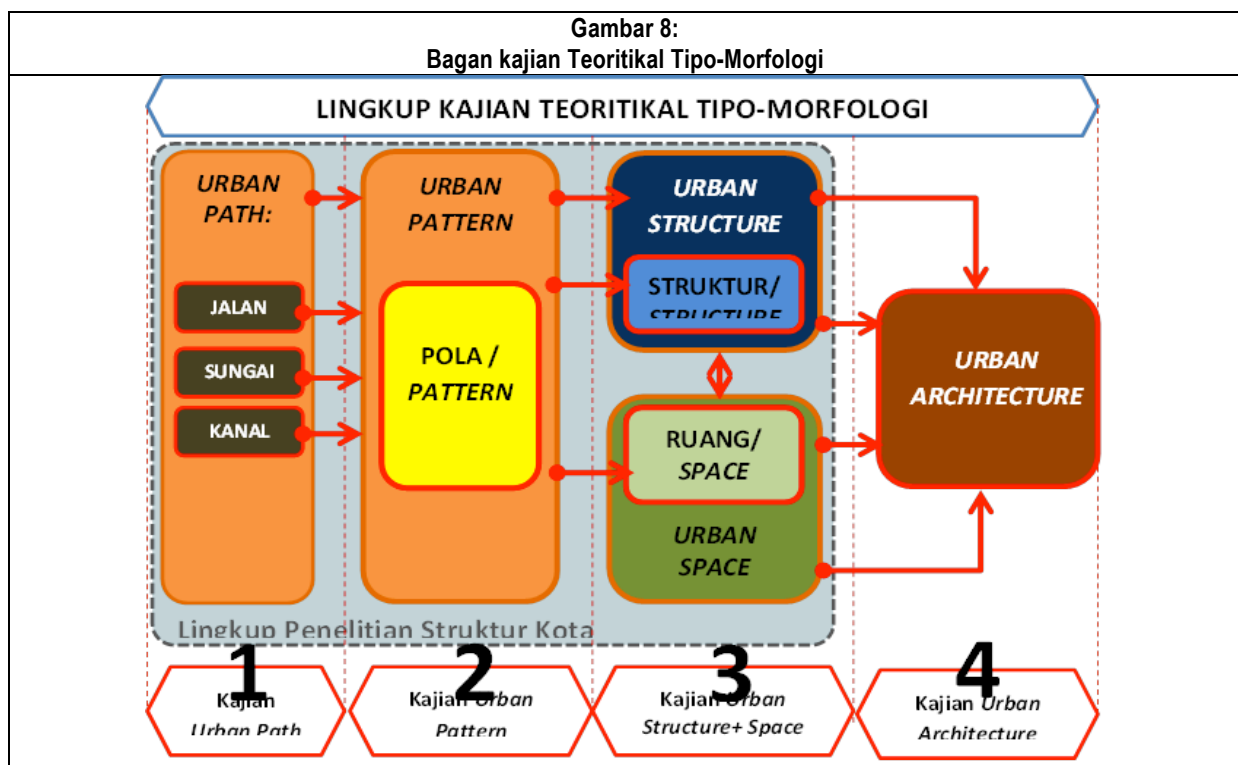
Pemahaman tentang morfologi secara luas adalah sebagai penataan /susunan atau pembentukan objek atau sistem. Morfologi pada lingkungan perkotaan, menjadikan kawasan kota sebagai objek yang besar perlu dipahami sistemnya, baik dari luar maupun dari dalamnya, secara arsitektural. Sedangkan pemahaman tentang tipologi secara umum adalah klasifikasi corak watak tentang suatu obyek.

Typology a practically useful sub-set of all possible types (may be regarded as a 'slice' extracted from a fuller taxonomy), organized in pragmatic structure, e.g. a simple listing.

Tipologi perkotaan merupakan klasifikasi tentang pembagian kota dalam golongan-golongan menurut corak watak masing-masing secara obyektif, meliputi elemen *place* secara kontekstual.

Markus Zahnd,⁵ menyatakan ada 7 yang perlu dikaji tentang tipologi yaitu 1) Bagaimana bentuk tempatnya?, 2).Bagaimana perbandingan elemen secara spasial (antara lebar dan panjang)?, 3).Bagaimana *enclosure* (pemagaran secara spasial) ditempat itu?,4).Berapa persen lingkungan elemen yang dibatasi oleh massa?,5).Dimana elemen dibatasi dan dibuka secara spasial?,6).Bagaimana tipologi setempat dibentuk? dan 7).Bagaimana memberi karakter terhadap konteks?

Lingkup kajian teoritik tipologi morfologi terbagi dalam 4 (empat) skala tingkatan, dari kajian *urban path*, *kajian urban pattern*, *kajian urban structure and spaces* hingga *kajian urban architecture*, seperti tergambar pada bagan gambar no.8. berikut:



⁵ Zahnd,M,(1999)

Dalam penelitian struktur kota sungai dengan pendekatan tipomorfologi ini perlu dipahami unsur-unsur yang membentuk pola dan mempengaruhi tata ruang kotanya. Untuk melakukan tafsir terhadap struktur kota sungai diperlukan dasar teoritikal yang memberi dasar pengetahuan tentang struktur kota meliputi kajian tentang: 1).Elemen struktur kota sungai /urban path, 2). Pola kota sungai /urban pattern, 3). Struktur kota sungai /urban structure dan 4).Ruang kota sungai /urban spaces, serta berbagai wawasan tentang struktur kota sungai dalam berbagai perspektif urban history, urban geografi, urban architecture.

2.2. STRUKTUR KOTA

1. Definisi Struktur Kota

Struktur kota adalah tulang kota, bersifat tetap dan statis. Struktur kota pada dasarnya terbentuk karena urban path pembentuknya.

(Kansky 1963:1) :

....The term structure alludes to the relationship of parts to each other and to the whole....

....the term 'structure' generally to refer to 'the set of relations between building blocks both in respect to each other and to transportation network as an organized whole'

Berbagai tipologi bentuk pola struktur kota dapat dikenali, seperti: menurut Markus Zahnd,2008,H.263):

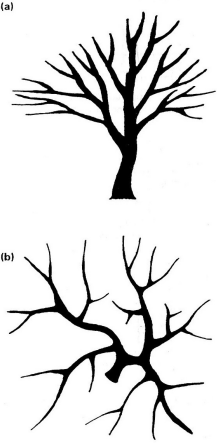
- 1). Grid, 2).Sisir, 3).Pohon, 4).Pita, 5).Cincin, 6.)Radial, 7).Campur.

Bentuk pola kota tersebut sering dijumpai dan dipakai sebagian, keseluruhan ataupun gabungan.Struktur kota tidak boleh dianggap abstrak karena bentuknya juga dapat dilihat secara nyata. Struktur kota hanya boleh dianggap baik jika terwujud di dalam bentuk yang baik.

Marshall,S.,2004,h.xiii):

....good urban structure is necessary to create good urbanism – just as good engineering structure is necessary to create good architecture....

2. Struktur Kota Ibarat Struktur Pohon

 <p>412 • Tree patterns. This shows two different 'compositions' with the same 'configuration': (a) could represent the 'tree-like' layout of modern road networks, while (b) could be the radial pattern for a whole settlement.</p>	<p>Stephen Marshall dalam bukunya <i>Street Pattern</i>, mengibaratkan struktur sebuah kota ibarat sebuah pohon “The city is a Tree”. Sama-sama terbentuk dari susunan hierakis yang terpadu (<i>an integrated taxonomy</i>).</p> <p>Pola pohon menampilkan dua bentuk komposisi dalam satu susunan/ konfiguratif,yaitu: “pola pohon” (pandangan tampak frontal), terdiri batang – cabang - ranting, dan “pola radial” (pandangan tampak atas), batang – cabang - ranting.</p> <p>Pada struktur kota kita pun dapat melihat pola pohon ini pada jaringan jalan, dan pola radial pada struktur lingkungan permukiman kota. Kenyataan ini perlu dijadikan dasar mengenali kota dari bentuk pola dasarnya. Kenyataan bentuk komposisi “pola pohon” mempunyai keragaman susunan pada setiap posisinya yang berasal dari suatu batang yang sama. Identik dengan kota pun mempunyai keragaman bentuk konfiguratif di setiap wilayah dan kawasan kota yang berasal dari pusat kota yang sama.</p>
<p>Gsmbsr No.9 <i>Tree Pattern an integrated taxonomy</i></p>	

Route structure

The diagrammatic representation of network as a set of routes. This can be converted to graph, in which routes correspond to the vertices of the graph, and junctions to the edges of the graph. This forms the basis of route structure analysis. Route A linier element, representing a movement path, comprising one or more links. The fundamental element of a route structure. Joint a node at which two links are conjoined to form a route.

BOX 4. COMPOSITION AND CONFIGURATION

Composition refers to absolute geometric layout, as represented in a scale plan, featuring absolute position, lengths, areas, orientation.

Configuration refers to topology, as represented on an abstract diagram, featuring links and nodes, their ordering (relative position), adjacency and connectivity.

Gambar 10:
Composition geometric layout & Configuration of typology link-node, ordering, adjacency, connectivity
 Sumber :Stephen Marshall,2004

Gambar 11:
Composition (highest ranking element of a tree), Configuration (greatest girth) & Constitution (highest continuity & connectivity)
 Sumber :Stephen Marshall,2004

Gambar 12:
Tipologis pola/ structure Radial Composition, Tree Configuration & Dendritic Constitution
 Sumber :Stephen Marshall,2004

BOX 7. COMPOSITION, CONFIGURATION AND CONSTITUTION


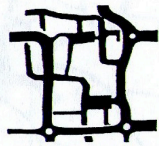

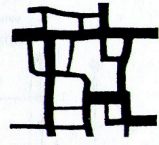



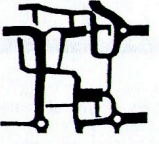
A constitution is a system of types and relationships (c). It is like an abstraction from a configuration (b) – or a second-order abstraction from composition (a).

Constitution is based on hierarchical properties such as tier and type, which may be expressed as ordinal numbers – here denoted by Roman numerals. Compare with Box 4.

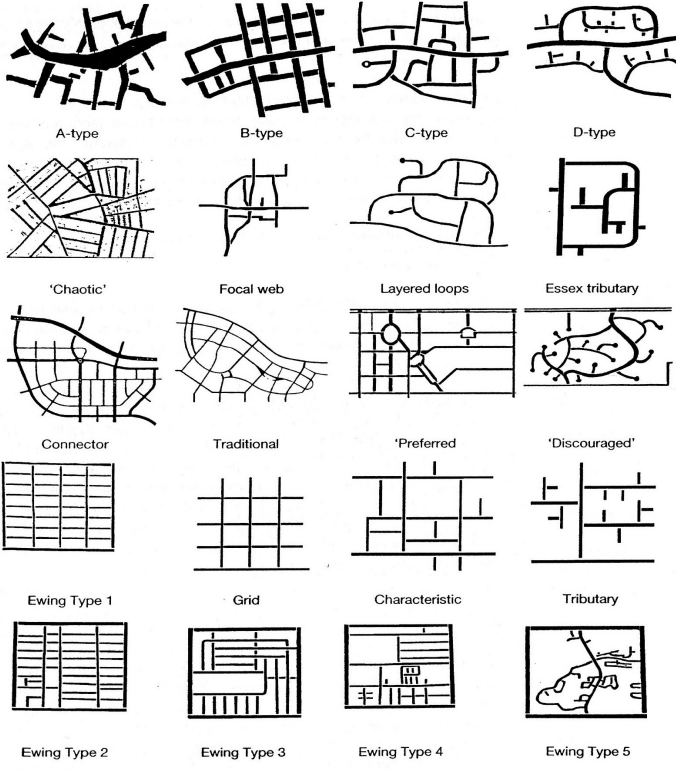
Gambar 13:
Composition, Configuration or Constitution
 Sumber: Sumber Stephen Marshall,2004.

Configuration.

The topological formation of a structure: a road layout considered as an abstract network. Contrast composition an construction.

Type (label plus icon)	Structural conditions	Example layout
Dendritic 	Arteriality plus access constraint	
Conjoint 	Arteriality without access constraint	
Mosaic 	Neither arteriality nor access constraint	
Serial 	Access constraint without arteriality	

Gambar 14:
Type of Constitutional structure
Sumber: Sumber Stephen Marshall,2004.



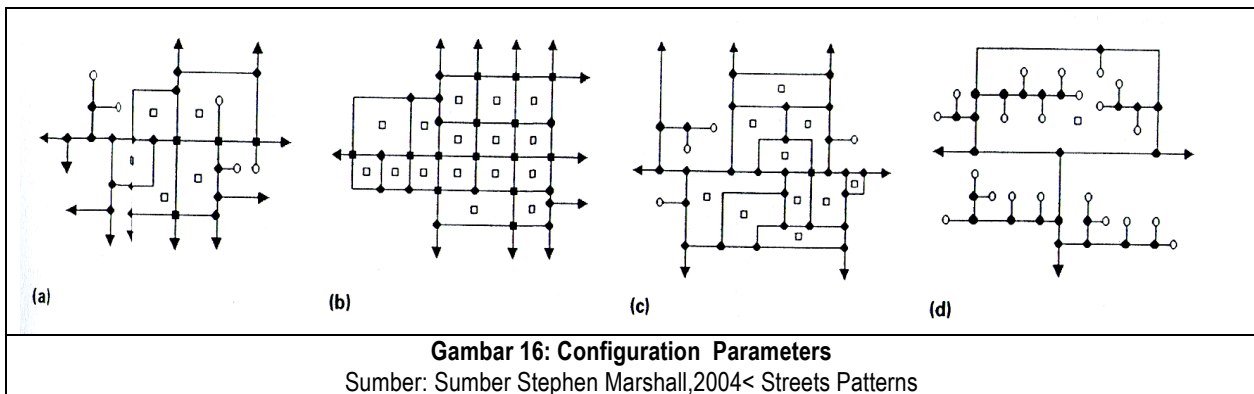
Gambar 15:
Graphic presentations based on route structural paramaters
Sumber Stephen Marshall,2004 Streets Patterns

7..Conectivity and Complexity

Jumlah (konteks jalan): fokus (relasi jalan dengan yang lain), jarak (sekuensi +frekuensi), ukuran (luas daerah aktivitas (fungsi jalan)).

8. Composition

The geometric formation of layout, featuring absolute distances, widths, angels of orientatioan and alignment. Contrast configuration.



3. Elemen-elemen Struktur Kota Sungai / *urban path*

Elemen-elemen struktur kota sering disebut sebagai *Urban path elements* yaitu: elemen jalur linier kota yang membentuk struktur kota. *Urban path* membangun relasi antar simpul/ node, atau relasi dengan node percabangannya. Jaringan *urban path* ini, membentuk pola "space and place" pada struktur kota sungai, yang mempengaruhi tatanan maupun karakter arsitektur kotanya. *Urban path elements* pada struktur kota sungai adalah Sungai, kanal dan jalan yang merupakan elemen linear kotanya. Sungai, kanal dan jalan menunjang kemudahan transportasi dan aksesibilitas kota sungai.

Sungai terbentuk karena faktor alam, karena perbedaan topografi tanah, dari hulunya, mata airnya di daerah lebih tinggi, atau berasal dari sebuah curug/ air terjun mengalir hingga ke hilir nya bermuara kelaut atau ke sungai lebih besar atau ke danau. Sungai sebagai jalur transportasi kota sungai menghubungkan muara hingga ke hulu. Tipe sungai terbagi atas sungai besar, menengah dan sungai kecil /anak sungai.

Kanal dan Jalan dibentuk oleh campur tangan manusia, untuk kepentingan kemudahan pergerakan kehidupan manusia. Kanal merupakan parit galian yang menghubungkan antar sungai berbeda, atau meluruskan lekukan sungai yang sama, atau merupakan percabangan dari sebuah sungai. Fungsi elemen kanal untuk menyalurkan air irigasi, untuk transportasi air, untuk mengatur pembagian pintu air/ menuju penampungan air/dam. Jalan merupakan ruang pelintasan manusia, kendaraan dari satu tempat ke tempat lain. Antar jalan bisa tersambungkan secara bercabang, bersilangan atau buntu.

Jalan merupakan ruang pelintasan manusia dalam berkegiatan dari satu titik ke titik yang lain, yaitu jalur menghubungkan dua simpul.

Street :

- (1) *Transport-an urban road with built frontages or buildings associated or*
- (2) *urban design- an urban space or place used for public access and passage.*

Jalan di kota berfungsi sebagai jalan kendaraan, jalur pedestrian yang berbentuk garis-garis yang berjajar, miring, tegak lurus, berliku-liku, saling memotong, naik-turun ataupun acak, menghubungkan simpul-simpul kegiatan di pusat lingkungan permukiman, pusat kawasan atau pusat kota. Sistem pergerakan garis ini tidak saja saling menjalin membentuk pola kota (*urban pattern*), tetapi juga membentuk struktur kota. Determinan simpul kegiatan sebagai pemicu terbentuknya jalan kota.

4. Pola Kota / urban pattern

Urban path pada dasarnya mempunyai bentuk dan pola/ *pattern*. Untuk memahami pengertiannya dan hubungan antar skala tingkatan perlu didefinisikan dan dikenali peran masing-masing unsur yang menjadi variable .

Pattern a recurring structural, spatial or temporal feature; may refer to a composition, configuration or constitution. A pattern may also refer (after Alexander et al, 1977).

Ragam pola jalan kota, yang sering dijumpai dan dipakai sebagian, keseluruhan ataupun gabungan dari bentuk berikut, yaitu adalah: 1).Pola garis / *Linier*, 2).Pola memusat / *Radial Concentric*, 3).Pola bercabang / *Angular*,4).Pola melingkar / *Curvilinear*, 5).Pola berkelompok,/ *Axial*, 6).Pola geometris / *Grid* dan 7).Pola organisme hidup./ *Organic*.

5. Bentuk Struktur Kota / urban structure

Fumihiko Maki dalam teorinya mengkategorikan bentuk struktur kota menjadi tiga, yaitu: *composition form*, *mega form* dan *group form*. Pada *composition form*, berciri utama adanya suatu penekanan dari hubungan individu pada bangunan pembentuknya. Untuk *mega form*, ditandai terpadunya (*integrated*) antar komponen-komponen individual bangunan, pada lingkup lebih besar dapat menghilangkan skala manusia. Struktur integrasi yang terbentuk menggambarkan: hirarki, skala keterbukaan (*open ending*) dan keterikatan relasi (*interconnected*) dan untuk *group form*, struktur kota, dibentuk oleh aspek-aspek sosial yang terjadi dalam bentuk linier(*urban path*)

Kostof,⁶ membagi secara garis besar pola kota dalam tiga bentuk, yaitu *Grid*, *Organik* dan *Diagram*.

