

PROSIDING



2018

ENTARUM

SEMINAR NASIONAL TEKNIK ARSITEKTUR, URBAN & PERMUKIMAN

**“Perkembangan Kota Berbasis Air
dalam Perspektif Arsitektur dan Urban”**

Pontianak, 10 November 2018

ISBN 978-602-52826-0-7

www.polnep.ac.id

**PROSIDING SEMINAR NASIONAL TEKNIK
ARSITEKTUR, URBAN DAN PERMUKIMAN
(SENTARUM) 2018**

**Perkembangan Kota Berbasis Air dalam
Perspektif Arsitektur dan Urban**

Pontianak, 10 November 2018

POLITEKNIK NEGERI PONTIANAK

**PROSIDING SEMINAR NASIONAL TEKNIK ARSITEKTUR, URBAN
DAN PERMUKIMAN (SENTARUM) 2018**

Perkembangan Kota Berbasis Air dalam Perspektif Arsitektur dan Urban

Pontianak, 10 November 2018

Editor:

Ir. Herry Prabowo, ST., M.Sc.
Mochamad Hilmy, ST., M.Sc.

Reviewer:

Dr.Ars. Ely Nurhidayati, S.T., M.T.
Dr. Ir. Ahda Mulyati, M.T.
Tjahja Tribinuka, S.T., M.T, Dr (candidate)
Dr. Eng. Mochamad Donny Koerniawan S.T, M.T.
Dr. Hj. Mardewi Jamal, S.T., M.T.
Dr. M. Muqoffa
Dr. Ir. Sunarto Satrowardojo, M.Arch.
Nova Purnama Lisa, S.T., M.Sc.
Rusfina Widayati, S.T., M.Sc.

Desain Sampul dan Tata Letak:

Muhammad Subhansyah Ikram, S.T., M.Sc.

Penerbit:

Politeknik Negeri Pontianak
Jalan Jenderal Ahmad Yani, Pontianak 78124, Kalimantan Barat
Telp. (0561) 736180
Email : polnepjta@gmail.com

Cetakan pertama, November 2018

Hak cipta dilindungi undang-undang
Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan dengan cara
apapun tanpa ijin tertulis dari penerbit

318 hlm + vi: 14.8 x 21.0 cm

ISBN: 978-602-52826-0-7

KATA PENGANTAR KETUA PANITIA SENTARUM

Puji Syukur atas kehadiran Allah SWT, karena berkat atas Rahmat dan Hidayah-Nya kegiatan SENTARUM (Seminar Nasional Teknik Arsitektur, Urban dan Permukiman) 2018, dengan tema “Perkembangan Kota Berbasis Air dalam Perspektif Arsitektur dan Urban” ini dapat terselenggara dengan sukses dan lancar, tidak lupa juga kami mengucapkan terima kasih ke berbagai pihak yang telah terlibat dalam kegiatan ini.

Prosiding ini dibuat sebagai bagian rangkaian kegiatan SENTARUM sebagai publikasi, sehingga banyak pihak dapat mengambil manfaat dari kegiatan ini. Perbaikan dan saran yang membangun kedepannya sangat diharapkan

Pontianak, November 2018
Ketua Panitia Sentarum



Estar Putra Akbar, ST., M.Sc., IAI.

SUSUNAN PANITIA

Susunan Panitia Seminar Nasional Teknik Arsitektur, Urban dan Permukiman (SENTARUM) 2018:

- | | | |
|---|-------------------------------------|---|
| 1 | Ketua | : Estar Putra Akbar, ST., M.Sc., IAI. |
| 2 | Sekretaris, Publikasi & Dokumentasi | : M. Subhansyah Ikram, ST., M.Sc. |
| 3 | Bendahara & Dana Usaha | : Dewi Ria Indriana, ST., MT. |
| 4 | Humas | : Dr. Ars. Ely Nurhidayati, ST., MT. |
| 5 | Acara & Sarana Prasarana | : Dian Perwita Sari, ST., M.Sc, IAI |
| 7 | Koordinator Prosiding & Jurnal | : Ir. Herry Prabowo, ST., M.Sc. |
| 8 | Transportasi & Akomodasi | : Caesar Destria, ST., M.Sc. |
| 9 | Anggota | : Eka Ayu Ningsih, A.Md.
: Inda Lestari, S.St.
: Heriyani, S.Hut.
: Angga Apriyanto, A.Md. |

REVIEWER

Susunan Reviewer Seminar Nasional Teknik Arsitektur, Urban dan Permukiman (SENTARUM) 2018:

