

ANALISIS MORFOLOGI KOTA TUA JAKARTA DENGAN PENDEKATAN MAHZAB CONZENIAN

Asa Aulia¹, Muhammad Faiz Akmal², Vivaldi Rizqi Hisyam³, Ari Widyati Purwantiasning⁴

^{1 2 3} Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jakarta, Jakarta

⁴ Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jakarta, Jakarta

Surel: ¹ 2017460010@ftumj.ac.id; ² 2017460040@ftumj.ac.id; ³ 2017460059@ftumj.ac.id;

⁴ ari.widyati@umj.ac.id

Vitruvian vol 11 no 1 Oktober 2021

Diterima: 17 01 2021 | Direvisi: 26 10 2021 | Disetujui: 28 10 2021 | Diterbitkan: 30 10 2021

ABSTRAK

Kota Tua Jakarta merupakan sebuah kawasan bersejarah di DKI Jakarta yang menjadi saksi sejarah perkembangan Kota Jakarta sebagai kota maju dan menjadi pusat perekonomian negara Indonesia. Kota Tua Jakarta memiliki pengaruh kolonialisme Belanda yang sangat kental dikarenakan merupakan pusat awal pemerintahan penjajahan Belanda di Indonesia dan awal perkembangan masyarakat kota Jakarta khususnya kaum pribumi yang ada disana. Morfologi atau perubahan kawasan Kota Tua dari zaman dahulu khususnya saat penjajahan Belanda hingga saat ini sangatlah menarik untuk dikaji lebih dalam. Metode penelitian yang digunakan adalah menggunakan analisa deskriptif kualitatif. Pemilihan periodisasi dipilih pada perubahan yang terlihat signifikan secara umum. Periode tersebut yaitu: Era Batavia (1520-1780), era Weltevreden (1780 - 1945) dan era modern (1945 - sekarang). Komponen kota dari peta-peta tersebut lalu dianalisis dengan mazhab Conzenian yang terdiri dari analisis jaringan jalan, analisis komposisi persil, analisis fungsi bangunan dalam persil, analisis fungsi lahan serta massa bangunan dalam ruang terbuka. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metoda literatur review dengan menggunakan sumber referensi dari berbagai macam buku, jurnal, artikel dan lain sebagainya. Hasil dari penelitian menunjukkan adanya pengaruh dari perkembangan kawasan Kota Tua Jakarta dikarenakan kebutuhan kotanya menjadi lebih varian. Salah satunya yaitu pada komponen Jaringan Jalan yang berubah dari pengadaan jalur untuk kendaraan berkuda, lalu trem listrik hingga *bus rapid transit*.

Kata Kunci: Morfologi kota, Kota Tua Jakarta, Mahzab Conzenian

ABSTRACT

The Old City of Jakarta is a historic area in DKI Jakarta which bears witness to the historical development of the City of Jakarta as a developed city and the center of the Indonesian economy. Kota Tua Jakarta has a very strong influence of Dutch colonialism because it was the initial center of the Dutch colonial government in Indonesia and the beginning of the development of the people of Jakarta, especially the indigenous people who were there. The morphology or changes in the Old City area from ancient times, especially during the Dutch colonial era until now, is very interesting to study more deeply. The research method used is descriptive qualitative analysis. The selection of periodization is chosen on changes that are seen to be significant in general. These periods are: the Batavia era (1520-1780), the Weltevreden era (1780 - 1945) and the modern era (1945 - present). The city components of the maps were then analyzed using the Conzenian school which consisted of road network analysis, plot composition analysis, building function analysis in parcels, land function analysis and building mass in open spaces. Data collection in this study used the literature review method by using reference sources from various books, journals, articles and so on. The results of the study show that there is an influence from the development of the Old City area of Jakarta because the needs of the city are becoming more varied. One of them is the Road Network component, which changes from providing lanes for equestrian vehicles, then electric trams to bus rapid transit.

Keywords: City morphology, Kota Tua Jakarta, Conzenian methode

PENDAHULUAN

Perkembangan kehidupan sosial, budaya, ekonomi dan politik yang melatar belaknginya sebuah kota merupakan faktor pertumbuhan dan perkembangan dari sebuah kota. Kota tumbuh sejalan pemikiran manusia dalam inovasi setiap subjek ilmu yang terkait, salah satunya terlihat pada lingkungan sekitarnya dan infrastrukturnya. Faktor-faktor alamiah yang memiliki faktor penting pada pembangunan sebuah kota seperti keadaan geografis, struktur tanah dan sebagainya. (G. Nielsen, 2005) mengungkapkan bahwa terdapat tiga faktor yang berperan penting dalam proses pertumbuhan kota, yakni ekologi, teknologi dan organisasi sosial. Keberadaan kota juga tidak lepas dari sejarah awal perkembangan, kondisi saat ini, serta wajah kota di masa yang akan datang.

Mumford berpendapat bahwa perkembangan kota sangat berkaitan dengan fungsi waktu, hal ini mengingatkan kita pada masa lampau yaitu aspek kesejarahan memegang peranan yang sangat penting dalam membentuk morfologi kota. Danisworo juga berpendapat bahwa bentuk kota bukan hanya sekedar produk, tetapi juga merupakan proses akumulasi fisik dari kehidupan non fisik, yang dipengaruhi oleh sistem nilai dan norma-norma yang berlaku pada masa pembentukannya. (Amandos Jong Tallo, 2014)

Dalam mengetahui perkembangan sebuah kota, pembahasan setiap elemen pembentuk kota perlu dikukan. Tahap perkembangan kota akan mencakup perubahan pada setiap elemen dan elemen tata bentuk kota. Kedua aspek tersebut merupakan aspek fisik, yang baik secara langsung maupun tidak langsung sangat dipengaruhi oleh aspek non-fisik kota sebagai latar belakang perkembangan kota.

Morfologi kota terbentuk melalui proses yang panjang, setiap perubahannya dapat memberikan manfaat serta pembelajaran bagi penanganan perkembangan suatu kawasan kota. Dengan mempelajari morfologi suatu kawasan kota, suatu kawasan kota dapat terhindar dari kelemahan bentuk yang lalu karena proses belajar dari pengalaman kegagalan dan keberhasilan masa lampau. Berdasarkan dari hal tersebut dan perkembangan suatu kota tentang perubahan fungsinya, maka penelitian ini akan memberikan gambaran mengenai identifikasi pola morfologi Kota Tua Jakarta berdasarkan komponen

pengamatan morfologi kota mahzab Conzenian.

Kata morfologi berasal dari bahasa Yunani yaitu *morphos*, yang berarti bentuk atau *form* dalam bahasa inggris. Pengertian kata morfologi adalah ilmu tentang bentuk atau *the science of form*, juga berarti mempelajari bentuk (*shape*), forma (*form*), struktur eksternal (*external structure*) atau pengaturan (*arrangement*) (Stevenson, 2010). Teori morfologi kota menjelaskan pentingnya melakukan kajian morfologi kota berdasarkan pendapat para ahli sebagai berikut:

a. Menurut (Loeckx & Vermeulen, 1986)

Studi morfologi merupakan pertalian struktural antara tipe-tipe peraturan dari koneksi, interrelasi, posisi, pendimensionan, memfungsikan dan sebagainya yang mana mengatur jalinan dari tipe-tipe yang berbeda ke dalam sesuatu seperti jaringan-jaringan organisasi.

b. Menurut (Smailes, 1995)

Smailes mengemukakan tiga unsur morfologi kota yaitu: (1) unsur-unsur penggunaan lahan (*land use*); (2) pola-pola jalan (*street plan/layout*); dan tipe-tipe bangunan (*architectural style of building and their design*).

c. Menurut Professor (Larkham, 2002)

Larkham mengemukakan bahwa morfologi kota merupakan pemahaman terhadap kompleksitas fisik berbagai skala, pemahaman bangunan individual, plot, jalan – blok, dan pola jalan (*physical complexities of various scales, from individual buildings, plots, street-blocks, and the street patterns*) yang membentuk struktur kota dapat membantu untuk memahami cara-cara dimana kota-kota telah tumbuh dan berkembang yang merupakan bagian dari studi tentang morfologi kota.

d. Menurut (Sima & Dian, 2009)

Menurut Sima dan Zhang, sistem analisis morfologi menganggap sistem jalan, pola plot, dan pola bangunan sebagai bagian integral dari kota. Bentuk dan perubahan (evolusi perkotaan) yang dikaji dalam morfologi kota merupakan fokus pada penjelasan elemen-elemen perkotaan yang merupakan bagian dari struktur perkotaan.