1. Pola Grid,

Pola kota sistem *Grid* dikembangkan oleh *Hippodemus*, seperti kota *Miletus*. Sistem ini dapat ditemui hampir pada semua kebudayaan dan merupakan salah satu ciri bentuk kota tua. Pola *Grid* ini merupakan mekanisme cukup universal dalam mengatur lingkungan. Pola ini terbentuk karena adanya kebutuhan suatu sistem yang berbentuk segi empat (*grid iron*) guna memberikan suatu bentuk geometri pada ruangan perkotaan. Blok-blok permukiman dirancang untuk memungkinkan terbangunnya relasi ruang antar bangunan dan ruang publik

2. Pola Organik

Sistem organik ini biasanya berkembang dari waktu ke waktu tanpa perencanaan dan berkembang sesuai dengan nilai-nilai social-budaya dalam masyarakatnya. Perubahan pola organik ini terjadi secara spontan serta bentuknya berbasis kondisi keadaan topografi. Sifat pola ini sangat fleksible dan tidak geografis, biasanya merupakan perkembangan alamiah dari *urban path* / garis linier melengkung oleh kebutuhan masyarakatnya yang berkontribusi menentukan bentuk kotanya, (bukan seperti pola *Grid* dan pola *Diagram* yang ditentukan oleh penguasa kotanya).

3. Pola Diagram

Pola kota sistem *Diagram* ini biasanya mencerminkan simbol atau hirarki bentuk sistem sosial dan kekuasaan yang berlaku saat itu. Motivasi dasar penerapan pola diagram pada kota untuk menyimbolkan:

-*Regitimation*, Bentuk sistem kota berbasis pada simbol kekuasaan dan politik, Berfungsi untuk mengawasi /mengorganisir sistem masyarakatnya. Contoh: bentuk kerajaan atau monarki (*versailles*) dan demokrasi (*Washington DC*)

-*Holy City*, Bentuk sistem kota, dibangun berbasis sistem kepercayaan masyarakatnya (*Yerusalem*) (Berbeda dengan sistem Pola *Grid* yang lebih mengutamakan efisiensi dan nilai ekonomis).

⁶ Kostof, 1991

6. Ruang Kota / urban space

Ruang kota / *urban space* terbangun dari konfigurasi tatanan solid-void pada suatu kota. Ruang kota terbentuk dari relasi antar struktur positif dan struktur negatif dalam tata arsitektur perkotaan. Struktur positif berorientasi massa perkotaan dan struktur negatif ruang perkotaan.

Menurut Markus Zahnd⁷, kebanyakan perancangan massa perkotaan tidak terlalu sulit (struktur positif), tetapi berbeda dengan struktur ruang perkotaan (struktur negatif), sering kurang diperhatikan. Oleh karena perhatian yang sepihak saja, masuk akal jika penataan kota, baik secara keseluruhan maupun bagiannya, sering kurang berhasil didalam realitas pembangunan kota secara arsitektural. Penyebabnya adalah pada keterbatasan perhatian dalam penataan kota, dimana muncul lebih sedikit elemen-elemen perkotaan yang spasial, akibat perhatian hanya diberikan pada elemen yang bersifat massa. Ruang kota perlu dibahas secara objektif dan umum dengan memperhatikan tiga prinsip berikut ini:

Prinsip 1: ruang kota adalah ruang terbuka yang lebih berarti daripada sesuatu yang kosong saja,

Prinsip 2: Ruang kota dibentuk secara organis atau teknis oleh benda-benda yang membatasinya,

Prinsip 3: Ruang kota dapat dibagi dalam tiga aspek yang fungsional, sebagai berikut:

- *Public space*
- *Semi public space dan semi private space.*
- *Private space.*
- *Public space dan semi public space menjadi focus kota, dan semi private space dan private space menjadi focus bangunan.*

Ketiga prinsip ini perlu diperhatikan untuk menentukan kualitas bentuk kota, yang mengekspresikan sebuah kehidupan budaya kota dan dalam konteks fisik spasial kota.

2.3. STRUKTUR KOTA DAN MORFOLOGI KOTA,

1. Struktur Kota dan Dinamika Perkembangan Kota

Terbentuk struktur kota berlangsung sepanjang lapisan sejarah kota membentuk jalinan jaringan (*network urban structure*). Bentuk-struktur kota tersebut erat berkaitan dengan dinamika perkembangan kehidupan kota tersebut, baik itu sejarah secara fisik atau pun ideologis. Perwujudan fisik-spasial merupakan hasil produk kolektif dari perilaku budaya masyarakatnya serta pengaruh “kekuasaan tertentu” yang melatar belakanginya. Perkembangan dan pembentukan kota seringkali merupakan wujud dari ekspresi masyarakat yang hidup di dalamnya. Sejumlah kota seringkali dipengaruhi oleh kondisi pemerintahannya. Sementara konfiguratif lainnya sangat mungkin sekali terbentuk oleh konteks geografi dan topografi lingkungannya (contoh:Manhattan,NewYork). Kota-kota berkembang pula dengan situasi-kondisi setempat (internal) serta intervensi berbagai pengaruh yang datang dari luar (external). Pada proses lanjutnya akibat pengaruh pertumbuhan penduduknya, maupun adanya desakan urbanisasi, telah memicu perubahan bentuk dan struktur kota. Struktur suatu kota dapat dikenali dari proses

⁷ Markus Zahnd, 1999, hal 72-74

pembentukan jaringan pada tiap lapisan “tissue” sejarahnya, dalam kajian morfologi kota. Metode pendekatan untuk kajian morfologi kota antara lain melalui kajian sinkronik (*tissue analysis*) dan kajian diakronik (*historical analysis*).

2. Struktur kota dan Hirarkinya.

Struktur kota terbentuk dari awal embrio kota, yang berkembang menjadi jalinan jaringan makin kompleks / ruwat menjadi pusat kota, makin meluas dan berelasi sesuai pemekaran kota menjadi pusat –pusat satellite kota hingga ke suburban/ pinggiran kota.

Hierarchy *a kind of constitution where there is a clear (especially, asymmetric) ordering of types, asin pyramidal or dendritic structures. The term ‘hieratchical’ effectively implies the possession of either arteriality oraccess constraint.*

Hirarki Sungai:

- *Hulu Sungai, tempat asal mata air sungai,*
- *Tengah Sungai, badan sungai, dari hulu ke hilir, bentuknya dari kecil / sempit di hulu, membesar/ melebar di hilir. Badan sungai berliku-liku sesuai bentukan topografi tanah, Makin landai sungai cenderung makin berliku-liku dan makin melebar.*
- *Hilir Sungai, merupakan muara sungai, ke laut, ke sungai besar atau ke danau. Muara sungai cenderung terjadi sedimentasi membentuk delta muara sungai.*

Hirarki jalan menurut Markus Zahnd dapat di bedakan,

- dari Identitas–fungsi: 1). jalan raya utama, 2).jalan raya, 3). jalan, 4). gang dan
 - dari Kuantitas–frekuensi: terbagi menjadi: 1) sirkulasi utama, 2). sirkulasi raya, 3).sirkulasi jalan, 4).sirkulasi samping, 5) sirkulasi buntu.
- menurut Kostof: Tipe jalan; tipe *road, street, boulevard*

2.4. TEORI MEMBACA STRUKTUR KOTA

Secara umum para arsitek tertarik mengenai teori-teori yang memandang kota sebagai produk. Akan tetapi, kelompok teori tersebut sudah memiliki sifat kompleks. Itulah salah satu alasan utama mengapa banyak arsitek dan perancangan kota sering gagal jika mendesain sebuah kawasan kota dengan baik, yakni karena belum memahami lingkup dan hubungan rumit yang ada antara teori-teori tersebut. Tidak ada satu jawaban atau satu teori pun yang menjelaskan bagaimana sebuah kawasan seharusnya dirancang sebagai sebuah produk perkotaan. Walaupun demikian, kesulitan tersebut tidak perlu membingungkan karena dalam perancangan kota dikenal tiga kelompok teori perkotaan secara arsitektural yang sangat berguna bagi para perancang kota, khususnya jika perancang memperhatikan implikasi antara teori yang satu dan teori yang lain karena setiap teori memiliki kelemahan dan kelebihan masing-masing. Oleh sebab itu, setiap teori perlu digabungkan satu dengan yang lain supaya dapat diperoleh suatu analisis kota dan arsitektur yang bermakna sebagai landasan perancangan kota secara arsitektur.

Roger Trancik sebagai tokoh perancangan kota mengemukakan bahwa ketiga pendekatan kelompok teori berikut ini merupakan landasan penelitian perancangan perkotaan, baik secara historis maupun modern. Ketiga pendekatan tersebut sama-sama memiliki suatu potensi sebagai strategi perancangan kota yang menekankan produk perkotaan secara terpadu. Teori Roger Trancik (1986) dalam bukunya *Finding The Lost Space*, relevan

untuk pendekatan membaca struktur kota yang berorientasi pada *urban path*. Melalui 3 (tiga) pendekatannya, yaitu: (1).*Figure-Ground Theory*, (2) *Linkage Theory*, dan (3). *Place Theory*, sebagai berikut:

1. **Figure-Ground Theory**,

Merupakan teori pertama ini dapat dipahami melalui pola perkotaan dengan hubungan antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure-ground* adalah alat yang baik untuk :

- Mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*);
- Mengidentifikasi masalah keteraturan massa /ruang perkotaan.

Kelemahan analisis *figure-ground* muncul dari dua segi :

- Perhatiannya hanya mengarah pada gagasan ruang perkotaan yang dua dimensi saja;
- Perhatiannya sering dianggap terlalu statis.

(Kajian *figure-ground* terhadap struktur kota yang mengalami transformasi tatanan arsitektur kota dalam periodisasi sejarah kotanya dapat dianalisis dalam skala mikro dengan menggunakan metode *urban Poche*⁸).

2. **Linkage Theory**,

Merupakan teori kedua ini dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota itu. Analisis *linkage* adalah alat yang baik untuk :

- Memperhatikan dan menegaskan hubungan–hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*).

Kelemahan analisis *linkage* muncul dari segi lain :

- Kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan (*urban fabric*) secara spasial and kontekstual.

(Metode *Space Syntax Theory* digunakan untuk menganalisis *linkage* / jarak hubungan struktural antara tempat dalam skala mikro *home base* atau *home range* pada struktur kota).

3. **Place Theory**,

Merupakan teori ketiga menginterpretatif /tafsir urgensi / kepentingan suatu tempat / ruang terbuka di perkotaan dalam konteks sejarah, social-budayanya. Analisis *place* adalah alat yang baik untuk :

- Memberikan makna mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaannya;
- Memberi tafsir mengenai ruang kota secara kontekstual.

Kelemahan analisis *place* muncul dari segi :

- Perhatiannya yang hanya difokuskan pada satu tempat perkotaan saja.

(Kajian *Place Theory* dapat dianalisis dengan teori *image* dan atau teori makna)

2.5. STRUKTUR KOTA SUNGAI DIKAJI DARI BERBAGAI PERSPEKTIF

Penelitian struktur kota sungai ini berupaya mengenali *urban generic structure* serta *conectivity* dan *complexity pattern* kota sungai ini, dilakukan melalui kajian kompilasi *basic type of urban path* pada konfiguratif struktur kota. Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan *urban morphology* dengan metoda kualitatif-interpretatif. Kajian struktur kota ini dilakukan secara berjenjang, diawali melakukan kajian level makro dari perspektif geografis, perspektif historis, dilanjutkan dengan melakukan kajian level meso dari perspektif morfologis kota dan terakhir melakukan kajian level mikro dari perspektif arsitektur kota

⁸ Roger Trancik, 1986,hal 99, Poche adalah.bentuk artikulasi ruang luar (*eksterior space*) oleh konfigurasi solid-void.

1. Struktur Kota Sungai Dikaji dari Perspektif *Urban Geography*

Kajian perspektif *urban geography*, mengkaitkan struktur kota dengan konteks tempat dan sungai. Konteks fisik spasial kota sungai terbangun dari topografi alam yang menentukan tinggi rendahnya permukaan daratan kota dari permukaan air sungai dan laut serta menentukan pula karakter sungai yang terbentuk dan pola alirannya di daratan tersebut. Konteks ini mempengaruhi pengorganisasian sebuah daerah menjadi sebuah kota, baik penyusunan struktur perkotaannya serta pemakaian hirarki-hirarki didalamnya.

Struktur kota sungai terbentuk karena intervensi pergerakan manusia yang membentuk route sirkulasi sebagai sistem jaringan (jalur) "*urban path*", berbasis orientasi transportasi di sungai maupun di darat. Pola kota sungai terstruktur, pertama secara alamiah sesuai tradisi kehidupan masyarakatnya, ditandai dengan terbentuknya pola-pola organik / acak yang berbasis sungai (berpola sejajar, mengikuti lekukan sungai atau tegak lurus tepian sungai) dan kedua secara direncanakan / *planned* oleh penguasa kota tersebut yang melahirkan pola-pola teratur atau berbentuk terukur (*pola grid* atau *pola diagram*). Kedua tipologis pola kota ini membentuk jalinan jaringan kota (*network*), dalam berbagai variatif komposisi, konfigurasi dan konstitusi sesuai kontes tempat. Pada kota sungai jalinan pola ini bisa terputus oleh lintasan aliran sungai atau tersambung kembali oleh sistem transportasi air atau oleh sistem transportasi darat melalui jembatan yang dibangun melintang di atas sungai.

Dinamika perkembangan struktur kota sungai, diwarnai dinamika kehidupan kotanya dalam menyikapi relasi air dan darat. Dinamika orientasi perkembangan struktur kota sungai dapat dikategorikan, pertama sangat berorientasi dan tergantung pada pergerakan di sungai, karena dominasi dari kehidupan tradisional setempat, kedua orientasi pada pergerakan di sungai dan di darat, yang berkembang dengan keseimbangan, dan ketiga yang dominan berorientasi pada pergerakan di darat. Ke tiga kategori ini menjadi dasar analisis untuk mengkaji kondisi dinamika perkembangan orientasi suatu struktur kota sungai.

Kondisi dinamika orientasi struktur kota sungai ini membentuk tata ruang perkotaannya, yang dapat dilihat secara bertingkat dari mikro pada skala lingkungan/ kawasan, tingkat meso pada skala wilayah dan tingkat makro pada skala kota. Tata ruang kota ini mempengaruhi tipologis bangunan yang hadir, tatanan arsitektur kota yang terbentuk dan pencerminan citra kota sungainya.

2. Struktur Kota Sungai Dikaji dari Perspektif *Urban History*,

Kajian dari perspektif urban histories bertujuan mengenali asal muasal kota sungai, dinamika pridesasi kota dan peran kota; menganalisis struktur kota, melalui metoda sinkronik terhadap lapisan tissue kota, dan membaca diakronik, untuk mengenali pengaruh dinamika kesejarahan kota, yang berpengaruh dan mendasari pembentukan struktur kota, pembangunan urban path.

Lingkup kajian ini menggali informasi akan pengaruh campur tangan/ intervensi manusia terhadap ruang kota, baik berbasis kepentingan hubungan social, ekonomi, politik /pertahanan. Mengenali determinan yang memicu

terbentuknya struktur jalan, secara tradisional, organik maupun terencana/planned, mengenali tokoh yang berperan dalam pembangunan, mengenali sejarah pembangunan dan peristiwa penting yang terkait terbentuknya atau berada pada ruas struktur kota tersebut.

3. Struktur Kota Sungai Dikaji dari *Urban Morphology*,

Kajian dari perspektif *urban morphology* bertujuan menganalisis struktur kota sungai melalui teori Roger Trancik, dengan menguraikan (1).*Figure-ground* struktur jalinan jaringan *urban path* yang dikaji dengan teknik Poche guna menemukan *urban generic structure* dan mengkaji *kompilasi basic type of urban path* terhadap konfiguratif struktur kota sungai ini, (2).Kajian *linkage theory* untuk membaca *conectivity*, dan menganalisisnya dengan *space syntax theory*, (3).Kajian *place and space, urban path* serta *complexity pattern* kota berbasis teori Stephen Marshall.

Lingkup kajian *urban morphology*, mengenali asal-usul terbentuknya pola struktur, aspek fisik-spasial, konsepsional struktur kota, *figure-ground*, sistem *solid-void*, bentuk-pola, relasi- *linkage* dan letak dan posisi struktur kota makna tempat struktur kota tersebut. *Basic type, dan urban generic structure*.

4. Struktur Kota Sungai Dikaji dari *Urban Architecture*,

Kajian dari perspektif *urban architecture* bertujuan menganalisis struktur kota sungai dari konteks ruang dan citra arsitektur kota, berbasis pada pola *urban path* (jalan dan sungai, kanal) yang terbentuk. Mengenali bentuk tatanan arsitektur berelasi terhadap kerangka keruangan perkotaan, sekaligus membentuk tatanan *solid-void* sebagai identitas tempat di kota. Memetakan tipologis tatanan kota, konsepsional akses, relasi dan orientasi tatanan bangunan terhadap ruang jalan dan ruang antara bangunan.

Hubungan struktur kota sungai dan arsitektur kotanya sangat erat dan merupakan relasi sebab-akibat. Struktur kota sungai dengan pola jalannya mengkondisikan perpeetakan lahan yang memotivasi lahirnya tipologis dan arsitektur bangunan tertentu, membentuk tatanan arsitektur kota serta mempengaruhi citra kota sungai.

Schulz⁹ organisasi ruang kota "*space*" tidak menjadi sebuah "*place*", jika tidak direlasikan dengan bangunan "*built form*". *Aspatial organization does not become a place before it is set into work by means of a built form.*

The typical figures which constitute the substantives of the language of architecture, therefore may be defined as spatial figures possessing concrete boundaries.

The spatial figure as such is a "volume"; when it is set into work, however, it becomes a building with a defined character. To set into work means to make a way of being between earth and sky manifest. Thus a building may stand up in space, stretch out or enclose a space, at the same time as it opens up in various ways.

The type which remain constant during history, may be called "archetypes".

The interpretation or the setting into work of type consists in a process of articulation, that is, of defining constituent elements and subordinate parts.

Menurut Fumihiko Maki¹⁰ bentuk kota (*urban form*) disatukan oleh perekat elemen *linkage* kota, dimana massa-massa bangunan yang berperan dalam *linkage* membentuk artikulasi, dan sirkulasi yang terjadi telah memberi citra pada kota tersebut. *Linkage* secara fisik-spasial membentuk organisasi ruang

⁹ Christian Norberg Schulz, 1985,

¹⁰ dalam "*Finding Lost Space*" (Roger Trancik, 1986),

dan hubungan spasial. Teori *lingkage* dapat menggambarkan potensi dan fungsi daerah yang terus berkembang.

Menurut Markus Zahnd¹¹, sebuah kawasan kota disusun oleh 4 struktur pembentuk morfologinya sebagai berikut:

1. Struktur fungsi, Struktur kota ini membagi kelompok zona fungsi kota secara kuantitatif dan kualitatif, menjadi kelompok zona fungsi publik dan zona fungsi privat sesuai kebutuhan pada kawasan, baik dominasi fungsi homogen atau multifungsi.
2. Struktur bangunan, Struktur kota ini membagi massa dan ruang sesuai kelompok tipologis fisik-spasial dengan membedakannya dengan bentuk-bentuk khusus. Semua tipologis dapat dikumulasikan satu dengan yang lain secara homogen atau heterogen sesuai fungsi dan morfologi yang ingin dicapai.
3. Struktur sirkulasi, Struktur kota ini merupakan jaringan ruang sirkulasi kota yang berpola Grid, Sisir, Pohon, Pita, Cincin, Radial, Campur
4. Struktur kapling, Struktur kota ini merupakan jalinan perpetakan lahan untuk bangunan pada lingkungan/blok kota dalam berbagai variatif bentuk dan ukuran, yang terbentuk karena berelasi atau ada pengaruh oleh hadirnya *urban path* (jalan, sungai, kanal). Sistem orientasi kapling bisa berpola tegak lurus pada urban path atau berpola acak/ interlock

Tiga kajian ruang dan tatanan arsitektur kota sungai ini dilakukan untuk menemukenali: (1) Tipologis urbanpath sungai melalui metoda klasifikasi tipologi (2). Arsitektur kota sungai, mengali bagaimana sikap konsepsional pola tatanan arsitektur kota terbentuk sebagai tipe figural pada perpetakan lahan yang dikondisikan oleh struktur kota maupun *urban path*, membentuk komposisi dan konfiguratif tatanan blok kota, tatanan kantong kota, hingga tatanan sisipan kota. (3). Citra ruang arsitektur kota sungai dibaca melalui image of the city berbasis teori Kevin Lynch.