Tema	Institusi	Nama
Sosial dan Budaya Arsitektur		
Kode SB	Universitas Tadulako (UNTAD) Institut Teknologi Sepuluh Noverber (ITS) Universitas Negeri Mulawarman (UNMUL)	Dr. Ir. Ahda Mulyati, M.T, Tjahja Tribinuka, S.T., M.T, Dr (candidate) Rusfina Widayati, S.T., M.Sc.
Teknologi Bangunan		
Kode TB	Institut Teknologi Bandung (ITB) Universitas Negeri Mulawarman (UNMUL) Universitas Negeri Mulawarman (UNMUL)	Dr. Eng. Mochamad Donny Koerniawan S.T, M.T Dr. Hj. Mardewi Jamal, S.T., M.T. Dr. Ery Budiman, S.T., M.T.
Teori, Kritik dan Sejarah Arsitektur		
Kode KS	Universitas Sebelas Maret (UNS) Universitas Negeri Mulawarman (UNMUL)	Dr. M. Muqoffa Dr. Ir. Sunarto Satrowardojo, M.Arch.
Perancangan dan Perencanaan Lingkungan Perkotaaan		
Kode UD	Universitas Tanjungpura (UNTAN) Universitas Tadulako (UNTAD) Universitas Malikussaleh (UNIMAL)	Dr.Ars. Ely Nurhidayati, S.T., M.T. Dr. Ir. Ahda Mulyati, M.T. Nova Purnama Lisa, S.T., M.Sc

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	
KETUA PANITIA SENTARUM	i
SUSUNAN PANITIA.....	ii
REVIEWER.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
I. SUB TEMA SOSIAL DAN BUDAYA ARSITEKTUR (SB)	1
KAJIAN PEMANFAATAN KAWASAN WISATA WARISAN BUDAYA STUDI KASUS: KAWASAN TEPIAN SUNGAI KAMPUNG BANDAR.....	2
Penulis: Ferdiansyah, Wiendu Nuryanti, Dimas Wihardyanto	
KONSEP RUANG SPIRITUAL PADA KOMUNITAS MASYARAKAT KAMPUNG KADILANGU DEMAK	3
Penulis: Marwoto	
JEJAK POLA PERMUKIMAN DI TEPI SUNGAI (KAMPUNG KULITAN SEMARANG)	4
Penulis: Sukawi, Gagoek Hardiman, Siti Rukayah, M Sahid I	
II. SUB TEMA TEKNOLOGI BANGUNAN (TB).....	5
DISTILATOR KACA SEBAGAI ATAP MULTI FUNGSI UNTUK BANGUNAN	6
Penulis: Haryo Budi Guruminda, Mahatma Sindhu Suryo, Elis Hastuti	
PENGUKURAN LAPANGAN KECEPATAN ANGIN PADA GEDUNG DIREKTORAT POLITEKNIK NEGERI PONTIANAK SEBAGAI DASAR PERTIMBANGAN PENENTUAN KECEPATAN ANGIN DASAR RENCANA.....	7