Morfologi sebagai formasi sebuah objek bentuk kota dalam skala yang lebih luas. Morfologi perkotaan adalah penataan atau formasi keadaan kota yang sebagai objek dan sistem yang dapat diselidiki secara struktural, fungsional, dan visual. Tiga unsur

morfologi kota yaitu unsur-unsur penggunaan lahan, pola-pola jalan dan tipe-tipe bangunan. Dari sinilah pertama kali muncul istilah "*Townscape*" (Smailes, 1995). Dari penjelasan tersebut, morfologi kota dapat diartikan sebagai kumpulan dari elemen-elemen fisik yang terlihat secara struktural, fungsional dan visual.

Morfologi kota bisa menjadi pembentuk karakteristik atau ciri khas suatu kota karena setiap morfologi kota dapat berbeda-beda. Bentuk-Bentuk Kota Morfologi biasanya digunakan untuk skala kota dan kawasan. Hal ini menandakan bahwa dalam menganalisis morfologi kota perlu juga mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi bentuk kota. Maka dalam suatu penelitian morfologi kota, memerlukan kajian morfologi kota dengan berbagai jenis bentuk atau aspek. Menurut Conzen dalam Birkhamshaw, Alex J and Whitehand (2012), morfologi kota memiliki tiga komponen yaitu *Ground Plan* (pola jalan, blok bangunan), bentuk bangunan (tipe bangunan) dan utilitas lahan/bangunan. Conzen menggunakan ilmu geografi untuk mendefinisikan kota yang terdiri dari tiga elemen, yaitu sistem jaringan jalan, pola tata guna lahan yang di dalamnya terdapat pembagian kapling tanah dan tata letak bangunan, serta tekstur masa bangunan (Kusumastuti, 2016). M.G.R. Conzen memandang bahwa sangat perlu untuk memperhatikan empat komponen morfologi, yaitu:

1. Fungsi Lahan (*Land Usage*)

Merupakan komponen pokok dalam pertumbuhan Kawasan. Komponen ini dianggap sebagai generator sistem aktivitas (*activity system*) yang sangat menentukan pola dan arah pertumbuhan kawasan. Komponen ini memiliki tingkat temporalitas yang sangat tinggi terutama dikaitkan dengan faktor ekonomi. Fungsi lahan sangat mempengaruhi perwujudan fisik kawasan, terutama dalam menentukan pengembangan kawasan terbangun dan tidak terbangun. Beberapa penelitian dan literatur menjelaskan bagaimana tingkat pencampuran (*mixture*) fungsi lahan sangat mempengaruhi vitalitas kawasan, nilai ekonomi dan beberapa komponen kualitas lingkungan lainnya. (Choi & Sayyar, 2012)

2. Jaringan Jalan

Komponen ini merupakan fungsi pengantar dari fungsi lahan. Sebagai jalur penghubung, jaringan jalan sangat mempengaruhi efisiensi dan efektifitas fungsi kawasan. Jaringan jalan sebagai representasi dari ruang publik dianggap

sebagai generator inti dari pentingnya suatu kawasan. (Hillier & Hanson, 1984).

3. Komposisi Persil

Komponen ini dapat dibahas dari aspek ukuran dan sebarannya. Ukuran persil akan mempengaruhi intensitas pemanfaatan lahannya sementara sebaran persil akan mempengaruhi pembentukan jaringan penghubung (jalan). Secara umum, persil dibatasi oleh batas kepemilikan atau properti yang mempengaruhi pola penguasaan, pemanfaatan dan pengelolaan ruang.

4. Fungsi Bangunan

Komponen ini merupakan representasi dari tipologi dalam analisis morfologi dan dapat dibahas dalam dua aspek, antara lain penataan massa dan arsitektur bangunan. Penataan massa terkait dengan bagaimana bangunan tersebar di dalam tapak berikut kepadatan dan intensitasnya sementara arsitektur bangunan lebih perwujudan fisik ruang dan bangunan yang mempresentasikan budaya, sejarah dan kreatifitas suatu komunitas.

Conzenian memandang pertumbuhan kota dapat diamati secara geografis dibantu oleh ilmu peta (kartografi). Dengan mempergunakan peta, sebaran potensi fisik alamiah dan buatan dapat dengan mudah diobservasi dan dianalisis.

Dalam buku *Finding Lost Space: Theories of Urban Design* yang ditulis oleh Roger Trancik bahwa, di dalam perancangan kota dikenal tiga kelompok analisa perancangan kota (*figure/ground, linkage, place*) (Trancik, 1986) yaitu sebagai berikut:

1. Analisa *Figure/Ground*

Pada analisa ini meliputi pola sebuah tempat yang membahas mengenai fungsi dan sistem pengaturan, dua pandangan pokok terhadap pola kota yang meliputi organisasi lingkungan, *figure* yang figuratif dan *ground* yang figuratif serta sistem poche, tekstur *figure/ground*. Analisa ini bertujuan untuk mengetahui tekstur dan pola-pola tata ruang perkotaan serta untuk mengetahui sebuah tatanan keteraturan massa atau ruang perkotaan. Pada analisa *figure/ground* yang akan dilakukan ini lebih mengarah pada tekstur yang ada di Kota Tua Jakarta yang merupakan lokasi penelitian. Pada bagian *figure*, merupakan pandangan pertama dengan memperhatikan konfigurasi *figure* atau konfigurasi massa atau blok yang dilihat secara figuratif. Artinya, perhatian diberikan pada *figure* massanya.

2. Analisa *Linkage*

Pada bagian *linkage* visual bertujuan untuk menggambarkan adanya deretan

massa bangunan yang membentuk elemen garis dan koridor. Pada bagian *linkage* struktural bertujuan untuk menjelaskan struktur kota yang dibentuk oleh hirarki. Kemudian pada bagian *linkage* kolektif bertujuan untuk menjelaskan kaitan hubungan fungsional suatu kota yang memperhatikan susunan dan hubungan bagian-bagian kota satu dengan yang lainnya.

3. Analisa Place

Analisa ini mengenai makna sebuah kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan. Analisa *Place* terdiri dari *path* (jalur), *edge* (tepi), *district* (kawasan), *node* (simpul) dan *landmark* (tengeran) (Lynch, 1969). Adapun pada penelitian ini akan berfokus pada aspek konteks kota dan citra kota.

Pada penelitian ini, analisa yang dilakukan menggunakan analisa *figure/ground* atau biasa disebut dengan teori figur-latar. Sebuah pendekatan untuk mengenali dan memahami kualitas dari ruang-ruang kota. Kualitas ruang kota (dianggap) dapat dipahami dengan memahami hubungan massa bangunan dan ruang terbuka, dengan memahami apa yang menjadi figur dan menjadi latar dalam konfigurasi tersebut.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan analisa deskriptif kualitatif dengan maksud menganalisa berdasarkan karakteristik kegiatan-kegiatan dalam ruang yang mempengaruhi faktor fisik suatu kota sebagai tempat pelaksanaan kegiatan dan bentuk-bentuk fisik lingkungan yang diakibatkan oleh faktor non fisik dari terbentuknya suatu morfologi kota. Analisa ini dilakukan untuk mengulas morfologi Kota Tua Jakarta dengan mazhab Conzenian.

Pemilihan periodisasi dipilih pada perubahan yang terlihat signifikan secara umum. Periode tersebut yaitu: Era Batavia (1520-1780) dengan infrastruktur mesin uap pertamanya, era *Weltevreden* (1780 - 1945) dengan pendekatan bangunan yang lebih majemuk dan era modern (1945 - sekarang) yang lebih terintegrasi. Komponen kota dari peta-peta tersebut lalu dianalisis dengan mazhab Conzenian yang terdiri dari analisis jaringan jalan, analisis komposisi persil, analisis fungsi bangunan dalam persil, analisis fungsi lahan dan analisis massa bangunan dalam ruang terbuka. Dari analisis tersebut akan menghasilkan ulasan pola morfologi Kota Tua Jakarta secara umum.