¹¹ Merkus Zahnd, 2008,

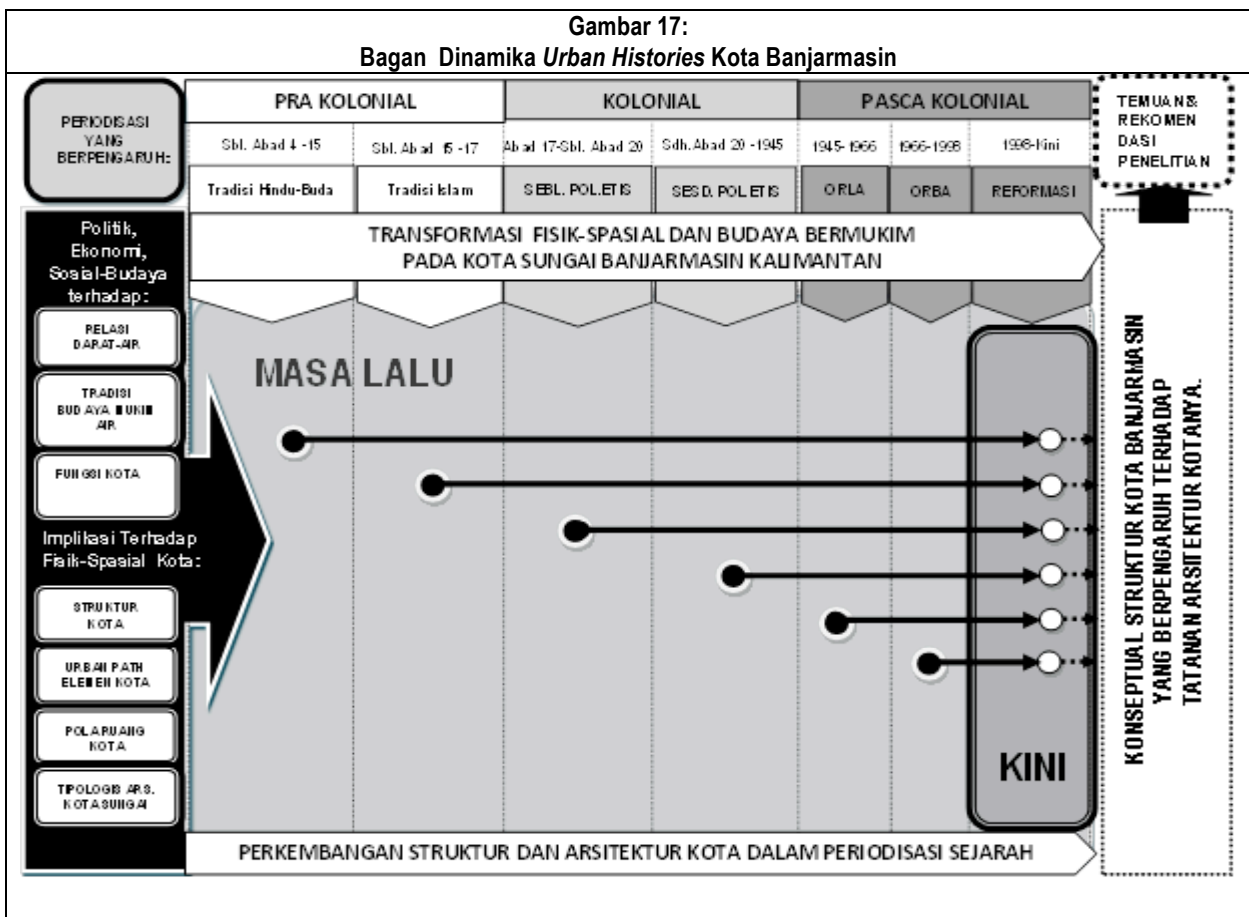
BAB III: INTERVENSI DAN KONTEKS STRUKTUR KOTA SUNGAI BANJARMASIN

3.1. Intervensi Struktur Kota Sungai Banjarmasin dalam Dinamika Periodisasi Sejarahnya

Perkembangan sejarah kota Banjarmasin penting diketahui, untuk:

1. Melihat konteks alam dan pengaruh sungai terhadap kawasan Kota Banjarmasin, mengenali pengaruh pasang surut yang menimbulkan genangan banjir bagi kawasan kota, hingga sekarang.
2. Mengenali pengaruh intervensi penguasa, dan masyarakat terhadap kawasan kota, bentuk tipologis arsitektur dan tipologis *urban path* lain seperti kanal, jalan yang menjadi struktur kota Banjarmasin hingga sekarang.

Pendekatan kajian dinamika sejarah kota Banjarmasin ini dapat digambarkan melalui bagan gambar no17 berikut:



1. Asal Usul Pembentuk Kota Sungai Banjarmasin

- **Karakteristik kota seribu sungai** sebagai kumpulan kepingan daratan di antara pencabangan sungai. terbentuk dari sedikitnya 25 buah “pulau” kecil yang dipisahkan oleh banyak sekali sungai¹

¹ Hal ini sesuai dengan definisi pulau yang dituangkan PBB dalam UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), bahwa pulau adalah sebuah daratan yang dikelilingi oleh perairan

- **Kedatangan imigran Melayu, abad 3-4 M.** Budaya sungai sudah ada menyikapi pasang-surut (PaSut) air sungai, untuk transportasi, irigasi. Kemampuan membuat kanal / Parit: Anjir/Antasan, Handil, Saka
- **Pengaruh Hindu, abad 5-6 M.** berdirinya **Kerajaan Tanjung Puri / Kerajaan Kahuripan** di kaki pegunungan Meratus
- **Pengaruh Jawa - Majapahit, abad 14 M.** Berdirinya **kerajaan negara Dipa** oleh pedagang Keling (Empu Jatmika) dan **kerajaan Daha** ditepi sungai Barito. Adanya situs **candi Laras** dan **candi Agung** dan disebut dalam Kitab Negarakertagama, Pararaton dan prasasti maupun dalam Hikayat Banjar.
- Pengaruh Islam - Demak, abad 15M. **Berdirinya Kerajaan Banjar (1526)** oleh Pangeran Samudera bergelar Sultan Suriansyah / Panembahan Batu Habang.
- **Berdirinya kota Banjarmasin, tahun 1526** menjadi ibu kota **kerajaan islam Banjar** Di Muara Cerucuk²
- Menjadi **kota bandar kerajaan maritim** utama **abad 18** sebagai pusat penguasa dan simpul ekonomi lokal dan internasional



2. Struktur Tradisional Kota Sungai Banjarmasin Pada Era Awal, Pembentukan Kota Pra Kolonial

Struktur tradisional pada era awal kota sungai Banjarmasin sangat tergantung pada keadaan sungai-sungai disana. Sungai menunjang kegiatan kehidupan kota dan pergerakan masyarakat dipergunakan dalam kegiatan menunjang dan mempengaruhi simpul kesimpul. Penelitian ini mencatat setidaknya ada 3 (tiga) penanda fisik-spasial yang dapat dicatat berasal pada peran sungai yaitu:

- Sungai sebagai ruang transportasi utama pergerakan kehidupan masyarakat kota Banjarmasin.

² Soenarto(1985), Hari jadi kota Banjarmasin ditetapkan tanggal 24 September 1526

- Terbentuk Interelasi antara sungai dengan jalan darat tradisional yang menghubungkan dermaga-pasar- simpul-simpul *ethnic quarter* di tepian sungai.
- Terbentuk tatanan dengan pola-jalan darat tradisional yang sejajar dan tegak lurus sungai, atau kanal yang memudahkan hubungan dengan sungai serta mempercepat perambatan air dari darat ke sungai,



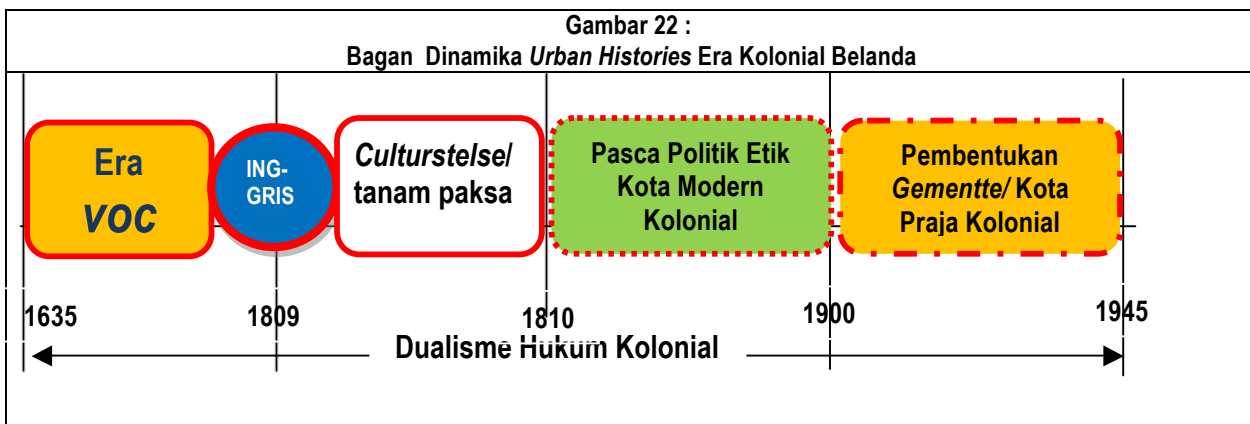
Gambar 20:
Antasan Piri, Muara Sungai Martapura,
sumber: Geo-Eye-Sat Bappeda Kota Banjarmasin 2009



Gambar 21:
Tatanan Lingkungan Tegak Lurus Sungai /Kanal
sumber: Geo-Eye-Sat Bappeda Kota Banjarmasin 2009

3. Kolonialisasi dan Perkembangan Struktur Kota Sungai Banjarmasin Era Kolonial

Untuk mengenali perkembangan struktur kota sungai Banjarmasin pada Era Kolonial ini, informasi digali dari kajian teoritikal berbasis interpretasi sejarah kota, sesuai bagan dinamika urban histories Era Kolonial Belanda, gambar no.13 dan data utama diungkap dari peta-peta lama perkembangan kota (periodisasi tahun 1700-1945), seperti pada gambar no14, berikut:



Gambar 23 :
Peta Topographi Nusantara (1720)
Sumber: www.royal tropical institute/colonial historical maps Amsterdam,



Gambar 24 :
Perkembangan Peta Kota Banjarmasin (1700-1945)
Sumber: www.royal tropical institute/colonial historical maps Amsterdam,

Berbagai pengaruh signifikan menandai terjadinya intervensi Kolonial Belanda terhadap fisik-spatial kota sungai Banjarmasin dapat terlihat dari tabel kronologis berbagai peristiwa berikut:

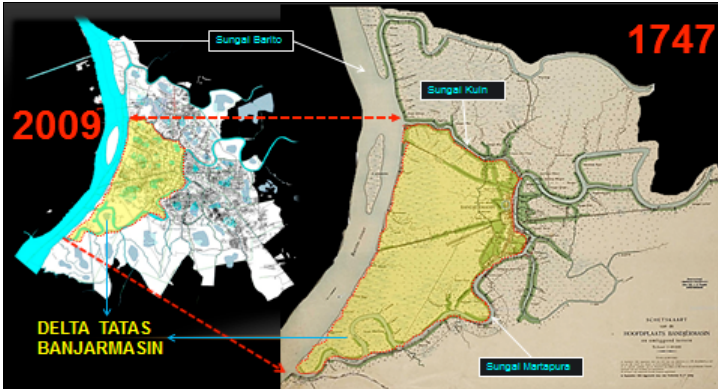
No	Tahun	Peristiwa / Pelaku Sejarah di Kota Sungai Banjarmasin:	Pengaruh/ intervensi terhadap Kota sungai Banjarmasin:
1	1607	Kedatangan utusan dagang pertama VOC	
2	1612		
3	1635		
4	1747	Perjanjian penyewaan pulau / delta Tatas antara Kolonial - Sultan Banjar	membangun <i>urban path</i> , loji, pelabuhan, rumah sakit, menunjang pertahanan benteng Tatas
5		Pembangunan jalur kontrol strategis menghubungkan antara simpul-2 kota serta memotong antar beberapa lekukan sungai	berupa jalan, kanal dan jembatan Coen sebagai <i>urban path</i>
6		Pemberlakuan Wijkenstelsel	
7	1809	Kedatangan Inggris	mengusir Belanda
8	1811	Belanda kembali	menguasai di Banjarmasin
9	1854	Perjanjian antara Kolonial - Sultan Banjar	wilayah Kerajaan Banjar dibatasi
10	1859	Perang dipimpin Pangeran Antasari	rakyat melawan kolonial Belanda
11	1862	Pangeran Antasari gugur dalam perang	wafat 11 Oktober 1862
12	1862	Belanda total menguasai Banjarmasin	daerah dibagi menjadi Afdeling
13	1869	Kerajaan Banjar dinyatakan telah dihapus	Tanggal 11 Juni 1869 sk
14	1890	Pembangunan struktur kota oleh Belanda	Pengembangan pembangunan jalan, kanal ³
15	1913	Diberlakukan Indisch Staatblad	berlaku 1913, sk.
16	1919	Menjadi Gemeenteraad Bandjermasin	Berlaku per 1 Juli 1919, sk
17	1938	Menjadi ibukota Guverment Borneo	Berlaku per 1938, sk
18		Era penjajahan Belanda di Kota Banjarmasin	menjadi menjadi daerah otonomi
19		Pengembangan kota era politics etik	Rencana pembangunan kota Banjarmasin disusun Ir.Karsten
20	1942	Menjelang Jepang menduduki Banjarmasin	Kota di Bumi hanguskan Belanda

Gambar 25:

Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda
 Sumber: Dihimpun dari kajian berbagai buku sejarah perkembangan kota Banjarmasin

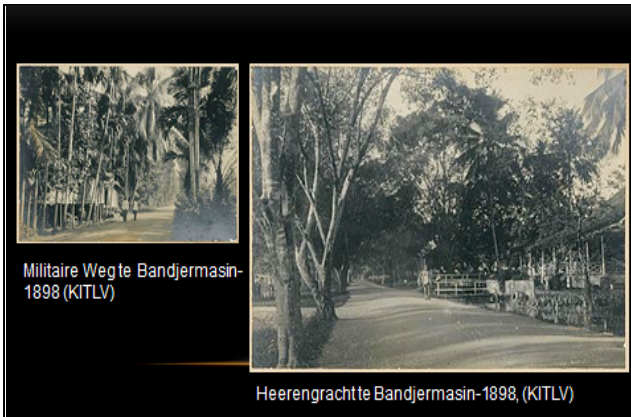
 <p>tahun 1596 empat kapal ekspedisi dipimpin oleh Cornelis de Houtman berlayar menuju Indonesia, dan merupakan kontak pertama Indonesia dengan Belanda.</p>	
<p>Gambar 26: Kedatangan VOC di Kota Banjarmasin Sumber: www.google.com</p>	<p>Gambar 27: Ethnic Quarter di tepian sungai Martapura Sumber: sejarah perkembangan kota Banjarmasin</p>

³Soenarto(1985), Tahun 1870, Distrik Banjarmasin mempunyai 21 kampung inti, yaitu: 1) Mantuil, 2) Banyuir-Basirih, 3) Kalayan, 4) Pemurus, 5) Sungai Lutut 6) Pangambangan, 7) Banua Anyar, 8) Melayu, 9) Sungai Mesa, 10) Pacinan, 11) Sungai Baru Pakapuran, 12) Panatu Pasarbaru, 13) Kertakbaru Talawang, 14) Belakang Loji Teluk Dalam, 15) Antasan Besar, 16) Pasar lama Kampung Parit, 17) Sungai Jinag, 18) Taluk Masjid, 19) Antasan Kecil, 20) Antasan Kecil Timur, 21) Kampung Alalak
 Tahun 1883, masa kekuasaan Belanda, kampung inti kota Banjarmasin meliputi : 1) Kampung Banjar, 2) Kampung Antasan Besar, 3) Kampung Teluk Dalam, 4) Kampung Jawa, 5) Kampung Pecinan Laut dan 6) Kampung Keraton. Semua kampung ini berada di tepi sungai Martapura



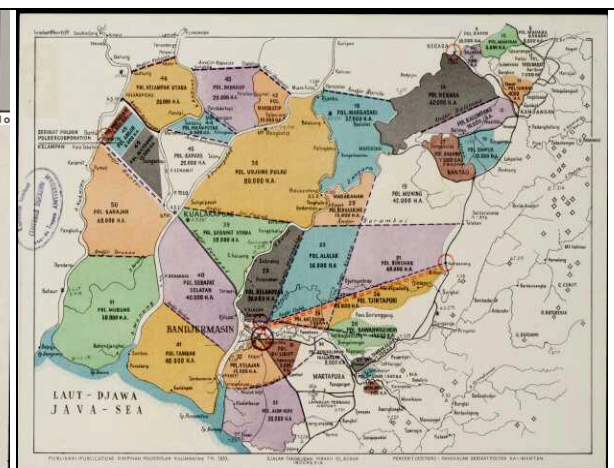
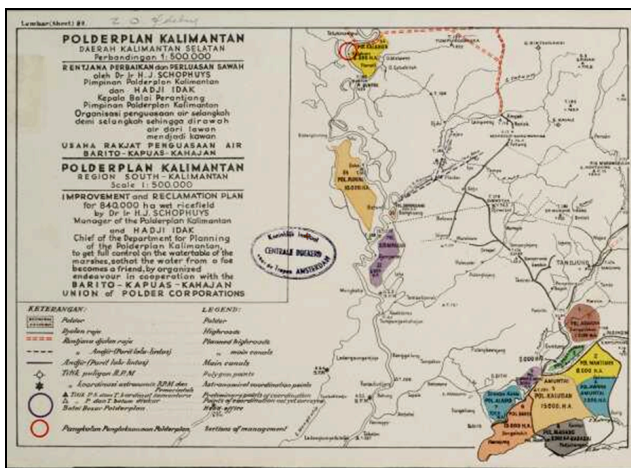
Gambar 28:
Kawasan Delta Tatas yang disewa Kolonial Belanda di Kota Banjarmasin Tahun 1747
 Sumber: *Colonial Historical Maps, Amsterdam*

Gambar 29:
Fort Tatas te Bandjermasin, Zuid-Borneo-1890
 Sumber: KITLV



Gambar 30:
Tipe Jalan Tradisional dan Tipe Jalan dan Kanal di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda
 Sumber: KITLV

Gambar 31:
Tipe Rumah Arsitektur Air Berorientasi Kesungai di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda
 Sumber: KITLV