Penulis: Yudhiarma, Herry Prabowo

STUDI PENGARUH WIND-DRIVEN RAIN TERHADAP
KINERJA HIGROTHERMAL DINDING BATAKO DI IKLIM
TROPIS BASAH 8

Penulis: Mochamad Hilmy, Herry Prabowo

STUDI AWAL ASPEK STRUKTUR DAN HIDROLIK
WAHANA APUNG PADA ARSITEKTUR TERAPUNG
TEPIAN LAUT 9

Penulis: Herry Prabowo

**III. SUB TEMA TEORI, KRITIK, DAN SEJARAH ARSITEKTUR
(KS)..... 10**

KONSEP METABOLISME ARSITEKTUR DAN URBAN
UTOPIA DALAM KARYA KIYONORI KIKUTAKE 11

Penulis: Dian Perwita Sari, Djoko Wijono, M. Sani
Roychansyah

TATABAHASA WUJUD ARSITEKTUR MAKASSAR DI
KAWASAN PESISIR 12

Penulis: Ria Wikantari, Afifah Harisah

**IV. SUB TEMA PERENCANAAN DAN PERANCANGAN
LINGKUNGAN PERKOTAAN (UD)..... 13**

ANALISIS PEMANFAATAN ANJUNGAN PANTAI LOSARI DI
MAKASSAR..... 14

Penulis: Afifah Harisah, Ria Wikantari, dan Abd. Mufti Radja

PENGARUH POLITIK DAN EKONOMI TERHADAP
TRANSFORMASI URBANITAS PERMUKIMAN TEPI
SUNGAI DI BANJARMASIN..... 15

Penulis: Amos Setiadi, Cyntha Ratih Susilo

“TANJAK KAPUAS” : KONSEP PENGEMBANGAN
WATERFRONT SUNGAI KAPUAS DI KOTA PONTIANAK 16

Penulis: Dian Perwita Sari, M. Ridha Alhamdani

EVALUASI FASILITAS:SEBUAH LANGKAH AWAL MEWUJUDKAN STUDIO DAN LABORATORIUM ARSITEKTUR SEBAGAI MINIATUR DUNIA INDUSTRI	17
Penulis: Fery Kurniadi, Herry Prabowo, Ahmad Eko Yanuar	
TRIAD ORGANIK SEBAGAI RUANG KEBERLANGSUNGAN HIDUP (<i>SURVIVAL SPACE</i>) KOMUNITAS KAMPUNG PANTAI DI KOTA MANADO	18
Penulis: Reny Syafriny, Sangkertadi	
KONEKTIVITAS DALAM KAWASAN WATERFRONT TELUK LALONG DI KOTA LUWUK, SULAWESI TENGAH.....	19
Penulis: Rifandi Kamindang, Budi Prayitno, Slamet Sudiby	
PENGARUH SETTING FISIK TERHADAP PKL PADA KAWASAN KAMPUNG LALANG MEDAN	20
Penulis: Ahmad Zulfikar, Ardhya Nareswari, Syam Rachma Marcillia	
PENGARUH SOSIAL TERHADAP PEMBENTUKAN RUANG PUBLIK DI PERMUKIMAN SUKU BAJOE DI BONE	21
Penulis: Nurul Nadjmi, Tafrijiah Pratiwi Dunggio	
RUANG TERBUKA HIJAU DALAM MENGATASI PERSOALAN RESAPAN AIR DI PERKANTORAN MILIK PEMERINTAH KOTA YOGYAKARTA	22
Penulis: Arie Noverius Kurnia Putra, Diananta Pramitasari, Didik Kristiadi	
ANALISIS PENYEDIAAN DERMAGA ANGKUTAN PENYEBERANGAN SUNGAI DI KABUPATEN KUBU RAYA	23
Penulis: Ganjar Ilham Wahyudi, Ely Nurhidayati, Agustiah Wulandari	

WATERFRONT DI BANTARAN SUNGAI SEBAGAI RUANG
PUBLIK Studi Kampung Wisata Jodipan (KWJ-Warna Warni
Jodipan) di Bantaran Sungai Brantas Kota Malang24

Penulis: Imam Santoso, Ely Nurhidayati

PERKEMBANGAN KAWASAN INTI CAGAR BUDAYA
ISTANA KADARIAH SEBAGAI CIKAL BAKAL KOTA
PONTIANAK25

Penulis: Siti Asri Heriyani Pertiwi, Ely Nurhidayati, Agustiah
Wulandari

ASPEK FUNGSIONAL DALAM PEMBENTUKAN SPASIAL
KAWASAN BANTARAN SUNGAI KOTA PALU PASCA
GEMPA, TSUNAMI DAN LIQUIFAKSI26

Penulis: Muhammad Najib, Ahda Mulyati

PENGARUH POLITIK DAN EKONOMI TERHADAP TRANSFORMASI URBANITAS PERMUKIMAN TEPI SUNGAI DI BANJARMASIN

Amos Setiadi¹⁾, Cyntha Ratih Susilo²⁾

¹⁾Program Studi Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta,

²⁾Peneliti, The Katholieke Universiteit Leuven

e-mail: amos.setiadi@uajy.ac.id

Abstract

The dominant element of Banjarmasin is water. It comprises various type of rivers and canals which form an organic pattern on the structure of Banjarmasin City. The recent discussion on urbanism focuses on water urbanism. The water space and management are considered as an important feature which is needed to be integrated in to regulation of the city development. This paper discuss the river-based urbanity transformation in Banjarmasin City using historical records. It focuses on connectivity between political and economic transformation of Banjarmasin in every era, changing in development orientation and remaining distance among cities and the existence of river urbanism. Analysis and description are the reflection of urbanity which is derived from the results of observations and interviews with various local community figures. The concern on the importance of waters space is weaken so quickly. This condition is proved by the numerous numbers of peat moss areas, canals, and rivers which are cultivated into building ground. Eventhough public concern on rivers in Banjarmasin is getting bigger but it has not reached the regional areas which are connected to Banjarmasin life. Therefore, urban strategic planning and long term development which are comprehensive and cover all areas are needed in order to avoid disasters caused by waters problems.

Keywords : Transformation, Urbanity, District, Settlements, River based

PENDAHULUAN

Latarbelakang

Kota Banjarmasin memiliki elemen yang dominan yaitu air, terdiri atas beragam tipe sungai baik sungai besar, anak sungai dan kanal-kanal hingga saluran drainase kota. Sungai dan kanal membentuk pola organik pada struktur Kota Banjarmasin. Sungai besar dan anak-anak sungainya mengalir dari Utara dan Timur Laut ke arah Barat Daya dan Selatan, menyebabkan Kota Banjarmasin dikenal dengan julukan Kota Seribu Sungai. Sebagian besar anak sungai yang ada di Kota Banjarmasin bermuara di sungai Barito atau sungai Martapura. Panjang sungai antara 5 km - 10 km dan lebar sungai bervariasi antara 5 m - 60 m. Sungai besar berpola *meander pattern*, sedangkan aliran anak-anak sungai berpola mendaur (*dendritic drainage pattern*) dari aliran sungai cabang menuju sungai utama. Jaringan akses dibentuk secara buatan dengan membangun sejumlah kanal tradisional. Terdapat tiga macam kanal tradisional yaitu: *Anjir*, *Handil* dan *Saka*. Ketiganya mempunyai fungsi utama sebagai saluran irigasi pertanian dan prasarana transportasi air ke berbagai daerah. Terjalannya akses pada alur sungai, banyak ditemukan elemen arsitektur khas tepi sungai, seperti: a) dermaga apung, tempat perahu berlabuh, bongkar muat barang, turun naik penumpang,