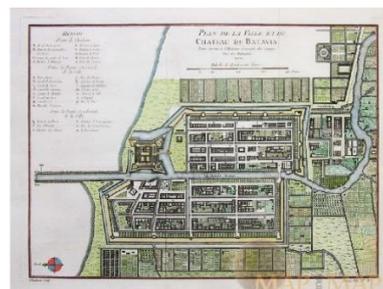
HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondosi Morfologi Kota Tua Pada Era Batavia, Era *Weltevreden* dan Modern

1. Era Batavia (1520-1780)

Batavia adalah ibu kota dari Belanda Hindia Timur. Area tersebut sekarang lebih dikenal Jakarta. Pelabuhan Sunda Kelapa yang sudah beroperasi sejak abad 13. Pada Tahun 1527, Fatahillah dari Kesultanan Demak menguasai Sunda Kelapa dan sekitarnya, menamai ulang kawasan tersebut sebagai Jayakarta. Selanjutnya Jayakarta menjadi bagian dari Kesultanan Banten. Pedagang Amsterdam memulai sebuah ekspedisi ke kepulauan Hindia Timur tahun 1595, dibawah komando Cornelis de Hautman. Ekspedisi mencapai ibukota kesultanan Banten dan Jayakarta pada tahun 1596 untung berdagang rempah-rempah. Pemerintahan Belanda mengabulkan monopoli perdagangan Asia dengan Belanda Hindia Timur tahun 1602.

Setahun kemudian, pos perdagangan permanen Belanda pertama didirikan di Banten, Jawa Barat. Pada tahun 1619, Jan Pieterszoon Coen dari VOC menyerang Jayakarta, menghancurkan gedung-gedung administrasi dan kekuasaan Kesultanan Banten, dan mendirikan Batavia. Sejak didirikannya Batavia sudah direncanakan tata letak yang terdefinisi dengan baik. Gubernur Jenderal Jacques Specx merancang parit dan tembok kota, memperpanjang tembok dibagian sebelah Barat Batavia, sehingga kota ini benar-benar tertutup. Pada Tahun 1656, karena konflik dengan Banten. Penduduk lokal tidak diperbolehkan tinggal di dalam tembok Batavia dan harus menetap di luar Batavia. Hanya orang Cina dan *Mardijker* (Budak Asia dan Afrika) satu-satunya kaum non-Belanda yang berada di dalam tembok (Mathewson, 2018).



Gambar 1. Peta Batavia 1760

Sumber: <http://www.mapandmaps.com>

2. Era Weltevreden (1780 - 1945)

Nama Weltevreden diberikan oleh Cornelis Chastelein yang berarti "tentram". Penamaan ini diperuntukkan pada lahan perkebunan anggur dan bangunan Belanda. Walaupun begitu, pribumi saat itu berada di bagian terpisah dan lingkungannya kurang terawat. Banyak pejabat pemerintah dan karyawan perusahaan, bahkan juga orang Cina kaya lebih suka tinggal di Weltevreden. Tak lama kemudian di Weltevreden muncul pemukiman-pemukiman baru, seperti Tanah Abang, Gondongdia, Meester Cornelis, dan Menteng. Nama ini kemudian diberikan kepada hampir seluruh daerah Jakarta-Pusat sekarang sampai masa pendudukan Jepang (1942). Berbeda keadaannya dengan wilayah kampung-kampung di Distrik Batavia, yang kebanyakan dihuni oleh penduduk bumiputra dan penduduk miskin lainnya. Di Weltevreden daerah pemukiman bumiputra dan penduduk miskin lainnya terletak jauh di luar jalan-jalan dan keadaannya kurang memenuhi syarat kesehatan.

Pada tahun 1869, Bangunan-bangunan dibangun sesuai dengan perencanaan di negara Belanda. Saat itu, distribusi orang dan barang-jasa masih menggunakan tenaga kuda. Golongan etnik yang terbesar di Batavia adalah Betawi yang kebanyakan berdiam di daerah pesisir, sementara itu orang-orang yang berasal dari Sunda mendiami daerah disebelah selatan dan orang-orang seperti dari Jawa, Sumatera, Madura, Makasar, Bali dan etnis lainnya tersebar secara merata di seluruh wilayah Batavia. Selain orang-orang dari Nusantara, juga terdapat beberapa etnis lain yang berasal dari luar Nusantara, selain tentunya orang Eropa (Belanda) seperti Arab, China, Jepang, India yang jumlahnya tidak terlalu banyak. Kedatangan orang-orang asing ke Nusantara, khususnya di Batavia saat itu tidak lain adalah untuk berdagang dan membuka lahan pertanian dan perkebunan, hasil dari penerapan UU Agraria (*Agrarische wet*) tahun 1870 yang memperbolehkan orang-orang asing (investasi) asing untuk masuk kedalam Nusantara untuk membuka lahan industri pertanian dan perkebunan.

Batavia sejak 1830 hingga 1890an dikenal sebagai bandar penting bagi produk teh, kopi dan gula dari Jawa Barat. Masyarakat Cina di Batavia tidak lagi seperti dua generasi sebelumnya, hanya sebagai pendukung tenaga kerja sebagaimana

zaman VOC. Pertengahan abad ke 19 telah menjadikan penduduk di Kota Tua Jakarta menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari sistem niaga dan distribusi barang dan jasa di Batavia. Warga Batavia dan para pendatang yang baru menginjakkan kaki di pelabuhan umumnya menggunakan sado, delman, bendi dan *paanquin* untuk berpergian. Semua alat transportasi mayoritas menggunakan kuda sebagai tenaga penarik. Kuda yang digunakan adalah kuda sumbawa yang kecil dan tidak dapat beradaptasi di Batavia yang lembab dan panas. Di tahun yang sama, transportasi dari kombinasi struktur mesin dan kuda diadakan yang bernama trem kuda. Kehadiran trem kuda di Batavia termasuk paling awal di kawasan Asia. Pada waktu itu, trem kuda masih jarang terlihat di kota-kota Eropa. Seperti halnya transportasi umum sebelumnya, banyak juga kuda penarik trem yang mati.

Pada tahun 1882, panorama pertama laut Jawa dibuka di Sunda Kelapa. Bangunan-bangunannya menyesuaikan perkembangan industrinya (yang pada saat itu adalah mesin uap). Sunda Kelapa dapat disaksikan sebagai ujung tombak institusi bandar internasional. Jalan-jalan utama diperlebar untuk transportasi umum. Di tahun yang sama, trem diganti dengan mesin uap. Trem uap ini dimiliki oleh perusahaan *Stroomtram Mij*. Sarana ini penting karena untuk mempercepat pengangkutan. Pengangkutan menghadapi masalah karena jarak antara perkebunan dengan pelabuhan cukup jauh. Pada umumnya, perkebunan berlokasi di daerah pedalaman dan ada yang di perbukitan-perbukitan. Kondisi geografis yang demikian sangat sulit untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan dari perkebunan ke pabrik dan pelabuhan. Adapun infrastruktur seperti jembatan pasar ikan dibuat berdasarkan kanal-kanal di Amsterdam. Sejak tanam paksa dihapus, perdagangan tidak lagi dimonopoli oleh badan-badan usaha negara. Partisipasi masyarakat pendatang seperti Cina dan Eropa pun meluas. Hal ini ditandai dengan adanya rumah-toko dan rumah saudagar-saudagar Cina dan Eropa di Glodok. Bagian kota Batavia yang menjadi jantung bisnis yaitu: Kalibesar, Glodok hingga ke Molenvliet (jalan Gajah Mada dan jalan Hayam Wuruk).

Dengan membaiknya infrastruktur dan bangunan, seperti halnya revolusi industri yang dialami berbagai negara, masyarakat dari luar kota banyak yang melakukan imigrasi ke Batavia. Faktor yang

mempengaruhi pertumbuhan penduduk di Batavia didasari juga oleh adanya pembangunan pelabuhan Tanjung Priok (1877), perluasan fungsi pemerintahan di bawah pengaruh Politik Etis, dan bertambahnya penduduk Jawa yang cepat telah menyebabkan terjadinya gelombang imigrasi secara besar-besaran dari daerah pedalaman. Dalam beberapa dekade gelombang imigran tersebut telah merubah karakter penduduk, melipat gandakan jumlahnya, dan menimbulkan situasi seperti yang terjadi pada tahun 1930, populasi kota Batavia (termasuk Weltevreden) tumbuh menjadi 435.000, tiga kali lipat dari populasi tahun 1900.

Sejak awal dibangunnya Kanal molenvliet pada tahun 1648, kanal sepanjang 3 kilometer itu dan rumah-rumah saudagar di sepanjang Molenvliet menghiasi rentang antara kota bawah dan atas Batavia. Batavia terbagi menjadi Batavia baru dan lama. Pendatang eropa menempati Batavia baru (atas) dan cina di Batavia lama (bawah). Infrastruktur berupa penerangan jalan dan telepon umum diadakan di bagian jalan tertentu Batavia pada tahun 1900. Penggunaan tenaga listrik ini membuat Batavia menjadi kota yang bisa disamakan majunya dengan kota-kota di Eropa. *Mid-building* seperti hotel mulai marak dibangun mulai pada tahun 1922. Setiap bangunan memiliki standar-standar hygiene dan sistem sanitasi Eropa yang sangat baik.