Gambar 32:
Peta POLDERPLAN KALIMANTAN 1953, Era Kolonial Belanda
 Sumber: KITLV

4. Paradigma perencanaan kota modern dan perkembangan struktur kota sungai Banjarmasin era post kolonial

- Era Orde Lama 1945-1965, pengembangan sektoral pembangunan jalan dan kanal

No.	Tahun Peristiwa:	Peristiwa / Pelaku Sejarah di Kota Sungai Banjarmasin:	Pengaruh/ intervensi terhadap Kota sungai Banjarmasin:
1	1945	Kemerdekaan Republik Indonesia, Era Presiden Ir. Sukarno	
2	1947		
3	1950		Penekanan kanalisasi untuk membangun jalur transportasi bagian hilir kalimantan melalui rencana kanal raksasa yang menghubungkan Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah hingga kalimantan Barat
4	1959		
5	1960		
6	1963	Pembebasan Irian Barat dari Kolonial Belanda	
7	1964	Konfrontasi dengan Malaysia	
8	1985	Pemberontakan PKI	Peristiwa G30 S, Runtuhnya Rezim Orde lama

Gambar 33:
Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Orde Lama 1945- 1965
Sumber: di himpun dari kajian berbagai buku sejarah perkembangan kota Banjarmasin

- Era Orde Baru 1965-1998, pembangunan berbasis masterplan kota dalam Repelita

No.	Tahun Peristiwa:	Peristiwa / Pelaku Sejarah di Kota Sungai Banjarmasin:	Pengaruh/ intervensi terhadap Kota sungai Banjarmasin:
1	1965	Setelah peristiwa G30 S Era Presiden Suharto	Pembangunan pelabuhan samudera Trisakti di tepi sungai Barito, pembangunan DAM Riam Kanan
2	1970-1975	Pembangunan berbasis masterplan Pelita I	Pertumbuhan kampung padat kota, tipologis jalan kota: jalan aspal, jalan tanah dan jalan gang
3	1976-1980	Pembangunan berbasis masterplan Pelita II	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kehidupan ditunjang oleh sungai, masih minim jalan darat ▪ Pelaksanaan program <i>Kampung Improvement Program (KIP)</i>+pengembangan pembangunan PDAM+listrik ▪ Kota Madya Banjarmasin terdiri dari empat wilayah Kecamatan dan 49 Kelurahan ⁴
4	1981-1985	Pembangunan berbasis masterplan Pelita III	Pelebaran jalan menimbun kanal, Pembangunan jalan, jembatan berorientasi darat
5	1986-1990	Pembangunan berbasis masterplan Pelita IV	Rencana pemindahan kota pemerintah Tk 1 ke Banjar Baru
6	1991-1995	Pembangunan berbasis masterplan Pelita V	Pengembangan persawahan pasang surut sejuta hektar. Penekanan kanalisasi diutamakan untuk kepentingan irigasi PLG (pertanian lahan gambut)
7	1996-1998	Pembangunan berbasis masterplan Pelita VI	Krisis ekonomi, Rezim Orde Baru Runtuh

Gambar 34:
Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Orde Baru 1965 - 1998
Sumber: di himpun dari kajian berbagai buku sejarah perkembangan kota Banjarmasin

⁴ Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 130 Tahun 1978 Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 1979 Menetapkan Struktur Organisasi dan Tatakerja Sekretaris Wilayah Daerah serta Dewan Pemerintahan Daerah Tingkat II Banjarmasin. Berdasarkan UU No.5 Tahun 1979, status Kampung ditingkatkan menjadi kelurahan yang tersebar di empat kecamatan.

- Era Reformasi 1998- Kini, pembangunan lanjutan berbasis masterplan kota

No.	Tahun Peristiwa:	Peristiwa / Pelaku Sejarah di Kota Sungai Banjarmasin:	Pengaruh/ intervensi terhadap Kota sungai Banjarmasin:
1	1998-2003	Awal pemerintahan Reformasi Era Presiden BJ Habibie	Pelaksanaan Otonomi daerah. Penekanan kanalisasi sebagai cara untuk mengembangkan kota, fungsi utama sebagai saluran drainase kota
2	2003-2004	Era Presiden Abdulrahman Wahid (Gus Dur)	penyusutan sungai di Kota Banjarmasin disebabkan oleh berbagai aspek terutama penggunaan lahan untuk kawasan permukiman. Pembangunan prototype rusun
3	2004-2008	Era Presiden Megawati Sukarnoputri	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Namun seiring dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk, perkembangan jaringan transportasi darat dan alat transportasi modern berupa kendaraan bermotor maka penggunaan bantaran sungai seharusnya sudah mulai beralih kearah jalur darat, akan tetapi kondisi ini tidak sepenuhnya terjadi karena dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk baik akibat kelahiran maupun arus urbanisasi maka kebutuhan lahan akan semakin meningkat sebagai lahan hunian. ▪ Dengan demikian bantaran sungai bukan menjadi bebas dari bangunan tetapi semakin hari semakin dipadati oleh bangunan baru maupun bangunan lama yang direnovasi. ▪ Penerapan Perda No 2 tahun 2007 tentang Pengelolaan Sungai yang dengan tegas membatasi penggunaan Sungai maupun bantaran sungai untuk lahan terbangun atau diluar fungsi sungai. Upaya pemerintah kota ini juga telah didukung oleh Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tentang Ruang Terbuka Hijau Perkotaan yang mengatur penggunaan bantaran sungai untuk lahan konservasi dan ruang terbuka hijau kota. ▪ Pengembangan perumahan real estat berbasis darat
4	2008- kini	Era Presiden Susilo Bambang Yudoyono (SBJ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Salah satu upaya yang dilakukan pada tahun anggaran 2009 adalah melakukan kegiatan Penyusunan Identifikasi Bantaran Sungai Banjarmasin, meliputi bantaran sungai di kelurahan Sungai Miai dan Kelurahan Antasan Kecil Timur, Kecamatan Banjarmasin Utara, Kota Banjarmasin. ▪ Penataan tepi sungai menuju visualisasi ruang kota
<p>Gambar 35: Tabel Kronologis peristiwa sejarah di Kota Banjarmasin, Era Reformasi 1998- Kini Sumber: di himpun dari kajian berbagai buku sejarah perkembangan kota Banjarmasin</p>			

3.2. Intervensi Struktur Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas

kajian *urban morphology* penting untuk mengenali asal-usul terbentuknya pola struktur kota, konsepsional struktur kota aspek fisik-spasial, *figure-ground*, sistem *solid-void*, bentuk-pola, *urban generic structure*, *basic type*, posisi dan letak struktur kota, relasi-*lingkage* dan makna tempat.

Kajian dari perspektif *urban morphology* bertujuan menganalisis struktur kota sungai Banjarmasin melalui teori Roger Trancik, dengan menguraikan:

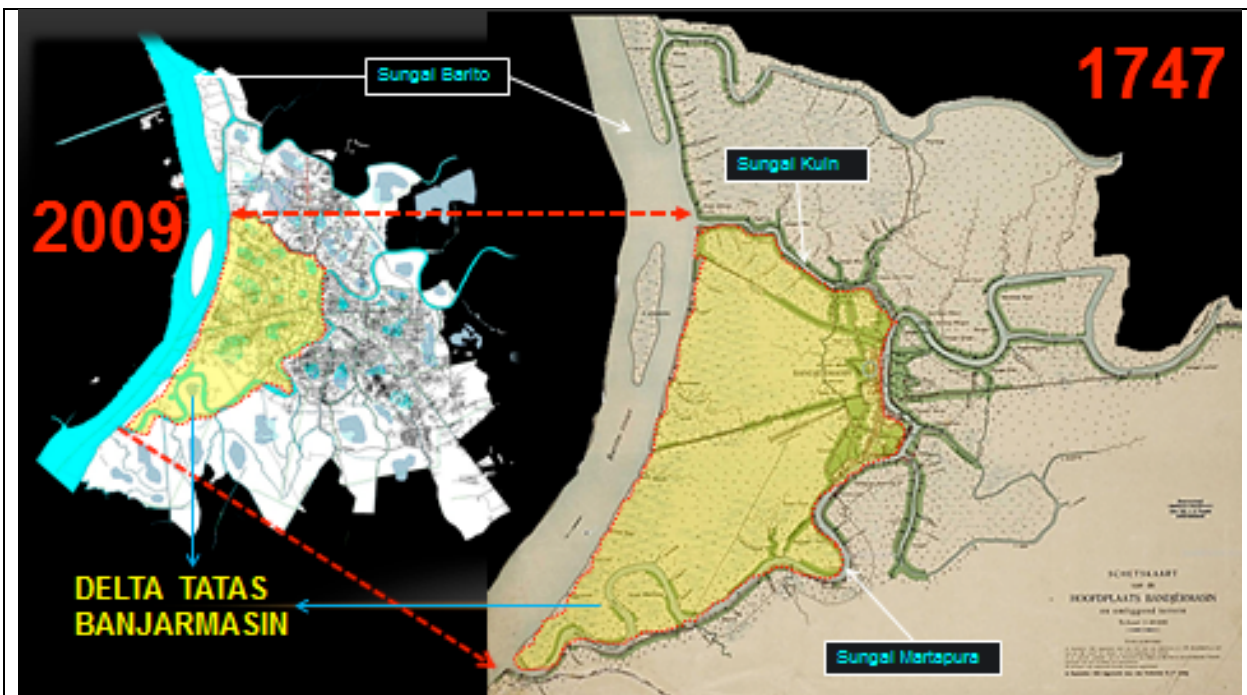
- (1) *Figure-ground theory*, untuk mengkaji struktur jalinan jaringan *urban path* yang dikaji dengan *teknik Poche* guna menemukannya *urban generic structure* dan mengkaji kompilasi *basic type of urban path* terhadap konfigurasi struktur kota sungai ini,
- (2) Kajian *lingkage theory* untuk membaca *conectivity*, dan menganalisisnya dengan *space syntax theory*,

(3) Kajian place and space urban path serta complexity pattern kota dengan teori Stephen Marshall.

1. Figure and Ground Theory

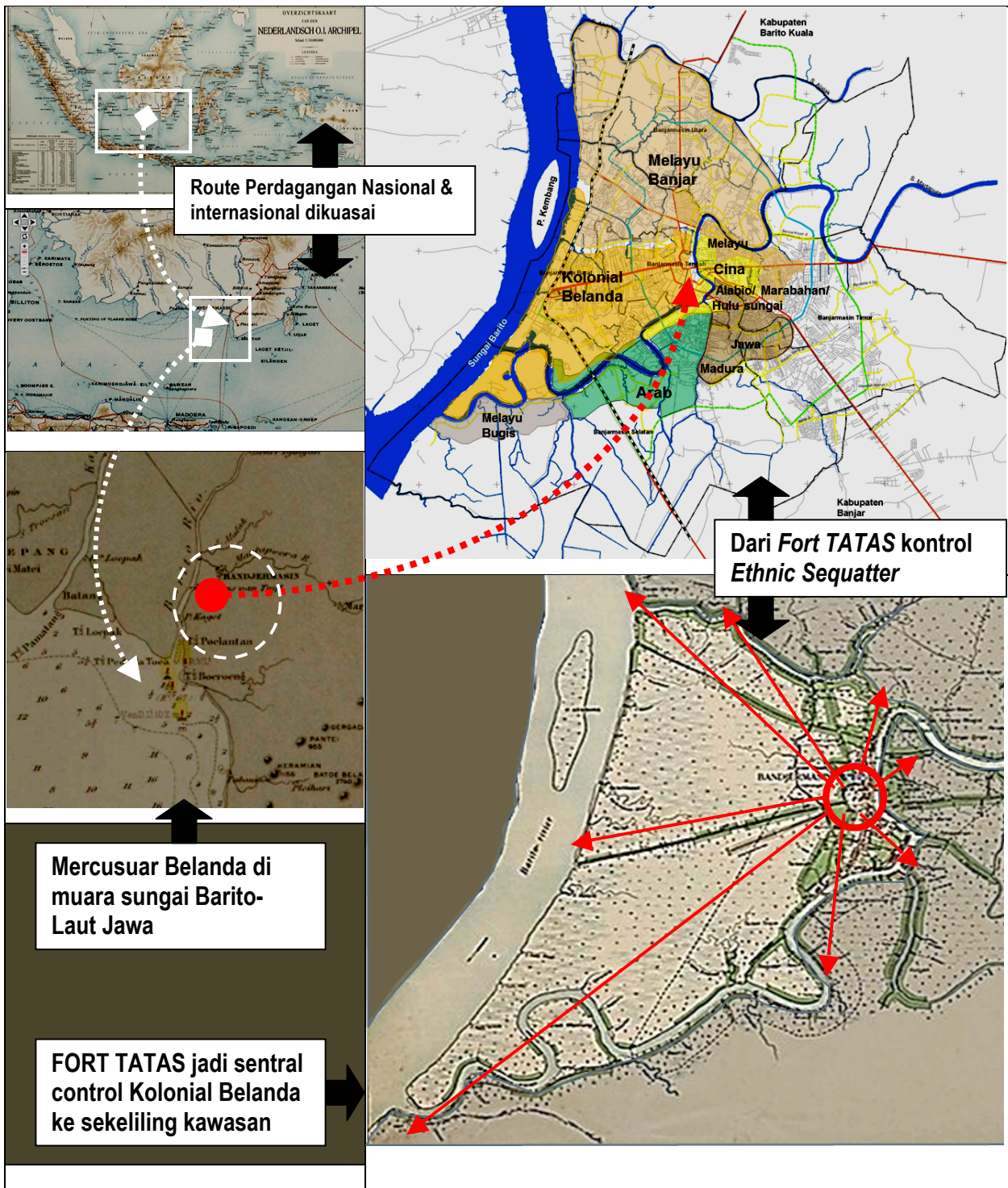
Struktur jalinan jaringan *urban path* kota Banjarmasin yang dikaji dilakukan pada kawasan Delta Tatas, yang merupakan daerah kekuasaan pemerintah Kolonial Belanda. Daerah ini disewa oleh Belanda dari Sultan Banjar melalui perjanjian pada tahun 1747.

Kawasan Delta Tatas sangat strategis bagi pemerintah kolonial Belanda untuk menguasai beberapa muara sungai Barito dan Muara sungai Martapura serta muara sungai Kuin dan muara sungai Alalak yang menjadi daerah kekuasaan Kesultanan Banjar. Dengan demikian pemerintah Kolonial Belanda dapat langsung mengontrol pintu masuk pelayaran antara kota Banjarmasin maupun pedalaman Kalimantan ke dan dari laut Jawa. Belanda mendirikan mercu suar dan kantor syahbandar di muara sungai Barito ke laut Jawa untuk mengatur perijinan pelayaran dan cukai pajak export-import komoditi perdagangan.



Gambar 36:
Delta TATAS,
Terletak di kelilingi sungsi Barito,Sungai Martapura, Sungai Kuin, Kota Banjarmasin
Sumber : Colonial Historical Maps Amsterdam,

Di samping menguasai route pelayaran sungai utama ini, kolonial Belanda juga mengembangkan struktur kota dan sarana-prasarana kota Banjarmasin di kawasan ini dengan mendirikan benteng pertahanan dikenal sebagai "Fort Tatas", yang dilengkapi pelabuhan, loji, dan rumah sakit sebagai penunjangnya ditepi sungai Martapura yang menjadi pusat kota Banjarmasin sekarang.



Gambar 37:
 Fort TATAS, Di Pusat Kota Lokasi Strategis Bagi Kolonial Belanda Menguasai
 Kota Banjarmasin dan Pelajaran Ke Pedalaman Kalimantan.
 Sumber : Colonial Historical Maps Amsterdam,

2. Lingage Theory

Benteng Tatas di hubungkan dengan poros jalan dan kanal dari sungai Barito, yang kini menjadi lokasi berdirinya pelabuhan samudera Trisakti. Dari Fort Tatas Kolonial Belanda mengawasi aktivitas

pelayaran kota di sungai Martapura dan sungai Kuin, sekaligus memantau kegiatan "ethnic squatter". Yang berada berseberangan dengan Fort Tatas, di wilayah tepian sungai Martapura. Sejumlah "ethnic squatter" menjadi kampung inti kota Banjarmasin, yang meliputi: 1).Kampung Banjar, 2).Kampung Antasan Besar, 3).Kampung Teluk Dalam, 4).Kampung Jawa, 5).Kampung Pecinan Laut dan 6).Kampung Keraton.

3. Place Theory

Secara geografis delta Tatas merupakan dataran rendah yang berada – 0.16 m di bawah muka pasang laut. Kondisi demikian karena diduga delta tatas merupakan endapan sedimentasi berasal dari sunagai Marta pura dan Kuin , sungai Alalak di masa pra sejarah, yang diindikasi kota Banjarmasin terbentuk dari sedikitnya 25 buah "pulau" kecil yang dipisahkan oleh banyak sekali sungai sehingga disebut "kota seribu sungai" . Hal ini sesuai dengan definisi pulau yang dituangkan PBB dalam UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), bahwa pulau adalah sebuah daratan yang dikelilingi oleh perairan. Konteks lingkungan tanah basah ini yang setiap hari dipengaruhi oleh pasut akibat hidrodinamika masa air sungai Barito ke laut Jawa, yang berdampak pula pada pasang-surut sungai-sungai cabangnya seperti sungai Martapura, sungai Kuin, sungai Alalak dll hingga sebagian di pedalaman Kalimantan. Mengatasi ini Belanda membangun jalan diantara dua sungai dengan meninggikan tanah dari hasil menggali parit di sisi jalan. Memanfaatkan kearifan lokal masyarakat Banjar dalam membuat kanal seperti Anjir, Handil dan Saka,⁵ Delta Tatas di kendalikan oleh beberapa kanal (sekarang dikenal sebagai: kanal Benteng Tatas, kanal Sutoyo dan Kanal Zamzam).



Gambar 38:
Pembangunan jalan dengan meninggikan tanah dari bekas galian kanal di sisi jalan
Sumber: www.google.com



Gambar 39:
Tipe kanal + jalan di Kota Banjarmasin, Era Kolonial Belanda
Sumber: Wijanarka, 2009

⁵ **Belanda belajar dari Indonesia.** Ternyata Prof. Dr. HJ Schophuys, seorang ahli hidrologi asal Belanda (Kompas edisi 7 November 1969) dalam artikelnya menyebutkan pula bahwa masyarakat Indonesia (suku Banjar) sebenarnya telah memiliki kemampuan membuat kanal-kanal untuk kepentingan pertanian pasang surut secara tradisional. Di masa itu Schophuys justru belajar dari rakyat Banjar, seperti kutipannya: "Mereka mampu membuat saluran air yang panjangnya puluhan kilometer hanya dengan tangan selama bertahun-tahun. Saya juga meniru cara itu 40 tahun lalu untuk membuka lahan disana" .

Kolonial Belanda juga mengendalikan dan memperpendek jarak capai transportasi air di sungai Martapura dengan memotong lekukan sungai dengan membangun beberapa kanal /antasan, seperti Antasan Piri, Antasan Raden dan Pengambangan.

3.3. *Urban Path* dalam Konteks struktur Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas

Struktur jalinan jaringan *urban path* kota Banjarmasin yang dikaji dilakukan pada kawasan Delta Tatas, Selain sebagai pusat kesultanan, kota Banjarmasin—tepatnya di delta atau Pulau Tatas—juga pernah menjadi pusat pemerintahan Hindia Belanda. Daerah ini disewa oleh Belanda dari Sultan Banjar melalui perjanjian pada tahun 1747. *Urban path* kota sungai Banjarmasin terdiri dari elemen sungai, kanal dan jalan.