penyediaan bahan bakar maupun fungsi lainnya; b) titian apung sebagai akses ke darat dari dermaga; c) siring sebagai tanggul tanah untuk membatasi batas sungai atau kanal dengan daratan; d) konstruksi apung dibangun secara sederhana dengan memanfaatkan batang kayu/di buat rakit.

Diskusi terkini dalam urbanisme memberikan perhatian lebih terhadap urbanisme perairan. Ruang air dan pengelolaannya kembali diperhitungkan sebagai fitur penting yang perlu diintegrasikan dalam kebijakan pengembangan kota dan pembangunan. Peningkatan jumlah penduduk dan tingkat kepadatan kota yang semakin tinggi, serta perluasan urbanisasi dan area terbangun semakin menggosok dan mengalahkan keberadaan ruang hidrologi dan jalur-jalur air. Akibatnya, apresiasi terhadap eksistensi budaya bermukim tepi air yang responsif terhadap ruang perairan semakin terdegradasi oleh prioritas pola pembangunan di atas tanah.

Berkurangnya perhatian terhadap ruang perairan dalam perencanaan kawasan urban ikut berkontribusi terhadap peningkatan bencana lingkungan. Selain dipicu oleh bercampurnya dampak negatif yang muncul dari peningkatan urbanisasi dan populasi masyarakat urban, tidak terkontrolnya peningkatan area terbangun, proses industri yang bertambah dan pandangan politikal ekonomi yang dianut suatu kota. Di antara pemicu itu, ideologi yang dianut politikal ekonomi suatu kota dan negara berpengaruh dalam mendikte cara suatu kota dalam memutuskan prioritas pola pembangunan yang ditempuh. Sikap dan prioritas yang diambil oleh kota ini akan menentukan masa depan keseimbangan proporsi ruang kota yang terbangun dan yang dibiarkan tetap alamiah. Melalui politikal ekonomi ini, orientasi pembangunan ekonomi ditetapkan dan akhirnya ikut menentukan cara suatu kota direncanakan, cara lingkungan fisik kota diproduksi dan cara kota menghadapi tantangan permasalahan lingkungan.

Permasalahan

Tulisan ini menguraikan pengaruh transformasi politikal ekonomi kota Banjarmasin terhadap proses evolusi pembangunan urbanitas di kota Banjarmasin yang berbasis sungai; Rumusan masalahnya sebagai berikut: Seperti apakah pengaruh perubahan politikal ekonomi tersebut terhadap pola pembangunan fisik yang terjadi dari masa ke masa yang pada akhirnya membentuk sikap pemangku kepentingan kota terhadap perlakuan terhadap urbanisme berbasis sungai ?

METODOLOGI

Metode Refleksi urbanitas ditempuh dengan cara menggabungkan telaah kritis atas catatan sejarah urbanitas kota serta hasil observasi dan wawancara dengan berbagai tokoh masyarakat lokal dalam penelitian lapangan yang dilakukan selama tiga minggu bersama tim UN HABITAT Asia, ARCADIS dan Water Urbanism Studio Research KU Leuven pada tahun 2015. Hasil refleksi kritis tersebut mendasari Analisa Deskripsi Verbal dengan Pendekatan Kualitatif.

TEORI DAN PEMBAHASAN

A. Pembangunan Dalam Urbanitas Sebagai Hasil Persinggungan Antara Lingkungan, Manusia dan Ekonomi

Urbanisme kota menyimpan catatan sejarah hubungan antara manusia dan lingkungan, baik berupa hubungan yang saling menguntungkan maupun hubungan yang merusak. Untuk bertahan hidup, manusia memanipulasi lingkungannya dan juga beradaptasi terhadap lingkungan yang ada.