Gambar 2. Peta Batavia 1921
Sumber: <http://lib.utex.edu/>

3. Era Modern (1945 - sekarang)

Perkembangan Kota Tua Jakarta pada era modern dimulai pada tahun 1945. Pada tahun tersebut nama Batavia diganti menjadi nama Jakarta sampai saat sekarang dan menjadi nama ibu kota Indonesia hingga saat ini.

Pada tahun 1950an sebuah gerbang yang dikenal dengan nama Gerbang

Amsterdam yang menjadi peninggalan dari Kolonial Belanda, dihancurkan oleh pemerintah Indonesia dengan alasan penghancuran tersebut dilakukan untuk pelebaran akses jalan raya di daerah tersebut. Detail lokasi Gerbang Amsterdam sendiri berada di pertigaan Jalan Cengkih, Jalan Tongkol, dan Jalan Nelayan Timur. Kemudian perubahan untuk akses jalan raya lainnya adalah penimbunan Jalur Trem yang pernah dipakai dari era Batavia dengan timbunan aspal yang diperintahkan oleh Presiden Soekarno dengan alasan jalur tersebut menjadi sumber kemacetan, maka dari itu jalur trem tersebut dihilangkan.

Sekitar 20 tahun kemudian yang tepatnya pada tahun 1972, Gubernur DKI Jakarta yaitu Pak Ali Sadikin mengeluarkan Dekrit bahwa Kota Jakarta resmi dijadikan sebagai salah satu situs warisan bersejarah yang ada di kota Jakarta. Dengan diterbitkannya Dekrit tersebut bangunan bersejarah ataupun situs bersejarah lainnya yang ada di Kota Tua Jakarta harus dipertahankan dan dilestarikan oleh setiap elemen masyarakat.

Bedasarkan dekrit yang diterbitkan pada tahun 1972 maka terdapat beberapa bangunan penting dan terjaga hingga saat ini. Bangunan penting dan bersejarah yang terjaga hingga saat ini tersebut diantaranya adalah Museum Bahari, Jembatan Kota Intan, Museum Wayang, Museum Bank Indonesia, Museum Fatahillah, Museum Seni Rupa dan Keramik, Museum Mandiri, Café Batavia, Museum Bank Indonesia dan bangunan bersejarah lainnya. Adapun tempat beberapa tempat bersejarah lainnya yang menjadi tujuan wisata saat ini adalah Pelabuhan Sunda Kelapa, *Water Walk* Kanal Kota Tua dan Taman Kota Intan. Tempat tersebut merupakan salah satu aspek fisik buatan yang dilakukan oleh pemerintah Kota Jakarta.

Dengan banyaknya situs bangunan bersejarah yang ada di Kawasan Kota Tua Jakarta, terdapat juga beberapa bangunan yang tidak terurus dan terkesan ditinggalkan begitu saja. Hal tersebut membuat ketidaknyamanan masyarakat sekitar yang menganggap bangunan tertinggal tersebut terkesan angker dan menakutkan. Maka pada tahun 2007, gubernur yang memerintah kota Jakarta pada saat itu memulai tahap perbaikan pada beberapa bangunan yang ada di Kota Tua Jakarta dalam upaya melestarikan bangunan bersejarah tersebut.

Perkembangan yang sangat signifikan

pada tahun 2020 adalah dimana Gubernur yang memimpin Kota Jakarta yaitu Pak Anies Baswedan membuat fasilitas transportasi umum yang ada di sekitar kawasan Kota Tua Jakarta menjadi terintegrasi satu sama lain. Hal menjadi kemudahan bagi wisatawan Kota Tua untuk berkunjung dan semakin senang menggunakan fasilitas Transportasi umum di Jakarta.

Pada era modern ini ada beberapa aspek non fisik yang terdapat di kawasan zona inti Kota Tua Jakarta. Mulai dari kawasan Pelabuhan Sunda Kelapa yang dimana mata pencaharian masyarakat di kawasan tersebut masih memiliki kesamaan seperti zaman dahulu mulai dari menjadi Nelayan, Awak kapal, Pedagang biota laut dan penjual makanan. Di sekitar Pelabuhan Sunda Kelapa juga sering melakukan acara rutin seperti Festival Kampung Akuarium dan Kegiatan Pelatihan di kawasan tersebut.

Bergeser ke sekitar kawasan Museum Fatahillah, masyarakat disana memiliki perbedaan dengan masyarakat sekitar Pelabuhan Sunda Kelapa. Masyarakat di sekitar kawasan Museum Fatahillah memiliki sumber perekonomian yang berasal dari Sektor pariwisata bangunan bersejarah, pedagang kaki lima disekitar bangunan bersejarah, kuliner dan fasilitas penginapan. Adapun mengenai aspek sosial dan budaya di kawasan sekitar Museum Fatahillah adalah banyak kegiatan komunitas di kawasan tersebut dan juga banyak kegiatan penampilan kekayaan budaya Betawi di sekitar kawasan Museum Fatahillah Jakarta.



Gambar 3. Peta Kota Tua Jakarta 2020

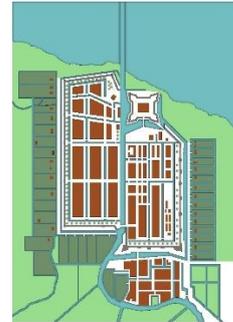
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Analisa Morfologi Kota Tua Pada Era Batavia, Era Weltevreden dan Modern

1. Analisis Jaringan Jalan

Jaringan jalan pada Era Batavia belum diatur fungsi jalan primer maupun sekunder karena pada era tersebut jaringan jalan

terbentuk karena pola dari persil bangunan yang ada sehingga jalan tersebut digunakan sehari-hari untuk berkegiatan dan jalan masih tanah lapang yang belum diberi pengkerasan. Bisa dilihat pada **Gambar 4** dimana jaringan jalan yang digunakan berwarna putih.



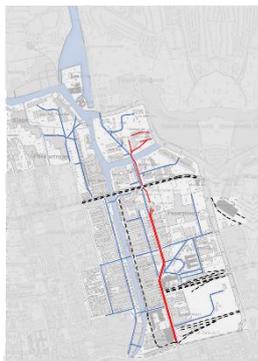
Gambar 4. Jaringan Jalan Kota Tua Jakarta Era Batavia

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Kota Tua di era Weltevreden memiliki pembagian fungsi jalan berdasarkan penggunaannya. Jalan-jalan disesuaikan dengan infrastruktur yang memadai sehingga fungsinya menjadi beragam. Penggunaannya terbagi menjadi 3, yaitu: jalan pejalan kaki, jalur rel kereta api dan jalur trem listrik. Pada jalur pejalan kaki, ruas dan perkerasannya beragam. Pada jalan utamanya terletak di sekitar kali besar, diantara barisan bangunan (menyesuaikan pola grid kawasan) dan dekat area perkebunan. Pada jalan-jalan kecil, berdasarkan legenda dari peta Kota Tua Jakarta pada tahun 1930, perkerasannya masih hanya tanah tanpa batas. Namun di bagian Kota Tua utara sudah menggunakan trotoar dan tembok penghalang karena daerah pelabuhan yang menjadi pusat kegiatan.

Jalur kereta api pada era ini terintegrasi dengan satu kota Batavia. Penggunaannya berfokus pada pengiriman barang dan penumpang. Mayoritas penumpang kereta api masih didominasi oleh penduduk luar karena harga tiket yang mahal dan beberapa momen terdapat larangan warga pribumi menggunakan jasa kereta api sebagai penumpang. Adanya stasiun kereta api di Kota Tua Jakarta terlihat pada adanya jalur kereta api yang cukup banyak di bagian selatannya. Adapun jalur kereta api dalam kotanya terletak di salah satu sisi kali besar. Pada saat itu, jarak antar jalur kereta api dengan bangunan cukup dekat.

Satu jalur yang di zaman ini sudah tidak ada lagi adalah jalur trem listrik. Sudah tidak asing lagi bahwa rencana dan rancangan kota di Batavia seluruhnya terinspirasi dari model di kota-kota belanda dan eropa. Infrastruktur dan gaya bangunan dijadikan sebuah pakem untuk menunjang kebutuhan pemukim baru, termasuk adanya trem listrik. Umumnya, kendaraan ini berfungsi untuk mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya. Namun, trem listrik di Kota Tua Jakarta diadakan untuk menekan biaya dan keefektifisan kerja dalam mengangkut barang-barang dari pelabuhan. Berikut adalah **Gambar 5** jaringan jalan Kota Tua Jakarta jakarta di era Weltevreden, dimana pada jalur pejalan kaki dengan warna biru tua, jalur kereta api dengan warna hitam garis putus dan jalur trem listrik dengan warna merah.