1. Sungai sebagai Elemen *Urban Path*

Sejak dahulu Kota Banjarmasin dikenal sebagai kota “Seribu Sungai”, karena di kota ini banyak terdapat aliran sungai. Kota ini sering juga disebut “Kota Air” karena air menjadi urat nadi dan pendorong tumbuh dan berkembangnya Kota Banjarmasin. Secara geografis Banjarmasin memang terletak di daerah aliran Sungai Barito dan Sungai Martapura yang memiliki banyak kanal (anjir/antasan, handil dan saka). Sungai besar yaitu: sungai Barito, Sungai Martapura, sungai sedang yaitu sungai Alalak, sungai Kuin, dan ratusan anak sungai.⁶ Kondisi geografisnya tanah rawa yang terpengaruh pasang surut air laut dan berada 16 cm dibawah permukaan laut. Dan terbentuk ratusan sungai-sungai besar dan kecil. Merupakan pendangkalan teluk besar yang bernama Barito Basin.

Oleh karena itu, Kota Banjarmasin terbangun dan membangun dirinya bermula dari aktivitas pelayaran sungainya. Kota yang diperkirakan mulai berdiri pada perempat kedua abad ke-16 ini awalnya dibangun di daerah muara tepian sungai Kuin dan Alalak dengan ditandai berdirinya “keraton” Kesultanan Banjarmasin. Istilah Banjarmasin sendiri diduga berasal dari kata “rumah yang berbanjar” yang menghadap sungai yang ketika musim kemarau mendapat intrusi air laut sehingga berubah menjadi asin (masin, bahasa Banjar). Akibat perkembangan kota dan tidak terkontrolnya perkembangan permukiman, jumlah sungai dan anak sungai sekarang berkurang menjadi 71 buah saja.

Kini secara perlahan namun pasti transportasi sungai mulai ditinggalkan dan beralih ke transportasi darat. Perubahan budaya juga berimbas kepada sistem ekonomi perdagangan yang mengedepankan faktor efisiensi yang cenderung mengabaikan faktor ekologi dan kondisi alam. Apabila dahulu lalu lintas berorientasi ke sungai sehingga memunculkan budaya pasar terapung di Muara Kuin atau banyaknya warga yang menjajakan dagangannya dengan perahu di sungai-sungai kecil. Tapi kini aktivitas perdagangan sungai mulai meredup; tidak seramai dahulu lagi karena orientasi kegiatan ekonomi

⁶ Wajidi, 2010, *Banjarmasin (Jangan Menjadi) Kota “Seribu Parit”*

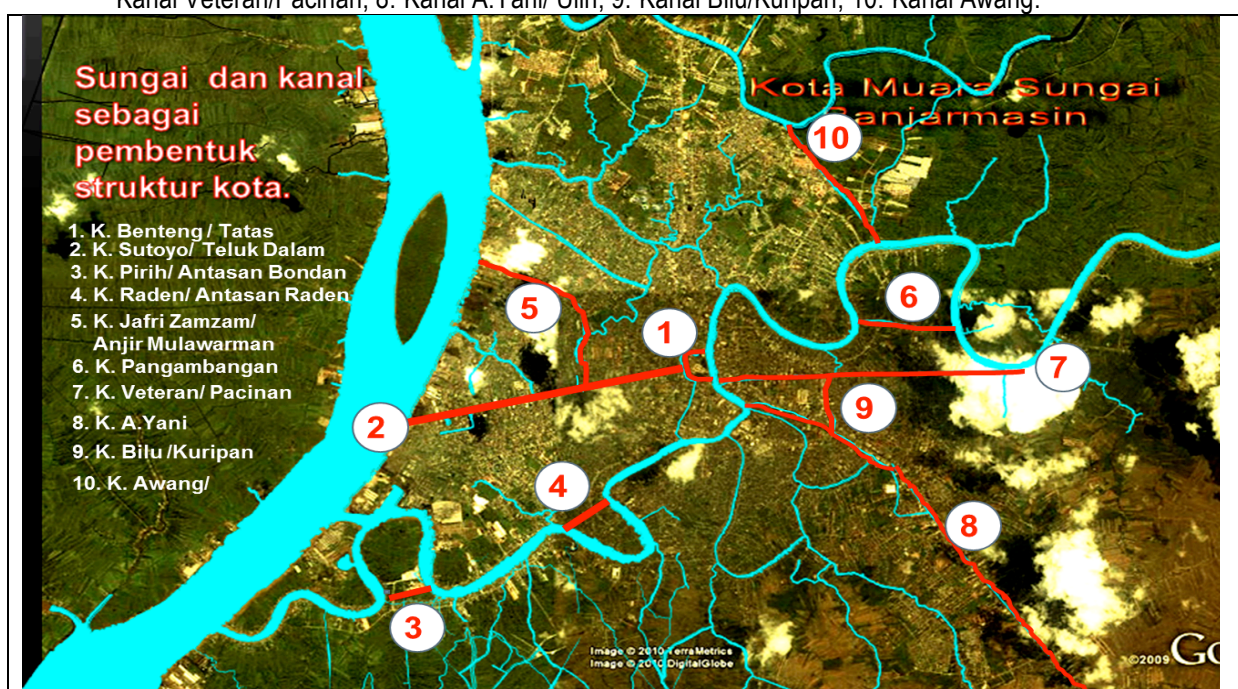
perdagangan berpindah dari sungai ke daerah daratan, seiring dengan semakin membaiknya lintas transportasi jalan di sekitar pasar terapung tersebut.

2. Kanal sebagai Elemen Urban Path

Kanal-kanal di kota Banjarmasin awalnya berfungsi ganda, selain untuk kepentingan pertanian sekaligus sebagai prasarana transportasi, juga sebagai penampung dan penyalur air pada saat pasang, sehingga dapat mengurangi luapan air serta menghindari banjir. Bahkan kanal juga berfungsi sebagai perlindungan untuk kepentingan pertahanan yang dibangun mengelilingi benteng sebagaimana terdapat pada Benteng Tatas, yang di bekas lokasinya kini berdiri Masjid Sabilal Muhtadin.

Di era pemerintahan kolonial yang terdapat pada 10 lokasi dalam 5 tipologis kanal. yaitu:

1. Kanal Benteng/Kanal Tatas,
2. Kanal Sutoyo/Kanal Teluk Dalam,
3. Kanal Piri/Antasan Bondan,
4. Kanal Raden/Antasan Raden,
5. Kanal Jafri Zamzam-Anjir Mulawarman,
6. Kanal Pangambangan,
7. Kanal Veteran/Pacinan,
8. Kanal A.Yani/ Ulin,
9. Kanal Bilu/Kuripan,
10. Kanal Awang.



Gambar 40 :
Kawasan 10 kanal di Kota Banjarmasin
Sumber: Wijanarka, 2009

3. Jalan sebagai Elemen Urban Path.

Delta Tatas dianalisis dengan kajian linkage theory untuk membaca *connectivity*, dan menganalisisnya dengan *space syntax theory* secara bertingkat.

Penelitian tingkat Makro mengkaji *linkage theory* pada tingkat kota, melihat hubungan delta Tatas terhadap Kota Banjarmasin.

Penelitian tingkat Meso, mengkaji *linkage theory* pada tingkat delta Tatas, melihat hubungan antar di blok delta Tatas, serta

Penelitian tingkat mikro mengkaji *lingkage theory* pada tingkat blok delta Tatas, melihat pola struktur hubungan antar di blok delta Tatas.



Gambar 41
Network Struktur Urban path kota sungai Banjarmasin
Sumber: BAPPEDA Kota Banjarmasin dan Ilustrasi Pribadi,2012

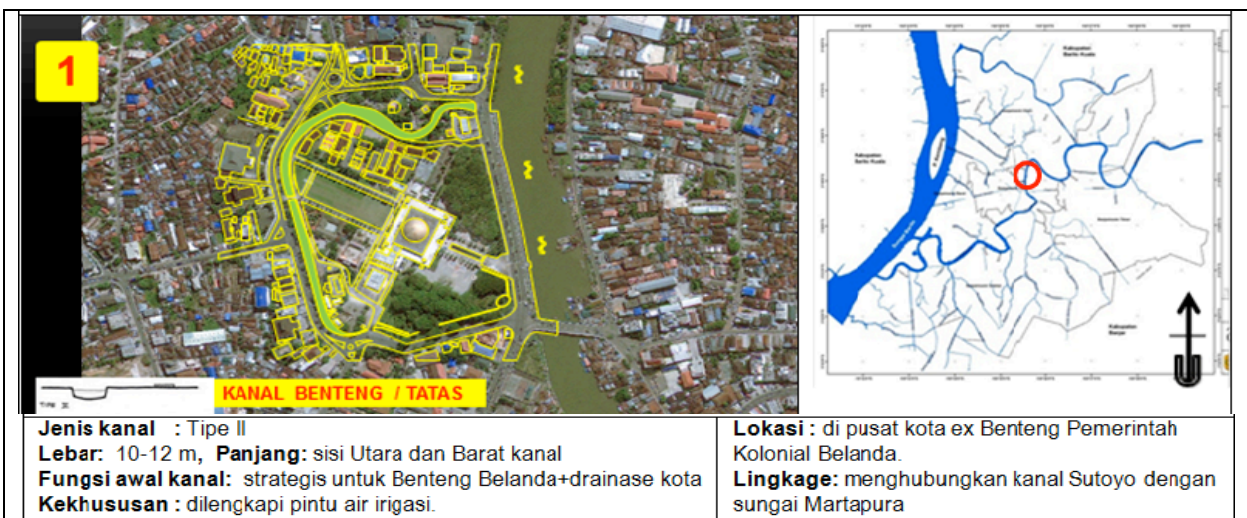
3.4. *Urban Pattern* dalam Konteks struktur Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas

Untuk menemukenali struktur dasar dan tipologis dasar *urban path* jalan yang membentuk konfigurasi struktur kota pada Delta Tatas ini, dengan teori *Figure -Ground*, didekati melalui *metode urban Poche* yaitu wadah ruang yang dibentuk oleh solid-void yang mengartikulasikan konfigurasi void eksterior⁷ .

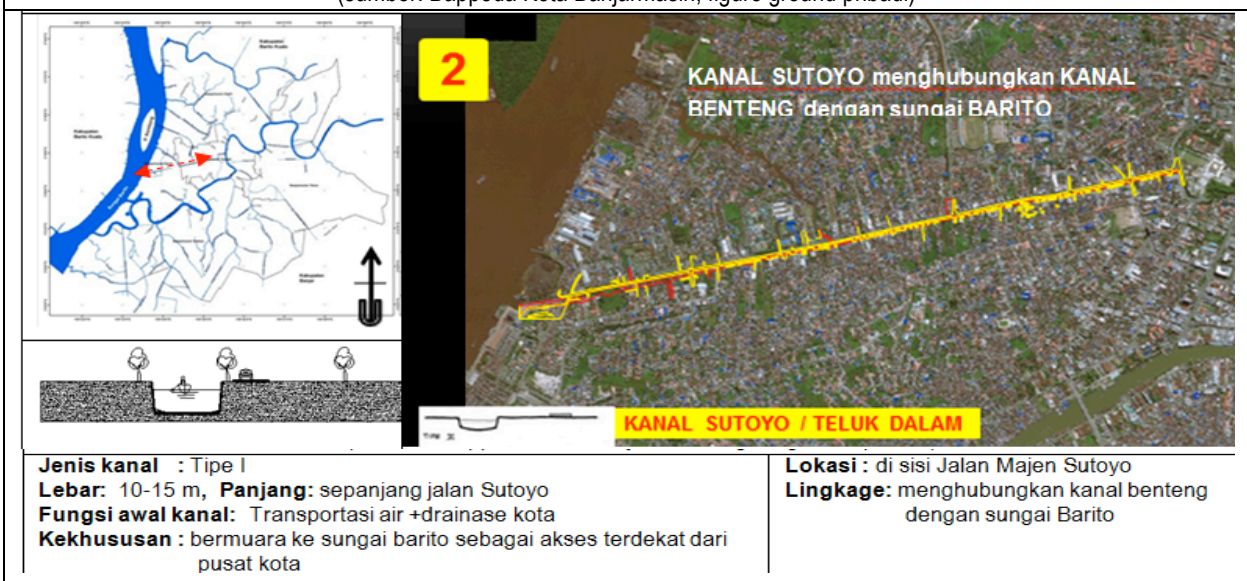
1.Urban Pattern sungai . dipengaruhi oleh kehadiran sungai Barito, Martapura, sungai Alalak, Sungai Kuin dan sungai-sungai kecil.

⁷⁷ Kata kerja Poche berasal dari bahasa Perancis, yang dapat diterjemahkan sebagai desain yang dilakukan secara cepat atau sketsa yang dibuat secara singkat.

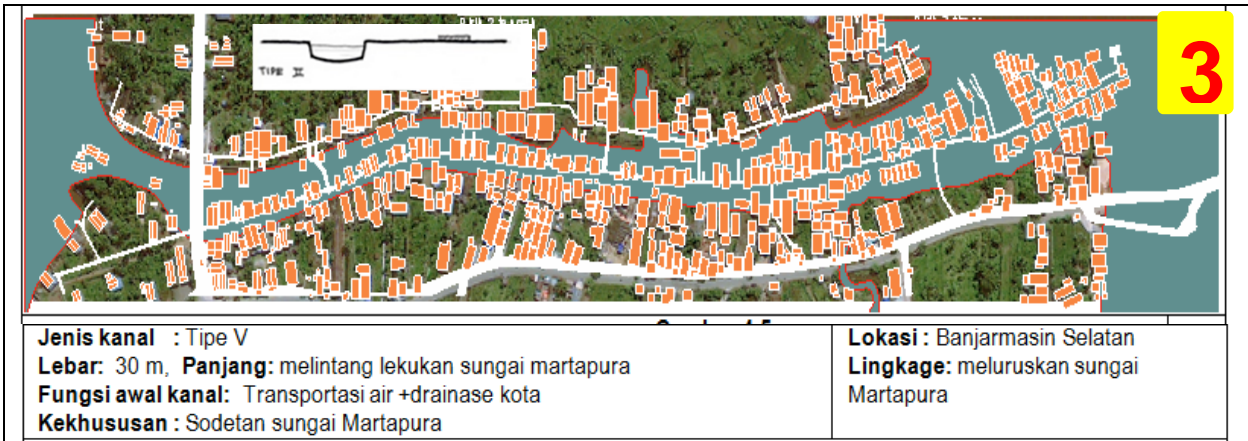
2. **Urban pattern kanal** salah satu elemen yang membentuk *urban pattern* pada struktur kota sungai Banjarmasin, khususnya daerah Tatas. Delta Tatas di kendalikan oleh beberapa kanal (sekarang dikenal sebagai: kanal Benteng Tatas, kanal Sutoyo dan Kanal Zamzam). Memanfaatkan kearifan lokal masyarakat Banjar dalam membuat kanal seperti Anjir, Handil dan Saka, Pemerintah Kolonial Belanda mengendalikan dan memperpendek jarak capai transportasi air di sungai Martapura yang memotong lekukan sungai dengan membangun sodetan berupa kanal atau antasan, seperti: Antasan Pirih, Antasan Raden dan Pengambangan. Pemerintah Kolonial Belanda juga membuat jalan kontrol dan kanal dari sungai Barito ke *Fort Tatas* di sungai Martapura, melintas di sepanjang kanal Suyoto, yang berlanjut dengan jembatan *Coen* menyeberang sungai Martapura ke jalan Veteran di sepanjang kanal Veteran / Pecinan, sampai dengan sungai Bilu dan lekukan sungai Martapura. Ke sepuluh Urban pattern dari kanal era kolonial belanda sebagai berikut:



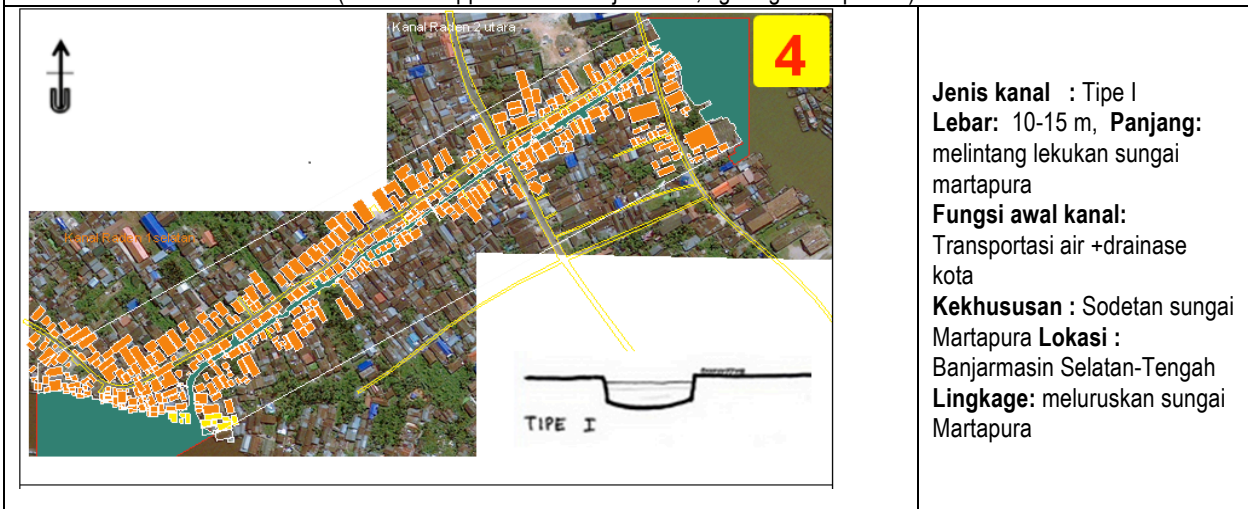
Gambar 42
Lokasi dan Pencitraan Kanal Benteng/Kanal Tatas
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



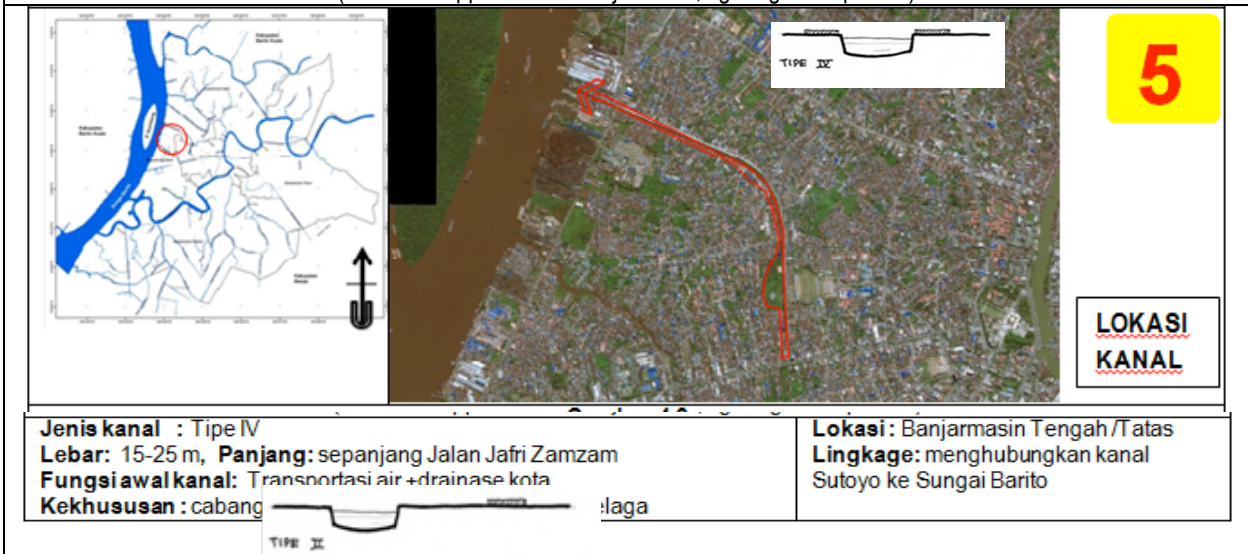
Gambar 43
Lokasi dan Pencitraan Kanal Sutoyo/Kanal Teluk Dalam
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