Lingkunganpun dipengaruhi dan mempengaruhi manusia melalui berbagai cara (Boomgard, 1997: 2). Untuk bertahan hidup dan memanipulasi alam, manusia pada akhirnya memerlukan interaksi dalam jaringan sosial dengan berbagai skala kompleksitas. Karena alam dan produknya memiliki keterbatasan dan proses untuk mengolahnya memakan biaya, pola ekonomi yang dianut suatu kota atau suatu kawasan urban berperan penting dalam menentukan proses eksploitasi alam. Pola ekonomi yang dianut juga menentukan cara pengaturan maupun pola konsumsi dan distribusi penggunaan ruang-ruang urban untuk mendukung cara manusia mengeksploitasi alam untuk kelangsungan hidupnya (Boomgard, 1997:7). Pesatnya pertumbuhan populasi manusia menyebabkan meluas dan memadatnya area urban dimana permukiman penduduk terakumulasi. Perkembangan kompleksitas organisasi sosial pun tidak terelakkan sehingga memerlukan proses politik untuk mewadahi dinamika pengambilan keputusan kolektif yang terjadi. Semakin padat suatu area urban, semakin kompleks pula organisasi sosial dan proses politik yang terjadi. Dalam organisasi sosial yang kompleks di area urban, proses politik dan proses ekonomi akan saling berkaitan membentuk sistem politikal ekonomi yang beroperasi mengikuti ideologi sosial tertentu yang berkembang di satu masa. Rangkaian politikal ekonomi ini mempengaruhi cara pemegang kekuasaan di suatu kawasan membentuk tata kelola pemanfaatan dan pengeksploitasian ruang-ruang lingkungan alamiah (Stern, 2004:443).

Dalam organisasi sosial kemasyarakatan yang sudah kompleks, ideologi yang mempengaruhi politikal ekonomi yang dianut sistem tata kelola pemerintahan kota turut mempengaruhi pola pikir masyarakat dalam memandang urgensi kesinambungan lingkungan alamiah. Ideologi yang dianut sistem politikal ekonomi inilah yang berperan besar mempengaruhi kapasitas suatu kota dan masyarakatnya untuk melindungi keberlanjutan lingkungan alamiah suatu kota dari ancaman perluasan lingkungan urban yang tidak terkendali (Stern, 2004: 444). Ideologi yang dianut sistem politikal ekonomi dan moda produksi ekonomi suatu kota menggambarkan prioritas pembangunan yang dijalankan oleh suatu kota (Stern, 2004:444). Ideologi politikal ekonomi tersebut menuntun penentuan agenda pembangunan, gaya pembangunan lingkungan terbangun dan pola tata kelola yang diprioritaskan oleh suatu kota. Pengalokasian dan pendistribusian ruang-ruang spasial kota, pengidentifikasian kebutuhan ruang spasial dan ruang fungsional untuk masa depan suatu kota, dan bagaimana proses pembangunan ruang kota akan dijalankan arahnya sangat dipengaruhi oleh pola politikal ekonomi yang dianut oleh suatu negara dan kota-kotanya (Odoom, 2016:4). Perubahan pandangan politikal ekonomi yang terekam dalam sejarah urbanisasi suatu lingkungan urban ikut merubah pendistribusian ruang-ruang kota dan orientasi pembangunan kota tersebut (Odoom, 2016:5). Perubahan pandangan politikal ekonomi ini turut mempengaruhi pola produksi ruang-ruang lingkungan binaan dan ruang terbangun yang ada. Perubahan ini juga mempengaruhi pengelolaan, pelestarian dan pendistribusian fungsi ruang-ruang alamiah yang tak terbangun (Odoom, 2016:6).

B. Sungai dalam Sejarah Transformasi Kota Banjarmasin

Kawasan Kota Banjarmasin memiliki ciri urbanitas sungai dan budaya permukiman perairan yang masih aktif dan kuat. Banjarmasin sebagai kota utama yang terpadat didirikan dan bertumbuh diatas area pertemuan dua sungai besar di Kalimantan, yaitu Sungai Barito dan Sungai Martapura. Sungai

Barito berperan sebagai akses utama transportasi air dan perdagangan besar antar Provinsi dan antar kota di Kalimantan maupun ke Jawa dan pulau-pulau lainnya, sungai ini menjadi pendorong utama tumbuhnya konsentrasi permukiman di beberapa lokasi strategis di sepanjang tepian sungai ini. Sungai Martapura merupakan anak sungai terbesar dari Sungai Barito menjadi sungai terbesar kedua dan sekaligus sungai terpenting kedua yang membelah Kalimantan Selatan dan Kawasan regional Banjar Bakula dari arah Barat ke Timur. Sungai ini menjadi jalur yang menghubungkan kota dan desa di pedalaman bagian Timur dengan Banjarmasin dan Sungai Barito. Melalui Sungai Martapura, hasil pertanian dan peternakan yang diproduksi oleh masyarakat di pedesaan dibawa ke kota. Perdagangan tradisional berlangsung di sepanjang aliran Sungai Martapura maupun di anak-anak sungai yang terhubung olehnya hingga mencapai muara, sebagai lokasi pertemuan dengan Sungai Barito. Tinjauan sejarah di bawah ini menguraikan pengaruh dinamika perubahan political ekonomi yang terjadi di Banjarmasin dari masa sebelum kolonialisme hingga masa kini.