Gambar 5. Jaringan Jalan Kota Tua Jakarta Era Weltevreden

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Jaringan jalan pada Kota Tua Jakarta Era Modern sudah sangat teratur fungsi jalan primer dan jalan sekunder. Ada berbagai macam ukuran jalan pada Kota Tua era modern ini. Terdapat jalan yang ada di Kota Tua Jakarta adalah jalan 1 jalur 3 lajur. Jalan tersebut berada di samping kali krukut. Namun lajur yang dapat dipakai untuk kendaraan umum adalah hanya 2 lajur. 1 lajur lainnya dipeuntukan khusus bus transjakarta yang melintasi sekitar kawasan Kota Tua Jakarta. Disekitaran zona inti Kota Tua, bergeser sedikit ke utara dimana banyak ruko-ruko. Jalan yang ada disana tidak seperti jalan yang ada di sekitar kali krukut. Disekitar zona inti Kota Tua khususnya di daerah ruko yang berada di jalan Cengkeh, jalur yang ada di jalan tersebut hanya 1 jalur dan 2 lajur dengan kata lain disana hanya satu arah nantinya dapat berputar di jalan lain. Bergerak ke utara lagi tepatnya di sekitar Pelabuhan Sunda Kelapa,

Pasar Ikan Luar Batang dan museum Bahari. Pada daerah tersebut jalan yang ada di sana mayoritas memiliki 2 jalur dan 1 lajur. Untuk sekitar Pelabuhan sunda kelapa terdapat jalan yang luas yaitu 2 jalur dan 3 lajur.

Berikut adalah gambar tracing zona inti Kota Tua Jakarta berdasarkan jaringan jalan yang ada pada era modern melalui data yang ada. Pada gambar terlihat garis warna Hijau muda yang berarti jalan 1 jalur 3 lajur. Warna hijau tua yaitu 1 jalur 4 lajur, warna merah 2 jalur 1 lajur. Kemudian ada garis berwarna ungu yang berarti jalan Tol Pelabuhan yang melintasi kawasan zona inti. Kemudian garis berwarna biru adalah sungai/ kali krukut yang ada di zona inti Kota Tua Jakarta. Untuk lebih jelasnya, berikut **Gambar 6** yaitu peta jaringan jalan yang ada di Kota Tua Jakarta sekarang.

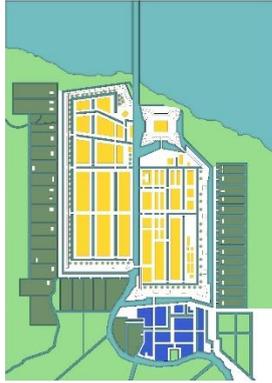


Gambar 6. Jaringan Jalan Kota Tua Jakarta Era Modern

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

2. Analisis Komposisi Persil

Komposisi persil yang terbentuk pada Era Batavia bisa dilihat dalam sejarahnya. Ketika bagian dalam dari benteng merupakan pemerintahan dan tempat tinggalnya orang-orang Belanda maupun orang-orang yang bekerja dalam pemerintahan, dalam **Gambar 7** blok berwarna kuning merupakan persil yang berada didalam benteng dan padat penduduk dan pada blok biru merupakan persil yang tidak terlalu padat.



Gambar 7. Komposisi Persil Kota Tua Jakarta Era Batavia
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Pembahasan komposisi persil pada analisis di era Weltevreden menunjukkan kepadatan perbagian di kawasan Kota Tua. Kepadatan permukiman terendah di era Weltevreden terletak di bagian-bagian yang fungsi bangunannya berorientasi pada industri dan pelayanan umum. Padat atau tidaknya suatu permukiman terlihat pada jarangnyanya antar bangunan di sekitarnya. Mayoritas bangunan industrial memiliki lahan yang luas dengan jarak antar bangunan yang signifikan. Pembagian wilayah berkepadatan rendah terdiri dari dua bagian yaitu bagian atas dan sisi kanan Kota Tua. Pada bagian atas, kegiatan industrialnya merupakan pintu utama dalam pengiriman antar barang dengan jalur trem listrik. Selain itu, pengecekan akhir dilakukan di wilayah tersebut di bagian bangunan kantor. Walaupun sebagai pusat industri, bagian sesungguhnya yang sangat sibuk terletak di bagian atas Kota Tua Jakarta yang terdiri dari kanal-kanal. Infrastruktur berupa kanal tersebut memudahkan kapal-kapal dengan bentuk tertentu dapat berlabuh dan mendistribusikan barang angkutan dengan tepat. Pembagian wilayah berkepadatan rendah yang terdiri dari bagian atas dan sisi kanan Kota Tua, tidak mengalami persebaran yang signifikan karena kedua bagiannya hanya dibatasi dengan lahan hijau saja.

Kepadatan permukiman tertinggi di era Weltevreden terletak di bagian yang fungsi bangunannya hunian berdempet. Berdasarkan peta tahun 1930, bentuk deretan bangunan diberi notasi warna berdasarkan material bangunannya, yaitu bangunan batu, bangunan kayu, bangunan bambu dan bangunan beratap besi. Mayoritas hunian bermaterial bangunan batu dengan ukuran persegi panjang dan

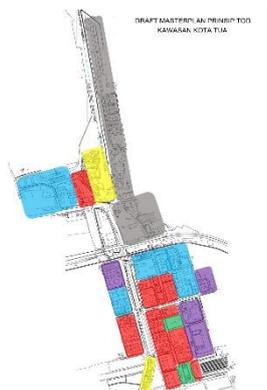
memenuhi pola gridnya. Berdasarkan pembagian jaringan jalan yang berpola grid, pada **Gambar 8** terdapat pembagian komposisi persil yang terdiri dari: wilayah berkepadatan rendah dengan warna hitam, wilayah berkepadatan tinggi dengan warna kuning dan wilayah lahan hijau dan lahan kosong dengan warna hijau.



Gambar 8. Komposisi Persil Kota Tua Jakarta Era Weltevreden
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

komposisi persil yang terdapat pada zona kawasan Kota Tua Jakarta di era Modern terbagi menjadi beberapa klasifikasi. Pada Kawasan Kota Tua di era modern sekarang, komposisi persil yang ada tidak jauh berbeda dengan napa yang ada di era Weltevreden. Di era modern Kota Tua Jakarta memiliki kepadatan permukiman yang rendah pada zona industri dikarenakan terdapat banyak lahan yang luas untuk keperluan logistik serta pelayanan umum di zona tersebut sehingga mengakibatkan jarangnyanya bangunan berdiri di zona tersebut. Dapat dilihat bahwa zona industri berada di bagian utara zona inti Kota Tua Jakarta pada era modern dikarenakan di bagian utara merupakan tempat yang strategis dari dahulu hingga sekarang. Sehingga pada zona industri tidak berbeda jauh dengan era sebelumnya yaitu Weltevreden karena hingga saat ini di area utara khususnya di sekitar Pelabuhan Sunda Kelapa masih berlangsung kegiatan Industri yang signifikan sehingga kepadatan disana tidak terlalu tinggi. Untuk area lain yang memiliki kepadatan rendah pada zaman modern sudah jarang selain di area utara, diakrenakan zona-zona terbuka hijau seperti zaman Weltevreden sudah tidak ada lagi dan sudah diisi bangunan-bangunan modern mengingat kepadatan penduduk di Jakarta serta faktor lainnya membuat lahan di Jakarta terus terisi.

Berbicara mengenai persil yang memiliki kepadatan tinggi sudah menjadi hal umum dan banyak diketahui bahwa zona yang memiliki hal tersebut terletak di selatan zona inti Kota Tua Jakarta. Pada zaman modern seperti sekarang ini Kota Tua menjadi tempat pariwisata yang banyak dikunjungi serta dari zaman dahulu area Museum Fatahillah dan sekitarnya memang sudah padat dikarenakan area tersebut merupakan pusat kegiatan Kota Tua Jakarta. Disekitar area bersejarah pada zaman sekarang ini sudah terisi oleh pemukiman padat, zona perdagangan, serta perkantoran membuat area di selatan menjadi area dengan kepadatan tinggi. Terlihat pada **Gambar 9** bahwa warna merah untuk area bersejarah, warna biru adalah zona perdaganga, warna abu-abu adalah zona industri, warna ungu adalah perkantoran dan warna kuning adalah zona pemukiman.