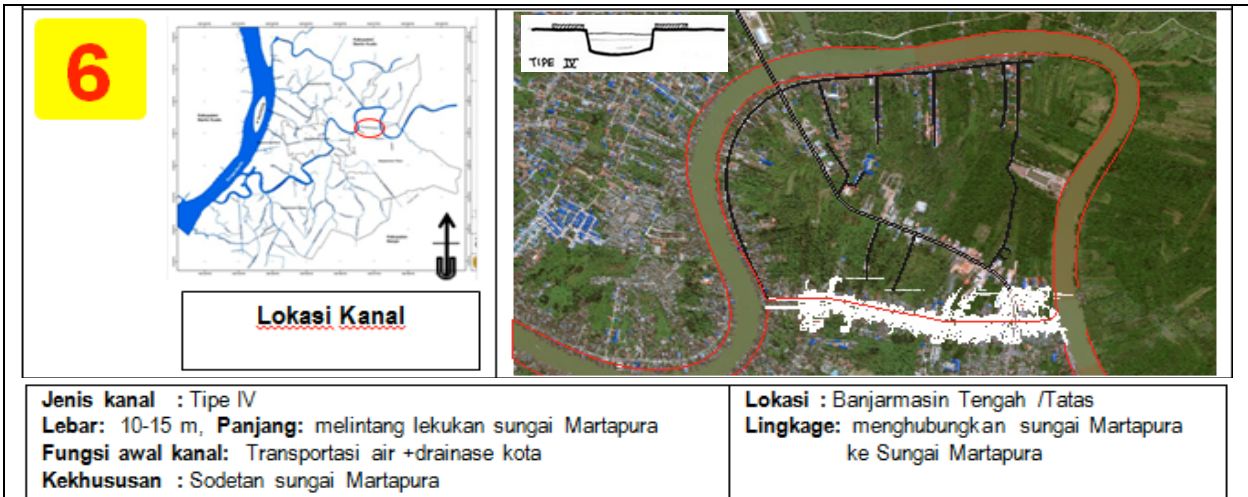
Gambar 44
Figure Ground Kanal Pirih/Antasan Bondan
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



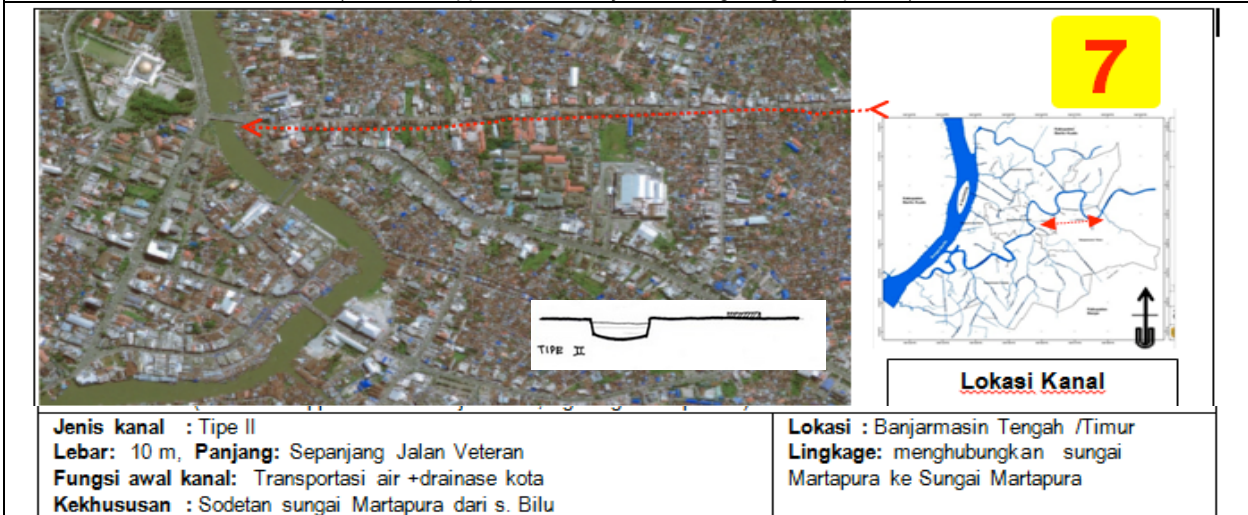
Gambar 45
Figure Ground Kanal Raden/Antasan Raden
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



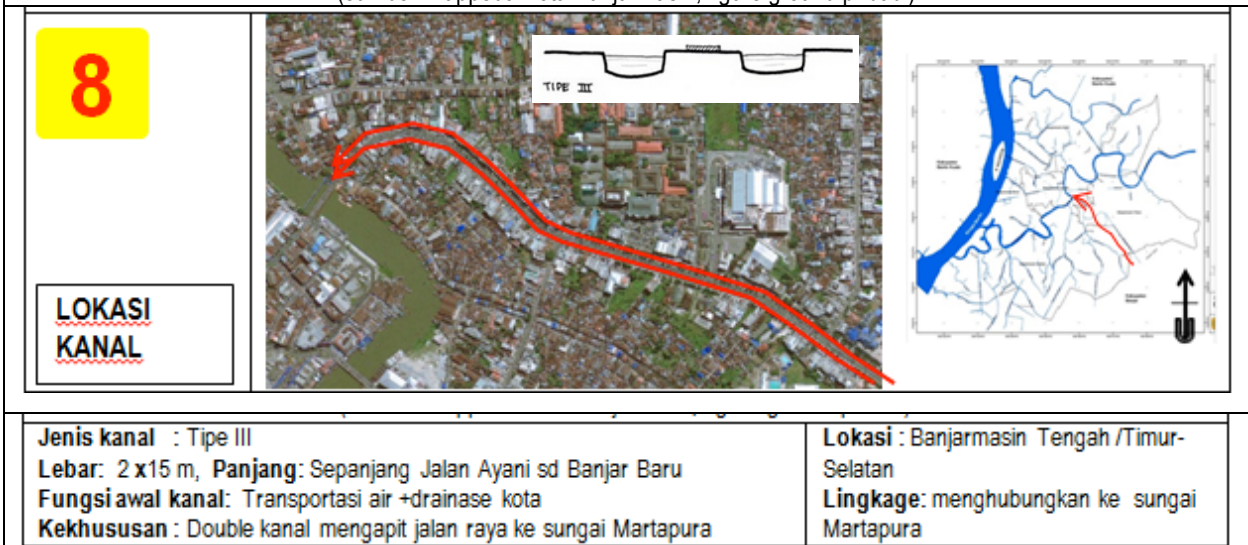
Gambar 46
Pencitraan Kanal Jafri Zamzam- Anjir Mulawarman
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



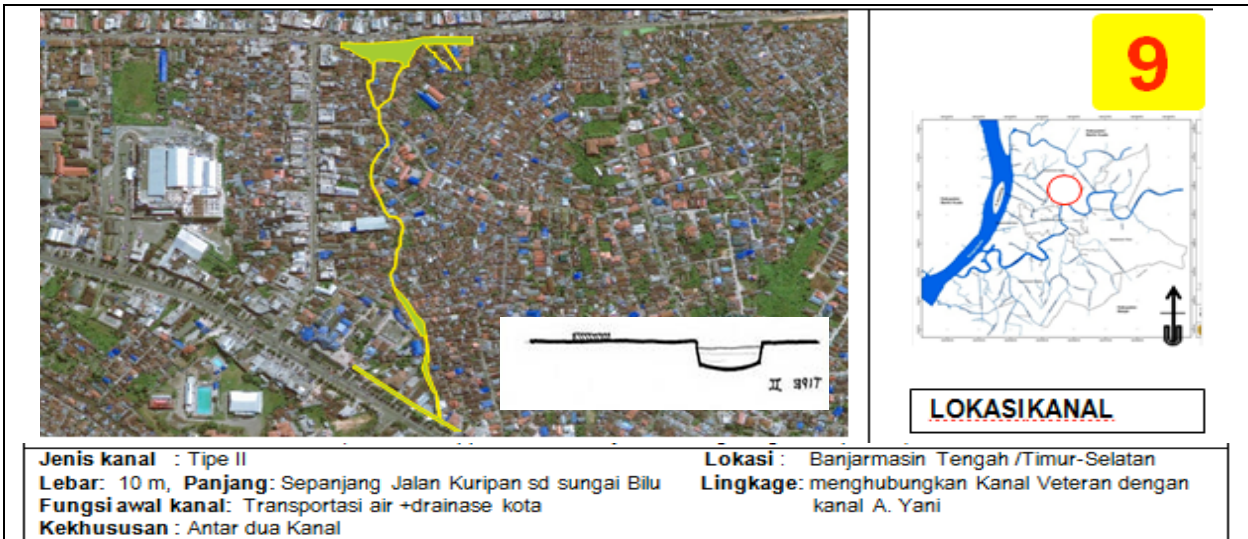
Gambar 47
Pencitraan Kanal Pangambangan
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



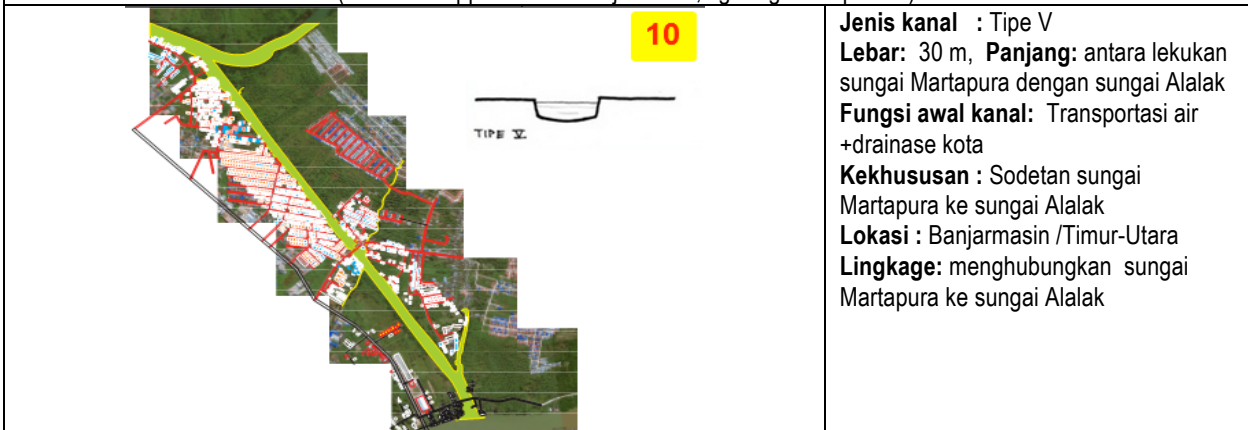
Gambar 48
Pencitraan Kanal Veteran/Pacinan
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



Gambar 49
Pencitraan Kanal A.Yani/ Ulin
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)



Gambar 50
Pencitraan Kanal Bilu/Kuripan
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)

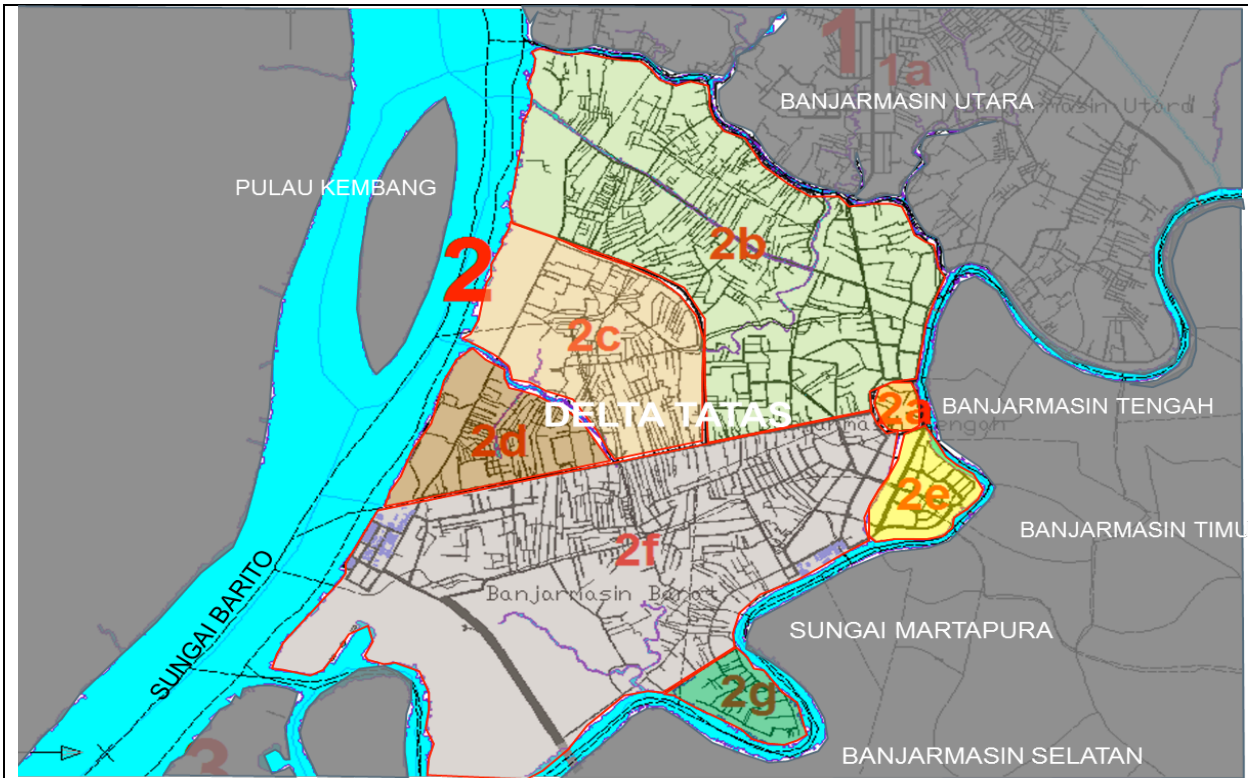


Gambar 51
Figure Ground Kanal Awang
 (sumber: Bappeda Kota Banjarmasin, figure ground pribadi)

3.Urban pattern jalan: salah satu elemen liner yang membentuk *urban pattern* menjadi jalinan jaringan pada struktur kota sungai Banjarmasin, khususnya daerah Tatas. Untuk menganalisa morfologi *urban path* jalan



Gambar 52:
 Tipe jalan dengan dua kanal dan jembatan angkat "Coenbrug di sungai Martapura
 Sumber: KITLV



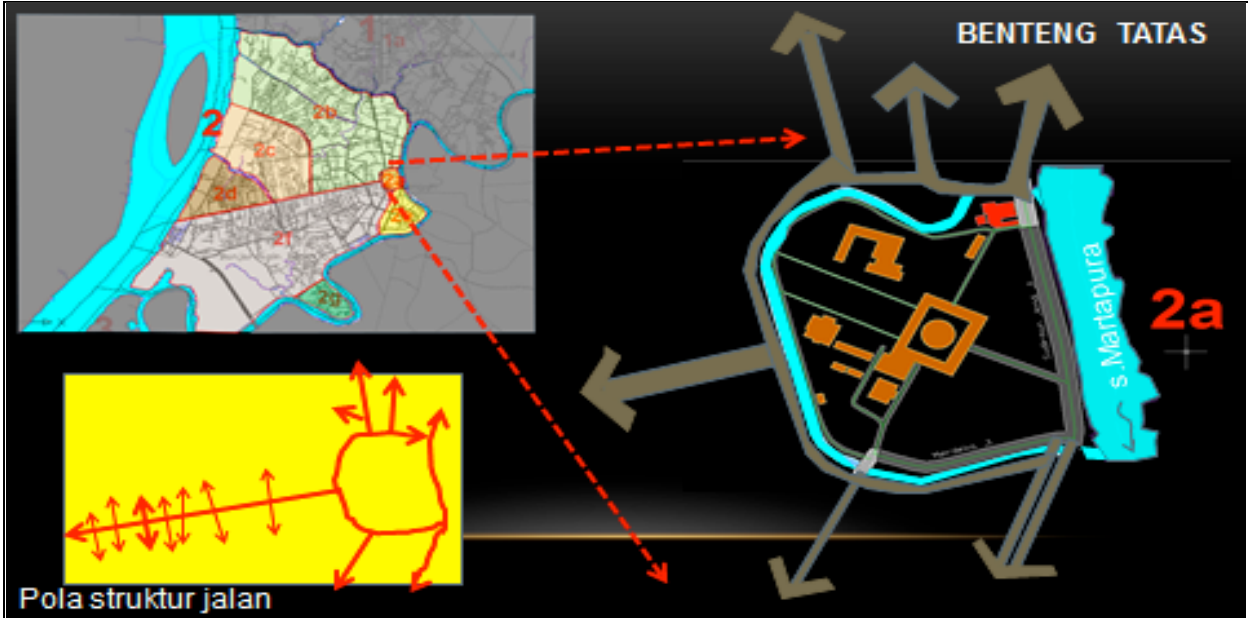
Gambar 53
Blok delta Tatas
 Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012

Teknik Poche maka, untuk memudahkan pengamatan wilayah Delta Tatas di bagi menjadi 7 (tujuh) keping kawasan berbasis pemisahan fisik spasial oleh sungai, anak sungai atau kanal dan jalan. Ketujuh keping kawasan tersebut seperti tertera pada gambar no 52 yaitu:

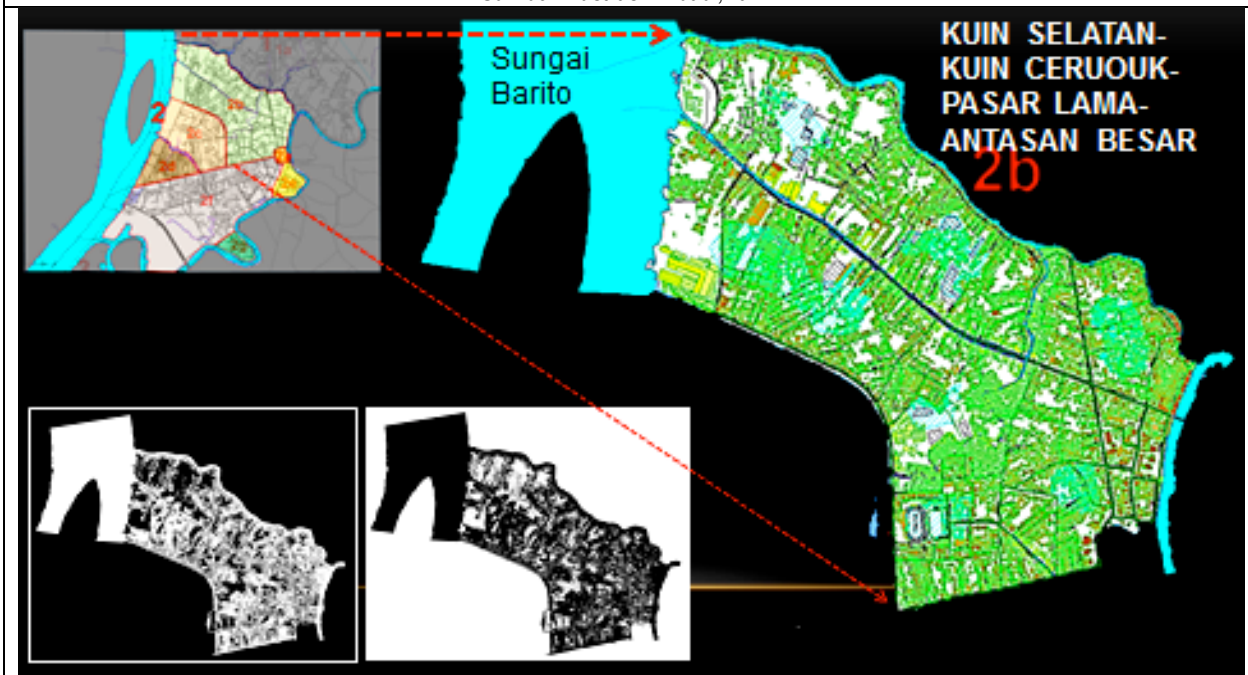
No.	Keping Delta Tatas:	Posisi	Perbatasan Fisik- Spasial Kawasan
1	Kawasan Benteng Tatas	(2a)	Utara: Jl. Suprpto, Timur: Sungai Martapura, jl. Jen Sudirman, Selatan: Jl. Merdeka, Barat: Jl. Suprpto
2	Kawasan Kuin Selatan- Kuin Cerucuk-Kuin Pasar Lama- Antasan Besar	(2b)	Utara: Sungai Kuin, Jl. Kuin Selatan, Jl. Antasan Kecil Barat, Timur: Sungai Martapura, jl. Jen Sudirman, Selatan: Jl. Sutoyo, Barat: Jl. H. Jafri zamzam- Kanal Zam-zam
3	Kawasan Teluk Dalam	(2c)	Utara: Kanal Zam-zam – Jl. Anyar Mulawaman, Timur: Kanal Zam-zam - Jl. H. Jafri zamzam Selatan: Jl. Sutoyo, Barat: Sungai Barito- Kuin Cerucuk
4	Kawasan Pelambuan	(2d)	Utara: sungai Pelambuan, Timur: Sungai Pelambuan, Selatan: Jl. Sutoyo, Barat: Sungai Barito
5	Kawasan Ujung Murung- Pasar Baru	(2e)	Utara: Jl. Merdeka, Sungai Martapura Timur: Sungai Martapura, jl. Pos, Jl. Ujung Murung, Selatan: Jl. Pasar Baru, Barat: Jl. Jl. MT. Haryono

No.	Keping Delta Tatas:	Posisi	Perbatasan Fisik- Spasial Kawasan
6	Kawasan Kertak Baru Ulu- Kertak Baru Ilir, Mawar-Telaga Biru –Telawang-Basirih	(2f)	Utara: Jl. Suprpto, Timur jl. MT. Haryono, Selatan: Sungai Martapura Jl. Martadinata, Jl, Teluk Tiram Darat, Kanal Raden – Jl. Keramat Basirih, Barat: Sungai Barito
7	Kawasan Teluk Tiram	(2g)	Utara: Sungai Martapura, Timur: Sungai Martapura, Selatan: Sungai Martapura, Barat: Kanal Raden

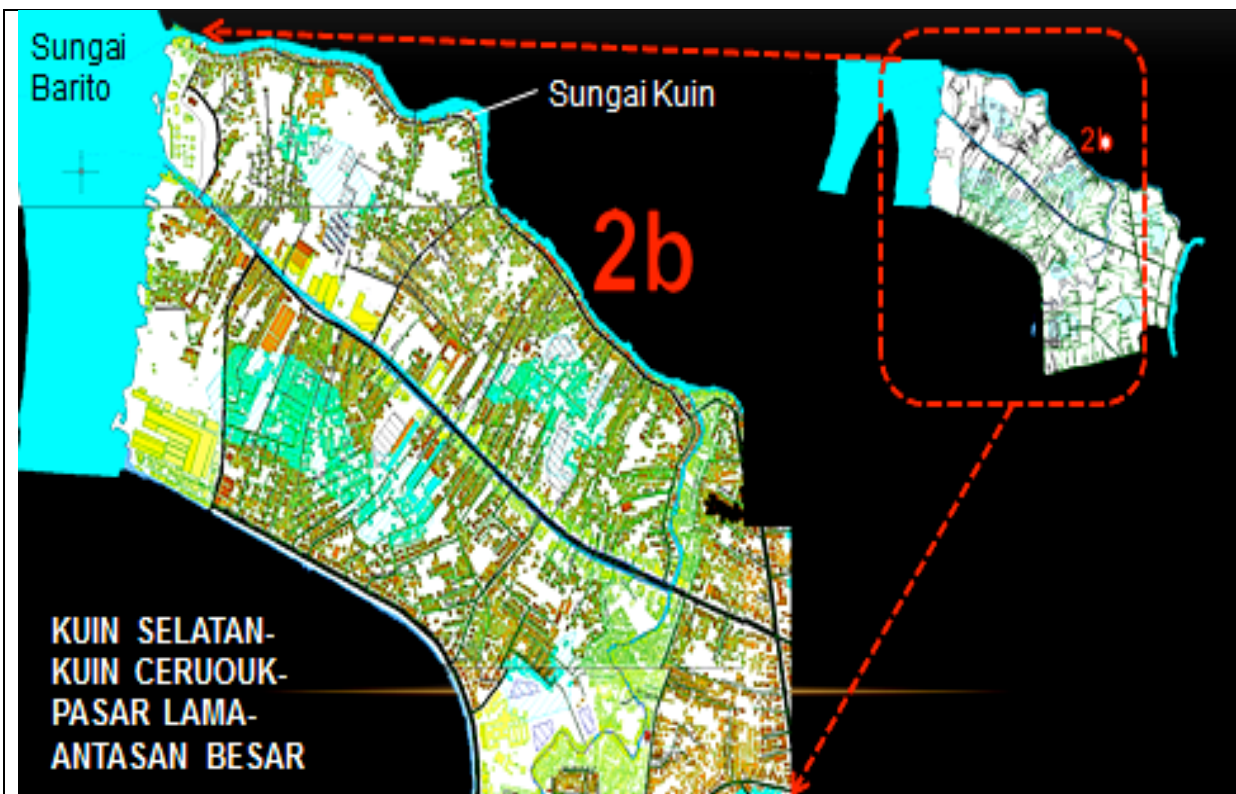
Urban path jalan pada ketujuh keping tersebut adalah:



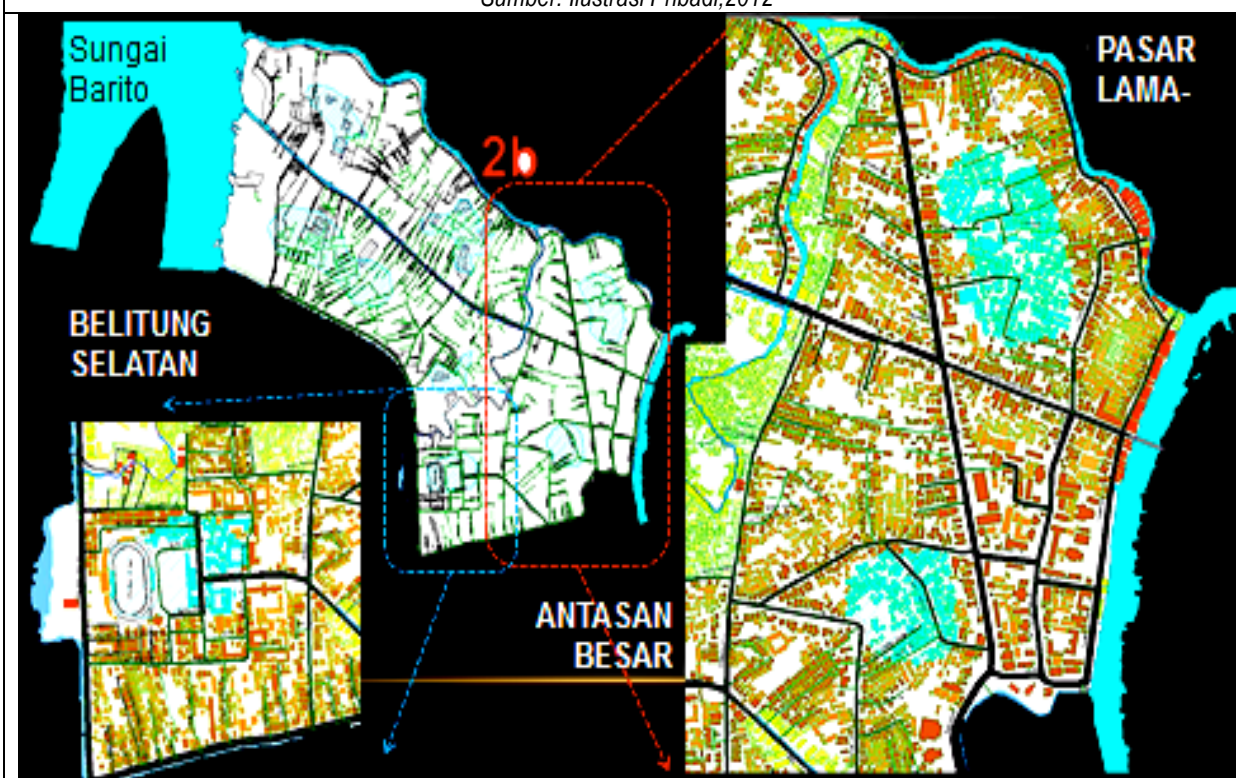
Gambar 54
Kawasan Bekas Benteng Tatas
 Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



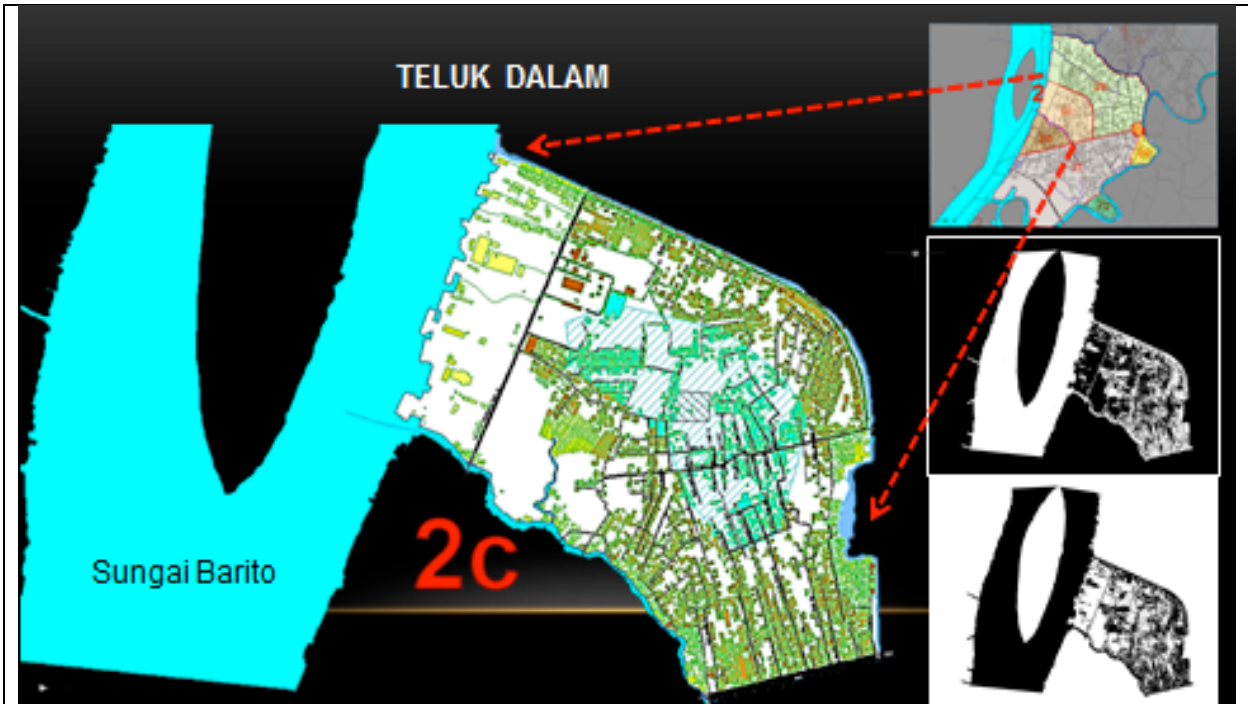
Gambar 55
Kawasan Kuin Selatan-Kuin pasar lama- Antasan Besar
 Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



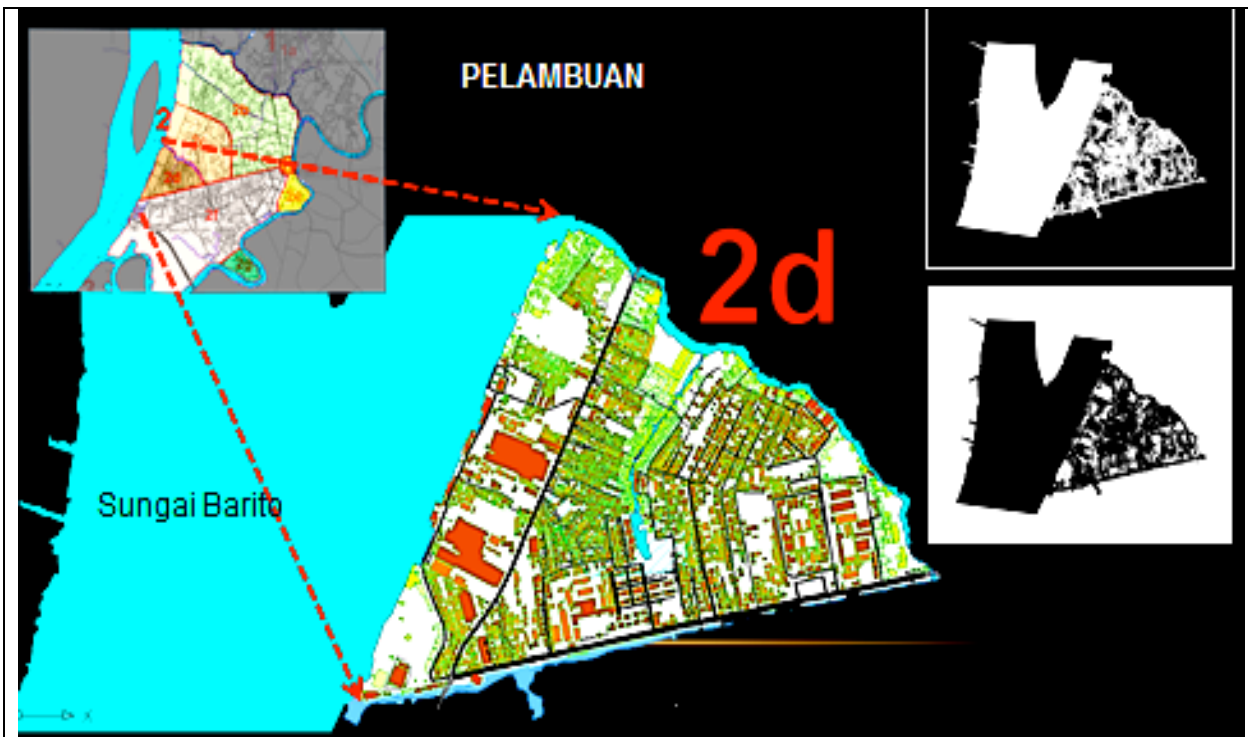
Gambar 56
Kawasan Kuin Selatan -Kuin Cerucuk-Pasar lama_Antasan Besar
Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012



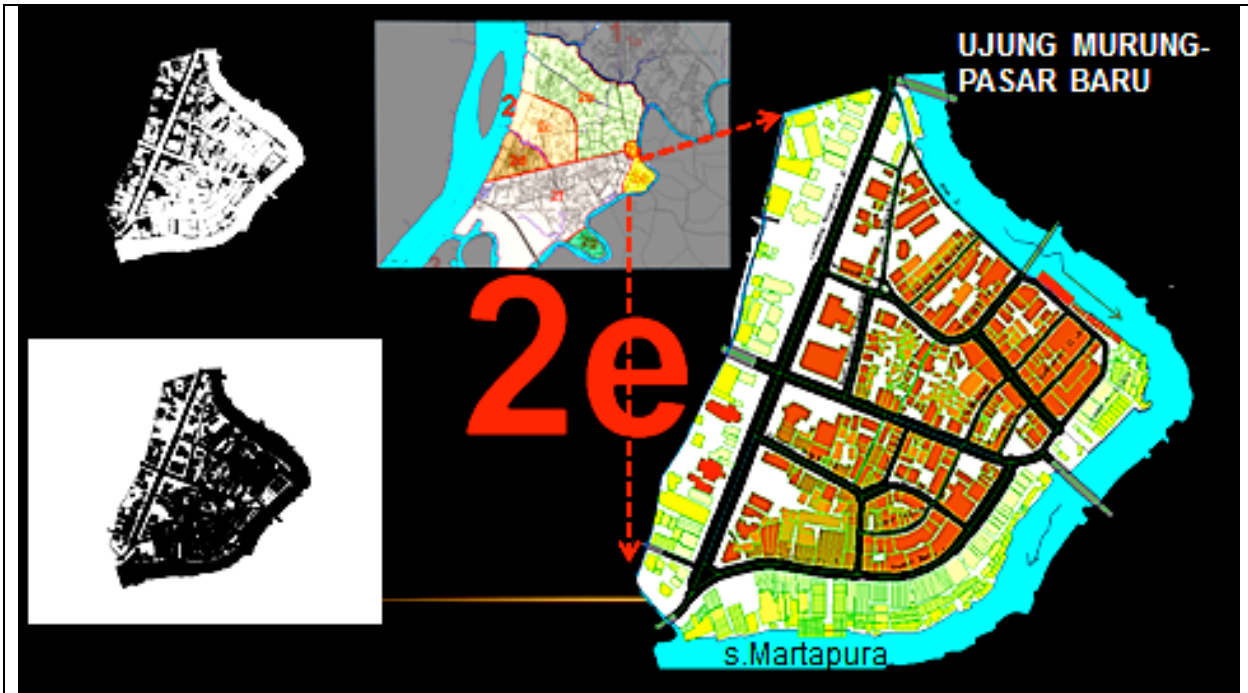
Gambar57
Kawasan Pasar lama-Antasan besar-Belitung Selatan
Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012