B.1. Banjarmasin di Masa Pre-kolonial (1526-1869)

Periode setelah berdirinya kerajaan Banjar tahun 1526, menandai awal berdirinya embrio kota Bandar Masih (kemudian berubah menjadi Banjarmasin), yang berlokasi pada muara Cerucuk kapasut sungai Kuin-Barito. Fungsi kota menjadi pusat kekuasaan Kesultanan Banjar; dan tumbuh berbasis maritim dengan agama Islam sebagai identitasnya. Pada era ini Banjarmasin berkembang menjadi kota dagang, yang ramai dikunjungi berbagai suku dan bangsa. Kebudayaan kota tumbuh sebagai hasil proses akulturasi kebudayaan yang dipengaruhi unsur-unsur budaya Melayu, Jawa, Bugis, yang bercampur dengan lapisan bawah unsur-unsur kebudayaan Dayak dan orang Bukit. menandai perioda pada masa pemerintahan Sultan Adam (tahun 1825-1857), dimana perkembangan sistem pemerintahan sudah lebih maju, dan mulai tumbuhnya tata ruang perkotaan pada delta Tatas dan terbentuknya tatanan lingkungan arsitektur kapasut alur sungai Martapura; setelah menjadi wilayah teritori kolonial Belanda dari kesepakatan kontrak perjanjian kembali dengan kerajaan Banjar tanggal 4 Mei 1826. Perjanjian ini membagi daerah kota Banjar menjadi dua. Daerah Tatas menjadi pusat kegiatan kekuasaan dan administrasi Hindia Belanda baik sipil maupun militer, serta mendirikan Benteng *Schans van Tuyl*. Pada alur sungai Martapura dalam pusat kota, berdiri Pelabuhan Banjarmasin, Kantor syahbandar, Kantor VOC, Pasar Baru Kediaman orang Belanda, *Fort Tatas* dan Pasar Lama. Sebelum masa kolonial, Banjarmasin telah berperan sebagai pusat pertemuan berbagai aktivitas perdagangan yang digerakkan oleh sungai sebagai akses mobilitas utama. Karena dominasi peran sungai di masa ini, pemerintah lokal Kesultanan memilih lokasi dataran delta sungai yang terluas untuk mendirikan pusat kesultannya. Lokasinya tepat di muara salah satu anak sungai yang menghubungkan Sungai Martapura dan Barito yang terletak di mulut Sungai Kuin (Andini, 2011: 21-22).

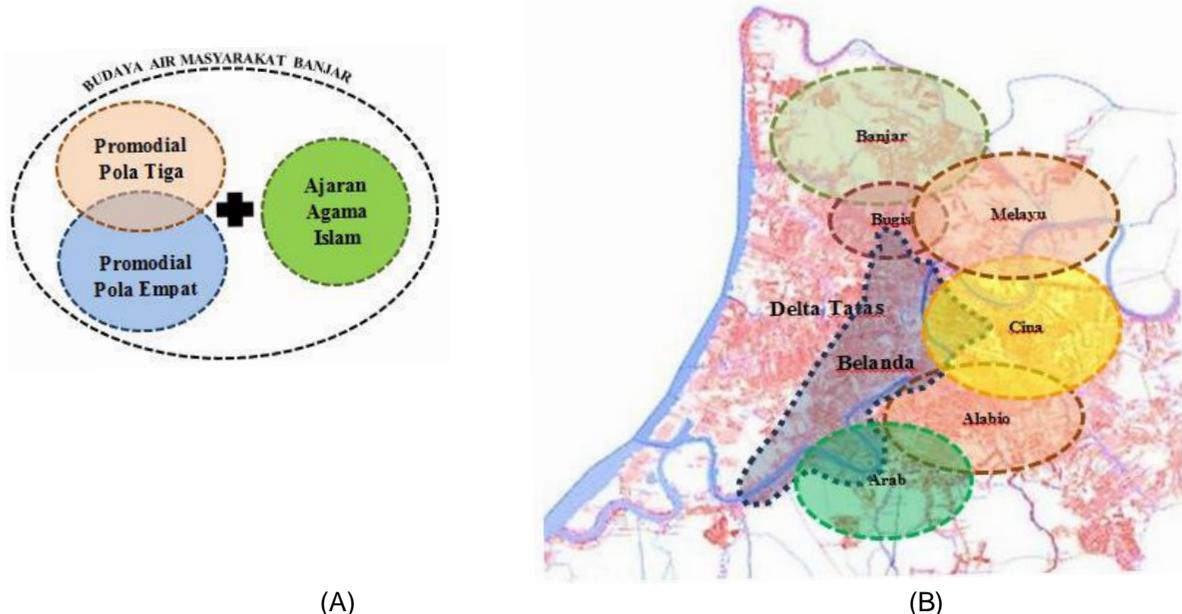
Lokasi ini membuat istana dan pusat kesultanan memiliki posisi strategis. Lima penjurur sungai yang mengelilinginya menjadi barrier pertahanan alamiah terhadap serangan musuh dari luar. Sungai-sungai ini juga menyediakan aksesibilitas seluas-luasnya ke berbagai arah dan mempermudah mobilitas untuk meninjau kondisi pedesaan (Fong, 1969: 50). Nilai strategis lokasi kesultanan ini juga memudahkan pengoperasian kontrol dan pengawasan terhadap pintu keluar masuk perdagangan ke