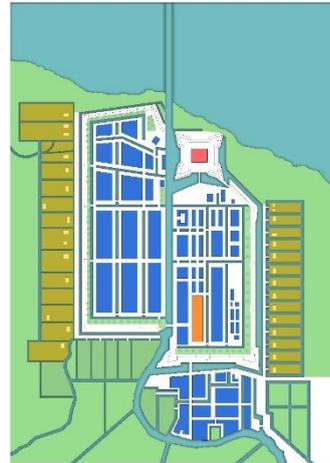


Gambar 9. Komposisi Persil Kota Tua Jakarta Era Modern

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

3. Analisis Bangunan Dalam Persil

Menurut Aryanto dan Gautama hirarki politik kolonial terbagi menjadi 3, hirarki teratas diduduki oleh kaum eropa itu sendiri yang tinggal didalam benteng Batavia, lalu hirarki kedua ialah masyarakat asia dan arab yang tinggal di luar benteng sebelah selatan, dan yang terakhir masyarakat pribumi yang tersebar diluar benteng dan berprofesi petani. Pada **Gambar 10** terdapat zona berwarna kuning merupakan hunian dari masyarakat pribumi dan juga sawah-sawah mereka, kemudian zona biru merupakan campuran dari hunian, pemerintahan, dan perdagangan jasa industri, dan perkantoran, sedangkan zona merah merupakan pemerintahan dan zona oranye adalah pelayanan umum berupa gereja pada saat itu.



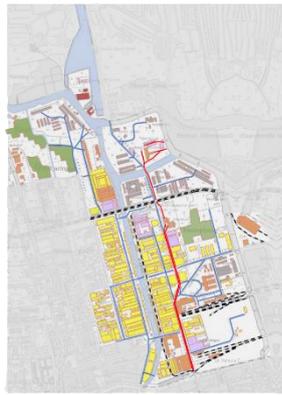
Gambar 10. Bangunan dalam persil era Batavia

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Fungsi umum pada era Weltevreden yang dibahas terdiri dari perdagangan dan jasa, pelayanan umum, perkantoran, industri dan hunian. Beberapa fungsi umum yang tidak ditemukan adalah pariwisata. Secara garis besar, era Weltevreden merupakan sebuah transisi dari daerah pemerintah ke daerah industri. Hal tersebut diperkuat dengan adanya infrastruktur pendukung seperti pengadaan bagian wilayah yang difokuskan untuk bangunan industri dan transportasi memadai bertenaga listrik dan bara (kereta api). Pada bagian utara Kota Tua Jakarta, beberapa bangunan industrinya merupakan tempat pengelolaan dan gudang-gudang untuk kayu serta ikan. Kedua jenis sumber daya yang berbeda tersebut dikelola di wilayah yang berbeda namun masih dalam satu kawasan perindustrian. Bangunan industri cenderung dekat dengan kali besar dan perkebunan.

Transisi Kota Tua Jakarta tidak hanya di orientasi ekonominya saja, tetapi juga pada kenyamanan pemangku kepentingan dan beberapa pendatang. Hal tersebut diperkuat dengan adanya barisan bangunan yang dikhususkan untuk hunian dan adanya jalan pejalan kaki yang memadai. Kali Besar yang memisahkan beberapa bagian dipersatukan dengan jembatan-jembatan bergaya belanda yang ditempatkan pada titik-titik tertentu. Sebarisan dan berderet bangunan hunian ditempatkan cukup jauh dari bagian industri namun satu deretan lainnya bersebelahan dengan jalur

kereta api. Bangunannya cenderung berbentuk panjang dan solid. Berdasarkan pembagian fungsi bangunan secara umum, notasi warna yang digunakan berupa: perdagangan dan jasa dengan warna merah, pelayanan umum dengan warna oranye, perkantoran dengan warna ungu, industri dengan warna abu-abu, hunian dengan warna kuning dan taman dengan warna hijau. Adapun notasi warna pada jaringan jalan berdasarkan pada **Gambar 11**.



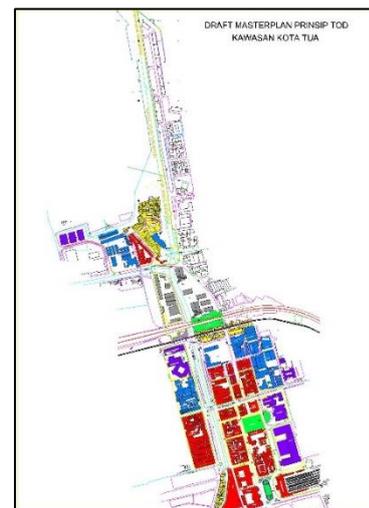
Gambar 11. Bangunan dalam persil era Weltevreden

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Komposisi persil pada era modern dengan era sebelumnya yaitu era Weltevreden memiliki beberapa perbedaan yang signifikan. Pada era Weltevreden fungsi umum bangunan pariwisata tidak ditemukan dan jarang ada dikarenakan dahulu masih terjadi transisi area Kota Tua Jakarta yang menjadi pusat pemerintahan dan perdagangan menjadi area industri. Namun pada zaman modern seperti sekarang fungsi umum bangunan untuk pariwisata sangat mudah ditemukan dikarenakan are Kota Tua pada zaman modern sudah dijadikan kawasan bersejarah yang dilindungi bangunannya membuat banyak bangunan di Kota Tua Jakarta yang dahulu memiliki fungsi sebagai pelayanan umum, perdagangan jasa, dan kantor menjadi berubah fungsi menjadi bangunan yang dilindungi dan menjadi bangunan pariwisata untuk dikunjungi oleh wisatawan dari dalam negeri maupun luar negeri. Walaupun kebanyakan bangunan di zona inti sudah dilindungi dan dijadikan objek wisata bersejarah namun ada bangunan yang

difungsikan Kembali menjadi kafe ataupun fungsi lainnya untuk menunjang wisatawan yang berkunjung ke Kota Tua khususnya ke Museum Fatahillah.

Fungsi bangunan lain di kawasan zona inti kota adalah perdagangan dan jasa, pelayanan umum, perkantoran, industri dan hunian yang saat ini sudah berkembang mengingat banyaknya penduduk dari luar jakarta datang untuk mengadu nasib di jakarta khususnya zona hunian. Zona hunian pada era modern disekitar Kota Tua kebanyak menjadi pemukiman padat dan kurang terencana berbeda dengan era sebelumnya. Untuk zona industri sendiri masih tetap sama dengan zaman dahulu di tempat yang sama masih banyak terdapat gudang-gudang penyimpanan barang disekitar pelabuhan dan khususnya di area utara zona inti Kota Tua Jakarta. Kota Tua pada zaman sekarang sudah secara umum dijadikan untuk tempat wisata bersejarah dan sangat dilindungi yang menjadikan beberapa bangunan untuk difungsikan kembali harus melalui proses yang panjang dan perencanaan yang matang. Terlihat pada **Gambar 12** bahwa warna merah untuk area bersejarah, warna biru adalah zona perdagangan, warna abu-abu adalah zona industry, warna ungu adalah perkantoran dan warna kuning adalah zona pemukiman.

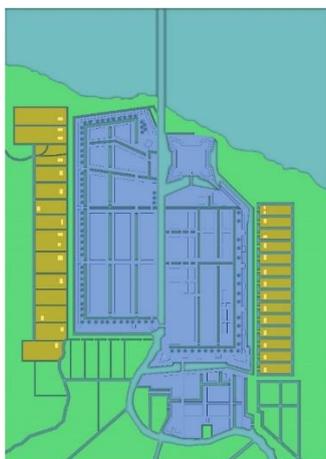


Gambar 12. Bangunan dalam persil era modern

Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

4. Analisis Fungsi Lahan

Pada fungsi lahan di Era Batavia dapat dilihat pada **Gambar 13** yang dimana zona berwarna hijau merupakan lahan terbuka dan lahan terbuka hijau, difungsikan untuk sawah maupun sirkulasi jalan. Kemudian warna kuning yang menjadi fungsi hunian dari pribumi, mereka pun tersebar di luar benteng Batavia. Selanjutnya zona biru menjadi area yang berfungsi kegiatan utama berupa pemerintahan, perdagangan dan jasa, industri, perkantoran, dan hunian bagi kaum eropa maupun kaum elit lainnya.