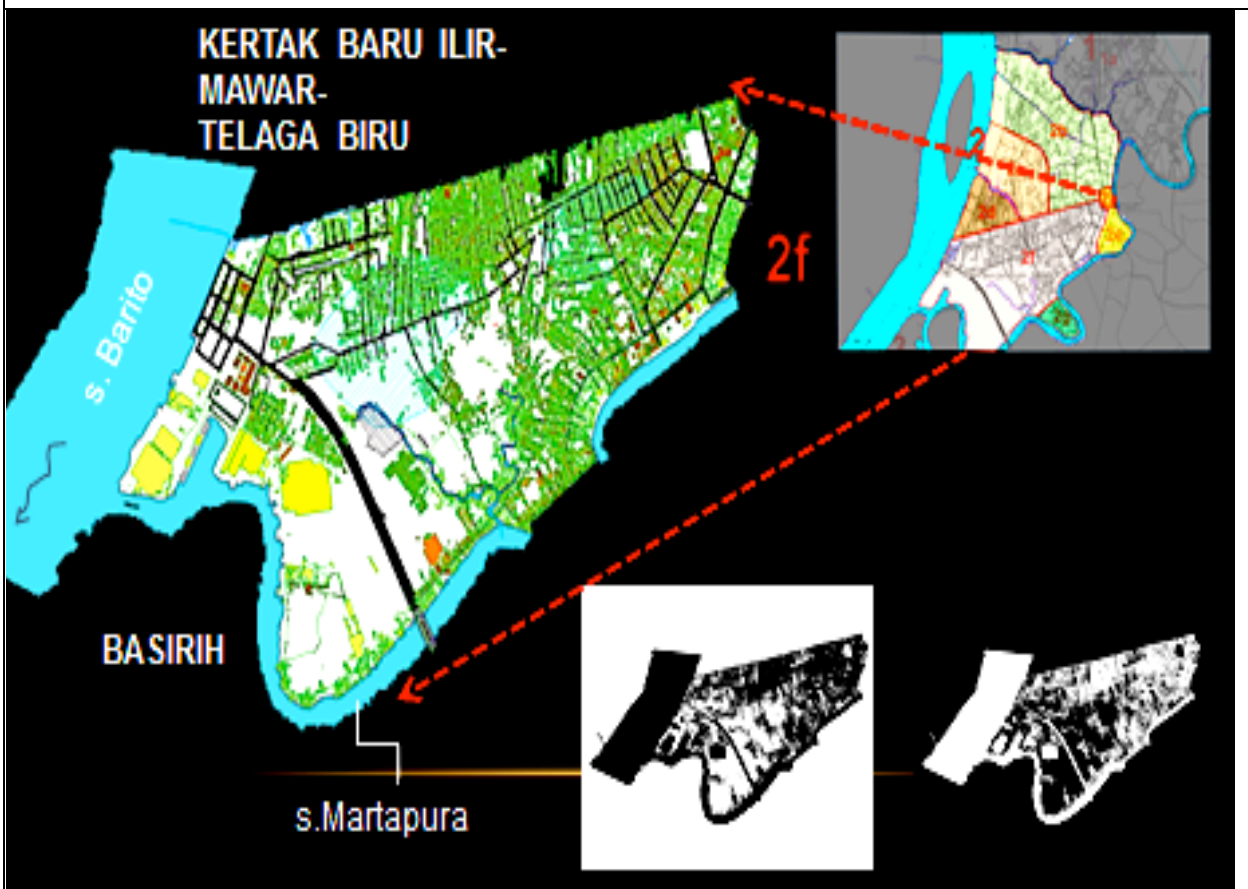
Gambar 58
Kawasan Teluk Dalam
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



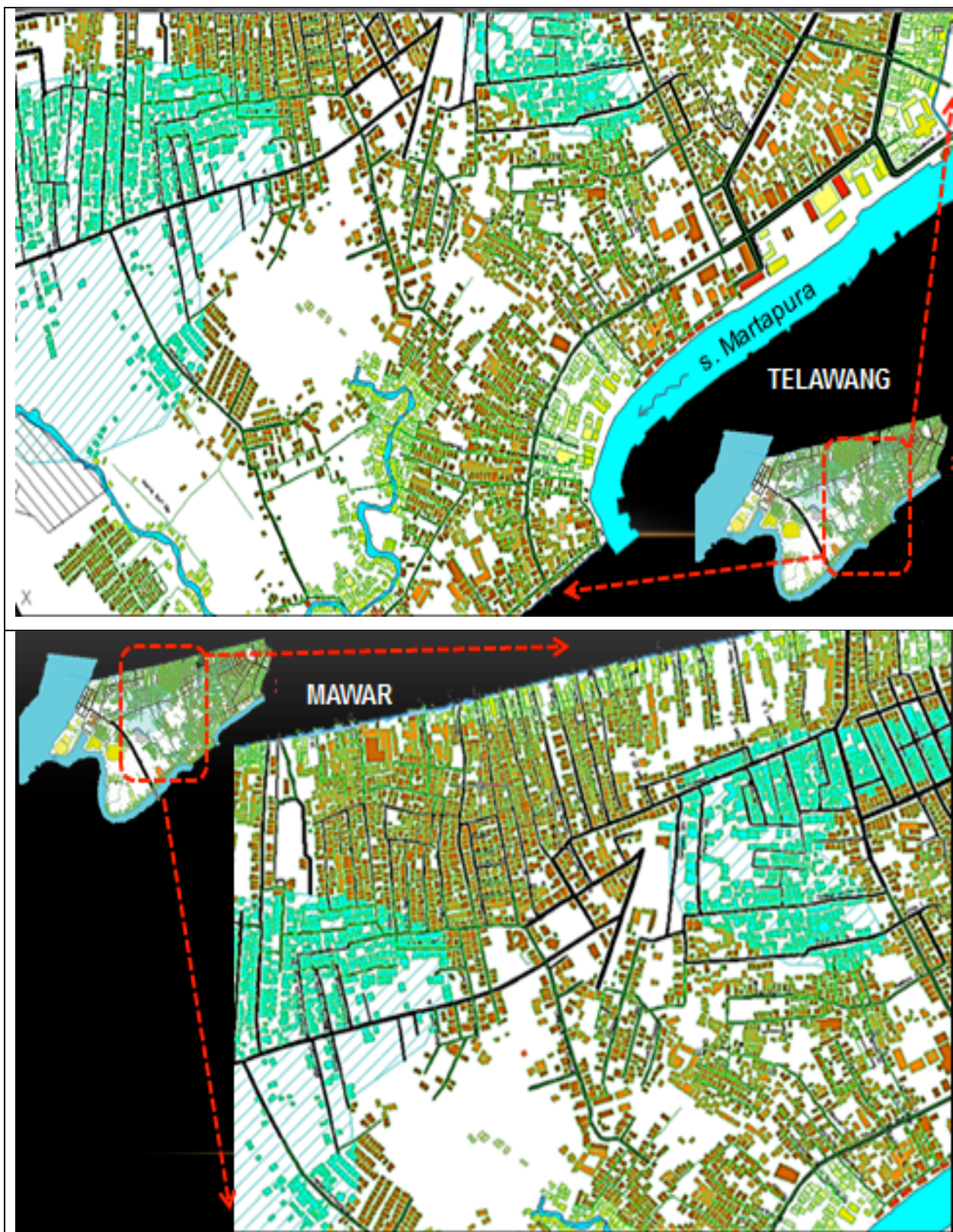
Gambar 59
Kawasan Pelambuan
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



Gambar 60
Kawasan Ujung Murung Pasar Baru
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



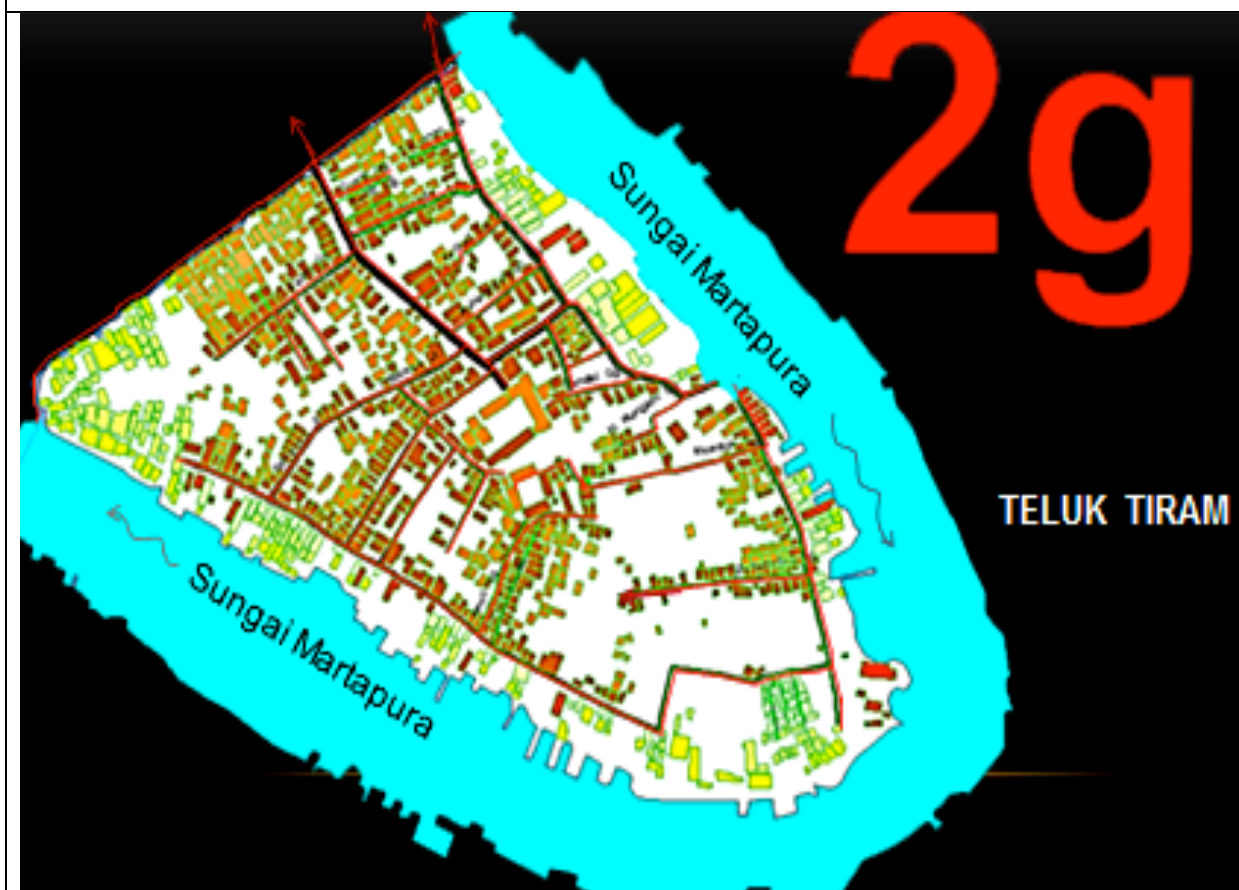
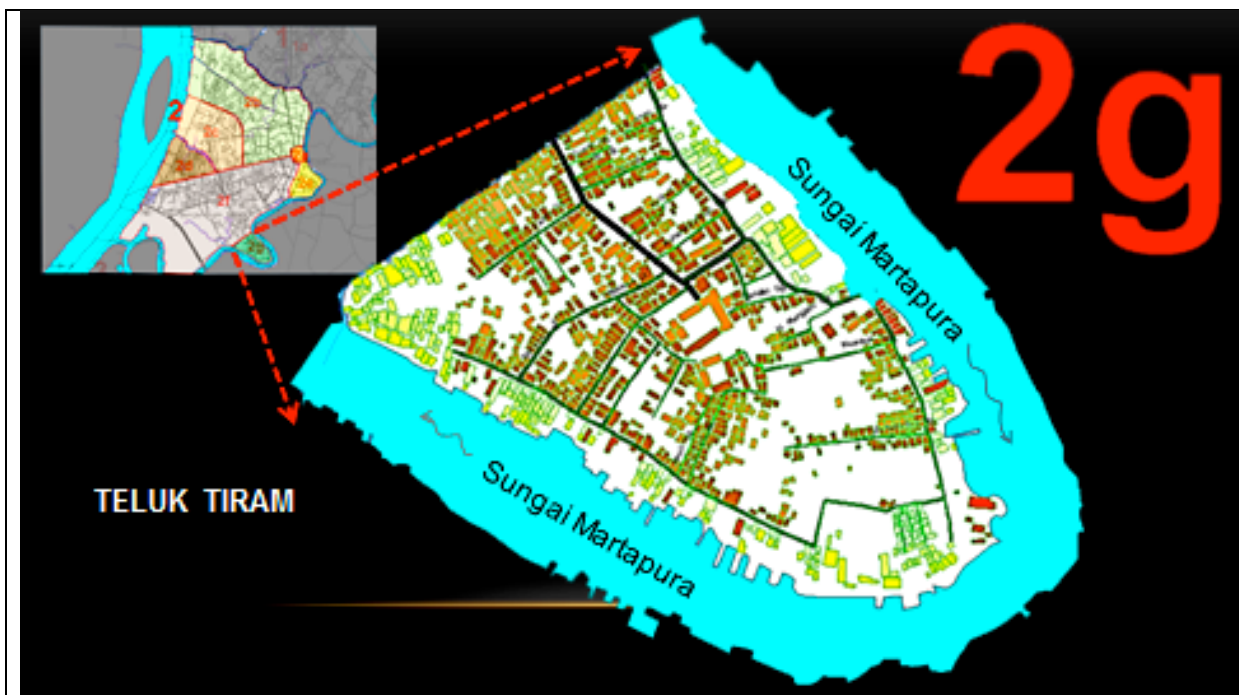
Gambar 61
Kawasan Ketak baru Ulu dan Kertak baru Ilir
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



Gambar 62
Kawasan Mawar dan Telawang
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012

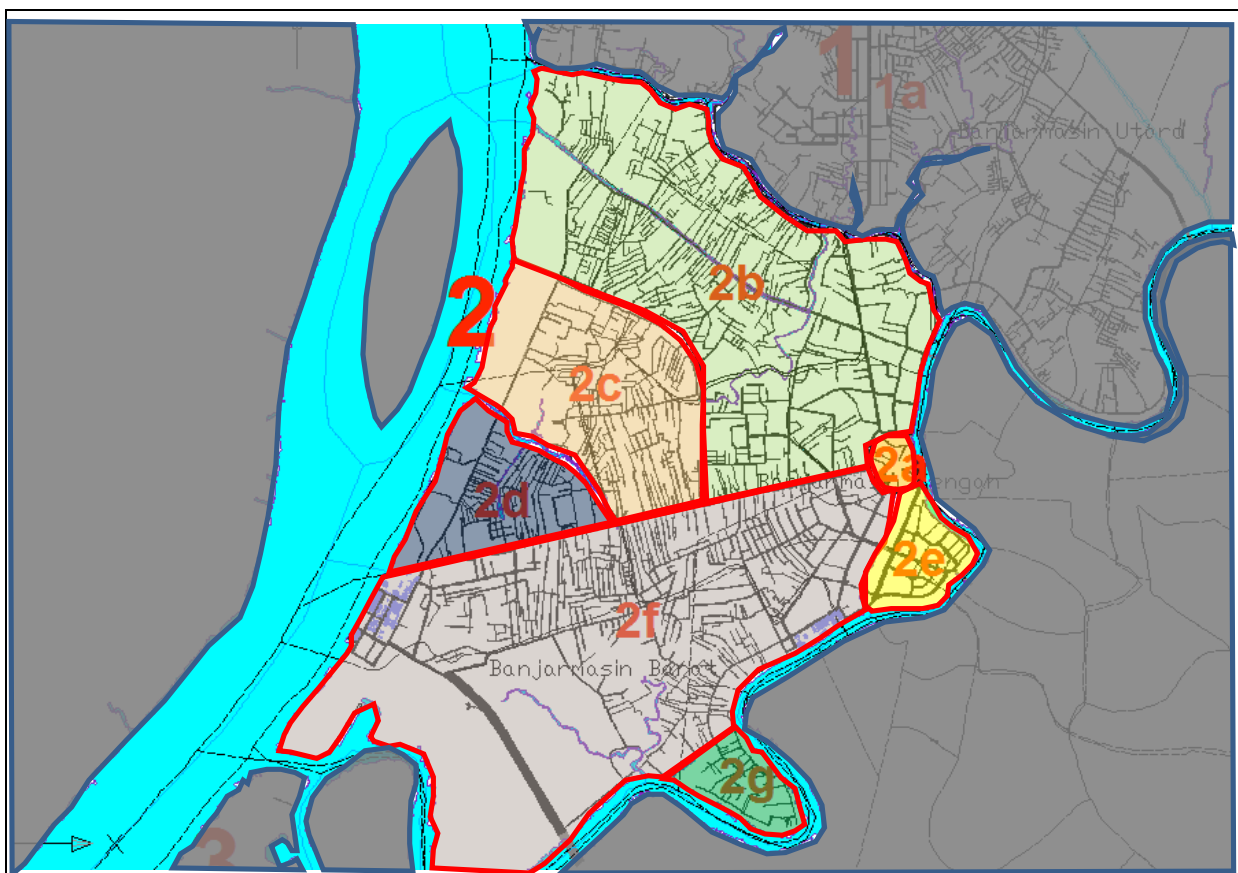


Gambar 63
Kawasan Basirih dan Telaga Biru
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012



Gambar 64
Kawasan Teluk Tiram
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012

3.5. *Urban Structure* dalam Konteks Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas



Gambar 65
Urban Struktur Wilayah Delta Tatas
Sumber: Ilustrasi Pribadi, 2012

3.6. *Urban Space* dalam Konteks Kota Sungai Banjarmasin pada Wilayah Delta Tatas

Menurut Markus Zahnd urban space terbagi secara fungsional menjadi: public space dan semi public space, semi private space dan private space. Urban space lebih menjadi fokus kota jadi terkait erat dengan kepentingan public. Maka dari itu urban space dalam konteks kota sungai Banjarmasin pada wilayah Delta Tatas urban space kota secara fungsional terkait pada public space dan semi public space. Public space terbangun pada 1).ruang sungai, 2).ruang kanal dan 3).ruang jalan. Sedangkan ruang semi public space terbangun 1). ruang luar depan ke arah jalan atau ke arah sungai/ kanal, 2). Ruang luar samping terbuka ke arah jalan / sungai, ke arah jalan/ titian, atau diantara bangunan bertetangga. 3).Ruang Luar Belakang, terbuka ke sungai, atau ke titian /bangunan di belakangnya.

1.5. Temuan analisis bab 3

1. Morfologi pembentukan struktur kota era prakolonial, periode sungai sebagai sarana utama transportasi kota sungai Banjarmasin. Pembangunan struktur kota dan arsitektur kota berbasis air.
2. Morfologi pembentukan struktur kota pada era kolonial, periode awal pembentukan *urban path* seperti jalan-jalan kota, dan kanal kota sungai Banjarmasin. Rencana pembangunan Trans Kanal Kalimantan. Pembangunan struktur kota dan arsitektur kota berbasis air dan darat.
3. Morfologi pada era pasca kolonial, periode pengembangan dan transformasi jalan-jalan kota sungai Banjarmasin

Era Orde Lama : Pembangunan struktur kota dan arsitektur kota berbasis air dan darat.

Era Orde Baru : Pembangunan struktur kota dan arsitektur kota berbasis darat.

Era Reformasi : Pembangunan struktur kota dan arsitektur kota berbasis darat.