pelabuhan terdekat di sungai Barito (Schophuys, 1936:30). Di masa ini, hanya sedikit permukiman masyarakat biasa yang dibangun di atas tanah. Permukiman pertama bernama Kampung Banjar. Sesuai makna nama 'Banjar', permukiman ini tertata linier di sepanjang bantaran Sungai Martapura dan anak-anak sungainya. Pembentukan kampung ini dirintis oleh pedagang sungai yang menambatkan perahunya untuk bertransaksi ataupun untuk menunggu ijin memasuki wilayah kesultanan. Secara bertahap, beberapa naungan semi-permanen dibangun di atas pancang kayu ulin di sepanjang bantaran sungai sebagai naungan peristirahatan sementara.

Sekalipun kampung pertama ini terletak di bantaran sungai, formasi pembentukannya masih mengikuti daya dukung lingkungan alamiah yang ada. Permukiman ini hanya mengambil ruang di sepanjang sungai dalam tingkat kepadatan yang sangat rendah dalam satu deret lapis dan dilengkapi tambatan perahu. Pedagang tradisional dapat menambatkan perahunya jika terjadi transaksi, dan masing-masing pemilik rumah berkegiatan dengan mengandalkan mobilitas perahu tradisional. Sementara itu, porsi lahan darat yang lebih luas tetap terbebas dari permukiman karena didominasi lahan gambut dan lapisan tanah lunak yang selalu bergerak dan atau terendam air pasang surut (Schophuys, 1936:34). Akan tetapi, mayoritas penduduk lebih memilih bermukim di atas rumah lanting yang mengapung di atas sungai karena pengaruh faktor alam dan faktor ekonomi lokal yang didominasi oleh mobilitas sungai. Dengan bermukim di atas lanting, fleksibilitas untuk bergerak mengikuti sungai didapatkan sehingga aktivitas perdagangan tradisional di atas sungai, kegiatan mencari ikan, maupun kegiatan untuk bertukar hasil pertanian pedesaan di sepanjang sungai dilakukan secara lebih mudah (Schophuys, 1936:34).

Pada awalnya strata sosial merupakan akulturasi antara budaya Dayak (pedalaman) dengan budaya Melayu (pesisir) dan masuknya ajaran agama Islam. Terkenalnya kota Banjarmasin dalam kemajuan perdagangan membuka kehadiran beragam etnis pendatang ke wilayah Kerajaan Banjar untuk berdagang maupun menetap di kota ini. Kaum pendatang membentuk permukiman komunitas sesuai etnisnya di sepanjang kapasut sungai Martapura. Terjalin hubungan dagang, kontak sosial membawa adaptasi sosial, kawin campur hingga akulturasi antar warga etnis dan kaum pribumi. Terbentuknya strata sosial dari 'penguasa-pedagang-buruh pendatang-pribumi' membawa pengaruh pada pembentukan lingkungan binaan.

Banjarmasin di era ini mempunyai tingkat urbanisasi yang masih rendah dan mempunyai struktur hubungan sosial dan politik yang masih sederhana. Kesederhanaan struktur sosial politik ini mendukung bertahannya dominasi pola ekonomi tradisional yang berbasis agrikultur. Kesederhanaan struktur masyarakat dan struktur lokal ekonomi tidak menuntut kemendesakan pembangunan fisik yang bersifat masif, sehingga ketaatan pada sensitivitas lingkungan alami pun sangat mempengaruhi pola dan gaya bermukim masyarakat maupun pola pembangunan ruang fisik yang terjadi. Ekonomi berbasis agrikultur dan ketaatan pada tuntutan lingkungan alami inilah yang menjadi '*raison d'être*' bagi formasi permukiman di pusat Banjarmasin maupun di pedesaan di sekeliling Banjarmasin (Geenen and Derden, 2013:17).