Gambar 13. Fungsi lahan era Batavia
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Fungsi lahan Kota Tua Jakarta di era Weltevreden terbagi menjadi fungsi perdagangan dan jasa, pelayanan umum, perkantoran, industri, hunian dan lahan hijau. Berdasarkan komposisi persil serta tiap fungsi bangunan dalam persil yang telah dibahas, didapati bahwa bangunan dengan fungsi industri memiliki kepadatan yang rendah. Mayoritas bangunan industrial memiliki lahan yang luas dengan jarak antar bangunan yang signifikan. Bagian dengan kepadatan yang tinggi dimiliki oleh bangunan dengan fungsi hunian. Deretan bangunan setinggi 1-2 lantai diatur dengan pola grid serta bangunannya cenderung berbentuk panjang dan solid. Sebarisan dan berderet bangunan hunian ditempatkan cukup jauh dari bagian industri namun satu deretan lainnya bersebelahan dengan jalur kereta api.

Selain tingkat kepadatan dengan perbedaan yang bertaut, beberapa fungsi bangunan yang terletak di kepadatan rendah atau tinggi bisa menjadi berkebalikan atau menjadi berkepadatan sedang. Pada fungsi bangunan perkantoran pada bangunan

kantor majalah dan Dunlop, keduanya terletak di bagian berkepadatan tinggi karena terletak di dekat bangunan berfungsi hunian yang bangunannya berderet. Jika dilihat di sisi lainnya, kantor majalah dan Dunlop bersebelahan juga dengan taman dan perkebunan. Dari kondisi tersebut, fungsi bangunan perkantoran bisa menjadi berkepadatan sedang. Pada fungsi bangunan pelayanan umum pada bangunan dewan keadilan terletak di bagian berkepadatan rendah karena terletak di dekat bangunan industri pengrajin kayu. Jika dilihat dari sisi lainnya, dewan keadilan diapit oleh 2 bangunan hunian di sisi kanan bawah dan kiri (industri pengrajin kayu terletak di sisi kanan atas bangunan dewan keadilan). Dari kondisi tersebut, fungsi bangunan pelayanan umum seharusnya bisa menjadi berkepadatan tinggi. Terlepas dari dekat dan jauhnya bangunan hunian, pada umumnya bangunan yang bersifat publik cenderung berkepadatan tinggi.

Penentuan fungsi lahan sejatinya dilakukan berdasarkan pertimbangan geologi, struktur dan kondisi non fisik sekitarnya. Tidak hanya menyandarkan pada mayoritas bangunan sekitarnya tetapi juga kondisi tak terlihat dan dokumen lama terkait lainnya. Walaupun analisis ini bertumpu pada bangunan perbagian wilayah Kota Tua Jakarta jakarta, bentuk dari zonasi fungsi lahan ini secara umum bisa menggambarkan kondisi morfologi Kota Tua Jakarta jakarta di era Weltevreden. Dengan perbedaan kepadatan fungsi hunian dan industri yang sedikit, nilai sejarah dari sudut pandang bidang perekonomian pelabuhan bisa menjadi sebuah bukti dalam penerapan adaptasi bangunan tua Kota Tua Jakarta Jakarta di zaman ini atau mendatang. Berdasarkan pembagian fungsi bangunan secara umum, pada **Gambar 14** terdapat zonasi fungsi lahan berdasarkan standar warna peraturan zonasi pada Permen PU, yaitu: perdagangan dan jasa dengan warna merah, pelayanan umum dengan warna oranye, perkantoran dengan warna ungu, industri dengan warna abu-abu, hunian dengan warna kuning dan taman dengan warna hijau.

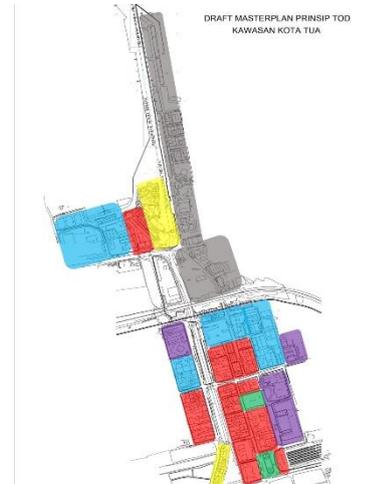


Gambar 14. Fungsi lahan era Weltevreden
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Fungsi lahan pada Kota Tua di era modern sangatlah banyak mulai dari lahan yang dilindungi karena menjadi lahan warisan sejarah kota Jakarta. Kemudian terdapat lahan yang memiliki fungsi sebagai zona perkantoran dengan bangunan di dalamnya sudah memiliki arsitektur modern. Fungsi lahan lainnya adalah sebagai lahan pemukiman penduduk. Lahan pemukiman penduduk di sekitar Kota Tua Jakarta bisa dibayangkan masih kurang teratur karena pembangunan yang tidak tertata sehingga pemukiman yang ada di kawasan Kota Tua Jakarta menjadi kawasan pemukiman yang padat dan terkesan kumuh. Apalagi bergeser ke utara di sekitar kawasan pelabuhan sunda kelapa. Fungsi lahan lainnya yang ada di Kota Tua Jakarta pada era modern ini sudah pasti ada zona perdagangan dan jasa dimana terdapat banyak bangunan Ruko serta pusat perbelanjaan yang ada disekitar Kota Tua Jakarta. Fungsi lahan lainnya adalah zona industri dimana disekitar kawasan Kota Tua Jakarta adalah tempat kegiatan jasa dan lainnya.

Pada **Gambar 15** terdapat gambar Zona Inti Kota Tua Jakarta beserta fungsi lahan yang ada di dalamnya. Terdapat area yang diberi warna untuk penanda fungsi lahan pada lahan tersebut. Untuk warna hijau adalah zona ruang terbuka pada kawasan Kota Tua Jakarta. Warna merah adalah fungsi lahan bangunan bersejarah yang sudah dilindungi oleh pemerintah kota Jakarta. Warna Biru adalah fungsi lahan perdagangan dengan adanya bangunan ruko disana dan juga terdapat pasar. Warna kuning adalah pemukiman penduduk yang ada di zona inti Kota Tua Jakarta. Serta terakhir adalah warna abu-abu yang disana terdapat fungsi lahan industri di Kawasan zona Inti Kota Tua Jakarta. Berikut adalah

gambar Fungsi lahan yang berada di zona inti Kota Tua Jakarta.



Gambar 15. Fungsi lahan era modern
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

5. Analisis Massa Bangunan Dalam Ruang Terbuka

Pada **Gambar 16** terdapat area berwarna hitam yang merupakan wilayah yang terbangun oleh bangunan, sedangkan area putih merupakan ruang terbuka yang berupa pepohonan maupun sawah. Pada area hitam ini menjadi tempat berkegiatan sehari-hari masyarakat Batavia yang beragam, mulai dari pengacara, pedagang, maupun anak sekolah.



Gambar 16. Massa bangunan dalam ruang terbuka era Batavia
Sumber: Modifikasi pribadi, 2020

Dalam menentukan massa bangunan di ruang terbuka, analisis figure-ground dilakukan dengan memblok bagian bangunan (massa). Pada awalnya Kota Tua Jakarta Jakarta

merupakan kawasan pemerintahan dengan bangunan hunian di sekitarnya. Era Weltevreden merupakan transisi paling signifikan karena perubahannya yang bertahap di tiap tahunnya. Dari kondisi tersebut Kota Tua Jakarta Jakarta di era Weltevreden menjadi lebih varian dengan bentuk massa yang figuratif. Adapun bentuk figur Kota Tua Jakarta di era Weltevreden dapat dilihat pada **Gambar 17**.



Gambar 17. Massa bangunan dalam ruang terbuka era Weltevreden
Sumber: Modifikasi pribadi,2020

Analisis *figure/ground* atau analisis figure latar yang dilakukan pada analisis Kota Tua Jakarta di era modern memperlihatkan bahwa bangunan atau massa pada peta zona inti Kota Tua Jakarta diblok warna hitam, sedangkan warna putih pada peta adalah jaringan jalan serta ruang terbuka lainnya yang tidak diisi oleh sebuah bangunan pada peta zona inti Kota Tua Jakarta. Pada era modern ini Kota Tua Jakarta menjadi zona perhatian pemerintah dalam sektor pariwisata. Sektor pariwisata pada zona inti Kota Tua Jakarta menjadi fokus utama integrasi transportasi umumnya. Oleh karena itu terlihat pada peta Kota Tua bahwa jaringan jalan terlihat banyak dan terintegrasi satu sama lain. Di beberapa titik juga ada beberapa jalan yang hanya dikhususkan bagi para pejalan kaki yang berkunjung ke kawasan Museum Fatahillah Jakarta, walaupun ukuran lebar jalannya sangat lebar bahkan cukup untuk kendaraan roda empat. Untuk bentuk massa sendiri pada era modern merupakan hasil bentuk transisi dari era Weltevreden yang dimana beberapa bangunan modern di Kota Tua Jakarta memiliki bentuk kotak saja dan terlihat pada peta figure latar Kota Tua Jakarta. Walaupun bangunan modern pada tahun 1945 ke atas kebanyakan berbentuk persegi, tetapi pada era modern seperti tahun

2000 ke atas sudah ada beberapa bangunan yang memiliki massa yang tidak melulu berbentuk persegi.

Berpindah ke utara akan terlihat beberapa ruang terbuka dan tidak di isi oleh bangunan dikarenakan area tersebut adalah area industri karena disana terdapat Pelabuhan Sunda Kelapa yang sangat bersejarah bagi kota DKI Jakarta. Ruang terbuka yang ada disekitar Pelabuhan Sunda Kelapa diperuntukan bagi pelau industri untuk melakukan bongkar muatan barang yang telah dikirim dan untuk keperluan logistic lainnya. Jaringan jalan di sekitar Pelabuhan juga sangatlah lebar dikarenakan jalan tersebut diperuntukan bagi kendaraan truk atau kendaraan berat lainnya. Berikut peta bentuk figur Kota Tua Jakarta di era Modern dapat dilihat pada **Gambar 18**.



Gambar 18. Massa bangunan dalam ruang terbuka era modern
Sumber: Modifikasi pribadi,2020

Dari analisis yang didapati, pada **Tabel 1** berikut perubahan signifikan dari Kota Tua pada era Batavia, Weltevreden dan Modern:

Analisis	Batavia (1520-1780)	Weltevreden (1780 - 1945)	Modern (1945 - sekarang)
Jaringan jalan	Memiliki 3 jaringan jalan, yaitu: jalan pejalan kaki, jalur rel kereta api dan jalur trem listrik	Memiliki 3 jaringan jalan, yaitu: jalan pejalan kaki, jalur rel kereta api dan jalur trem listrik	Memiliki 3 jaringan jalan yaitu: Jalur pejalan kaki, Jalur Bus Transjakarta dan jalur kereta api
Komposisi persil	Kepadatan penduduk yang paling padat terdapat di dalam benteng dari kota Batavia, dimana seluruh kegiatan berlangsung.Sedangkan kepadatan penduduk terendah berada di luar benteng	Kepadatan terendah terletak di bagian yang berfungsi bangunan industri dan pelayanan umum sedangkan yang tertinggi	Kepadatan terendah masih berada di area industri dan pelayanan umum dan kepadatan tertinggi saat ini berada di

	karena kaum pribumi tinggal secara mengacak.	terletak di hunian berdempet	kawasan pemukiman karena dampak urbanisasi yang tinggi
Bangunan dalam persil	Fungsi bangunan diatur sedemikian rupa seperti gereja, sekolah, rumah sakit, pasar serta tempat bersinggah pedagang, namun peletakan bangunan tersebut tersebar di dalam bangunan. Sedangkan pada luar bangunan berfungsi untuk hunian bagi kaum pribumi	Minim bangunan dengan fungsi pelayanan umum	Fungsi bangunan pelayanan umum sudah banyak
Fungsi lahan	Fungsi lahan bercampur di dalam benteng dan hunian untuk pribumi bercampur dengan sawah. Kemudian wilayah yang tidak memiliki fungsi menjadi pepohonan	Masih ada lahan untuk pertanian. Fungsi lahan hunian ada yang tidak sesuai karena bersebelahan dengan jalur trem listrik	Lahan pertanian sudah tidak ada dan digantikan oleh fungsi lahan hunian
Massa bangunan dalam ruang terbuka	Bentuk massa bangunan memanfaatkan pola grid karena VOC percaya dengan teori kota ideal dan praktis	Bentuk masanya figuratif	Bentuk masa semakin figuratif karena mengikuti perkembangan zaman yang semakin modern

Sumber : Pribadi, 2020

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pada awalnya bentuk dari kota ialah netral, namun pada perkembangannya berubah karena dipengaruhi oleh kebudayaan setempat. Sejalan dengan keinginan manusia mengembangkan peradabannya, peleburan antara bangunan dan penduduk mengakibatkan kota tumbuh. Pada kawasan Kota Tua Jakarta dapat dilihat perpaduan bangunan-bangunan yang ada dengan masyarakat yang mendiami Kota Tua Jakarta tersebut.

Kota Tua Jakarta pada Era Batavia menggunakan pola *grid* hingga seiring berkembangnya zaman pola perkotaan ini berubah menjadi *unplanned city* akibat fungsi bangunan yang tersebar tidak teratur lagi.

Kota Tua Jakarta mengalami perubahan kota yang sangat pesat. Mulai dari jaringan jalannya yang sudah teratur serta terintegrasi bagi setiap pengguna jalan mulai dari pejalan kaki, pengguna transportasi pribadi, dan Transportasi umum sehingga memudahkan masyarakat untuk mengunjungi kawasan Kota Tua Jakarta. Perubahan berikutnya pada pembagian lahan dan fungsi lahan di dalamnya sudah berubah dan berkembang tidak seperti zaman Kolonialisme dimana pribumi berada di pinggiran kota namun pada saat ini pembagian dan penggunaan lahan sudah sesuai fungsi dengan ketetapan pemerintah kota Jakarta. Perubahan terakhir yaitu pada bangunan yang ada di Kota Tua Jakarta tidak begitu banyak dikarenakan beberapa bangunan peninggalan Belanda dipertahankan namun fungsi beberapa bangunannya belum jelas karena beberapa bangunan dikosongkan. Namun pemerintah Kota Jakarta saat ini sedang mengupayakan pelestarian bangunan Kota Tua Jakarta.

Saran/rekomendasi

Penelitian ini dilakukan tentunya untuk kepentingan pembangunan manusia seutuhnya. Tetapi, setiap gagasan yang hadir olehnya terdapat kekurangan-kekurangan yang diharapkan dapat ditutupi oleh penelitian selanjutnya. Salah satu kekurangan dari penelitian ini yakni penentuan periodisasi dari kawasan Kota Tua Jakarta. Diharapkan setiap perubahan morfologi dari setiap periode bisa lebih mendetailkan setiap areanya seperti dengan membagi pembahasan periode era *Weltevreden* menjadi 2 perubahan atau dengan menyertakan gambar eksisting bangunan pada salah satu era.

DAFTAR PUSTAKA

- Amandos Jong Tallo, d. (2014). Identifikasi Pola Morfologi Kota (Studi Kasus: Sebagian Kecamatan Klojen di Kota Malang). *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 25 (3), 213-227.
- Choi, & Sayyar. (2012). Urban Diversity and Pedestrian Behaviour. *Proceeding: 8th International Space Syntax Symposium*.
- G. Nielsen, d. (2005). *Public Transport - Planning The Networks - HiTrans Best Practice Guide 2*. Stavanger, Norwegia: Union Interreg III dan HiTrans.
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge University Press.

- Kostof, S. (1991). *The City Shaped*. London: Thames & Hudson.
- Kusumastuti. (2016). Proses dan Bentuk "Mewujudnya" Kota Solo Berdasarkan Teori City Shaped Spiro Kostof. *Region*, 1 (1).
- Kwanda, T. (2011). The Morphological Framework of The Chinese And The European Districts In Surabaya, 1787-2005. *DIMENSI (Journal of Architecture and Built Environment)*, 38 (1).
- Larkham, P. (2002). *Conversation and The City*. Routledge.
- Loeckx, A., & Vermeulen, P. (1986). Note on The Methodology of Urban Analysis. *Leuven: Katholieke Universiteit Leuven Urban Morphology*.
- Lynch, K. (1969). *The Image of The City*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Mathewson, D. (2018). Historic Institutionalism and Urban Morphology in Jakarta: Moving Towards Building Flood Resiliency into The Formal Planning and Development System. *Weshminsterresearch*, 29 (3), 188-209.
- Sima, Y., & Dian, Z. (2009). Comparative Precedents on The Study of Urban Morphology. *7th International Space Syntax Symposium (Stockholm, Sweden)*, 1-8.
- Smailes, A. (1995). Some Reflection on The Geographical Description and Analysis of Townscape. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*.
- Stevenson, A. (2010). *Oxford Dictionary of English* (3th edition uppl.). Oxford: Oxford University Press.
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Whitehand, J. (2001). British Urban Morphology: The Conzenian Tradition. *Urban Morphology*, 5 (3), 103-109.
- Wulanningrum, S. D. (2016). Kajian Morfologi Kota (Studi Kasus: Kota Lama Semarang). *Jurnal Teknik Unkris*.
- Zahnd, M. (1999). *Perancangan kota secara terpadu: teori perancangan kota dan penerapannya*. Yogyakarta: Kanisius.