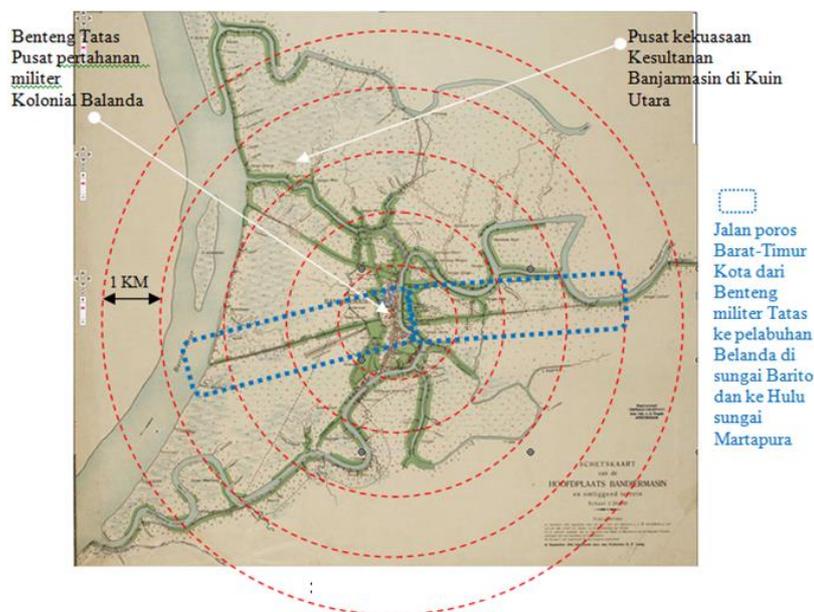


(A) (B)
Gambar 1. Komunitas Etnis di alur sungai Martapura (A) & Permukiman Berbasis Air Banjar perpaduan budaya pola tiga-pola empat-ajaran agama Islam (B) pada Masa Pra Kolonial
Sumber: Karyadi K., 2014

B.2. Banjarmasin di Masa Kolonial (1869-1945)

Dikembangannya pusat kota lama pada delta Tatas dibawah pemerintah Kolonial Belanda (setelah dibubarkannya Kesultanan Banjar tahun 1860); yang membangun struktur ruang perkotaan berpola sarang laba-laba yang berkonteks air-darat; ditunjang pembangunan poros jalan-kanal, pelabuhan Martapura lama disertai gudang penyimpanan barang dan kantor pelabuhan, rumah Residen dan rumah Kapiten Cina. Pembangunan batas wilayah ibukota Banjarmasin dan berkembangnya ruas-ruas jalan-kanal pada delta Tatas, kampung-kampung etnis, pada kapasut sungai Marta-pura; Kampung Melayu, Kampung Alabio, Kampung Pecinan, Kampung Arab, Kampung Bugis. barometer perioda status kota setelah berlakunya politik Etis Kolonial Belanda, akibat Pemerintah Hindia Belanda tahun 1910 melaksanakan politik liberal dengan pengekstensifan tanah jajahan. Kebijakan ini termuat dalam peraturan desentralisasi tahun 1903 yang memungkinkan dibentuk Kota Praja (*Gemeente*), setelah tahun 1905. Realisasi kebijakan ini berhasil menjadikan kota *Gemeente Bandjermasin* (1 Juli 1919), kota dikelola oleh *Gemeenteraad* Bandjermasin. Perkembangan selanjutnya status kota ini ditingkatkan menjadi ibukota *Gouvernement Borneo* (1938); pada peta sudah ada batas wilayah ibu kota dan batas teritori pelabuhan Banjarmasin, kepentingan lingkungan, Jalan kanal Teluk Dalam dibangun bermuara ke sungai Barito dan jalan-kanal Tepekong-sungai Bilu. Rencana pembangunan modernisasi kota Banjarmasin disusun oleh Karsten, tapi terhambat oleh kebijakan penguasa. Bentuk pemerintahan kota ini berlangsung hingga tahun 1942. Masuknya kolonialisme juga membawa transformasi drastis pada ideologi dan struktur politikal ekonomi Banjarmasin dan kawasan regional di sekelilingnya. Penggunaan teknologi baru dan sistem ekonomi berbasis kapitalisme industrial diimpor ke Kalimantan untuk mendukung agenda politikal ekonomi pemerintah kolonial. Perdagangan berskala besar tumbuh pesat dan diprioritaskan. Komoditas hasil

alam tidak lagi dieksploitasi untuk kebutuhan masyarakat lokal, melainkan digunakan untuk memenuhi kebutuhan kawasan lain dan negara pengkoloni (Ahyat, 2012: 1960). Eksploitasi lahan dan sumber daya alam untuk kepentingan kapitalisasi yang lebih masif mulai. Eksploitasi ini terwujud dalam pengenalan pertanian padi dan pembudidayaan perikanan yang terencana, dimulainya penambangan sumber daya alam dan pembukaan sebagian lahan hutan tropis untuk perkebunan kayu industri material bangunan (Schophuys, 1936:47). Pola kapitalisme industri ini pun turut mempengaruhi prioritas dan motivasi pembangunan kota kolonial di Banjarmasin dan kawasan di sekitarnya. Bertambahnya masyarakat asing yang bermukim di Banjarmasin ikut membawa masuknya pola penataan permukiman dan desain permukiman berdasarkan tipologi perumahan eropa yang umumnya bersifat permanen dan dibangun di daratan. Pusat kota kolonial yang berfungsi sebagai konsentrasi permukiman, perdagangan dan pemerintahan didirikan di timur lokasi awal pusat kesultanan. Pendiiriannya menandai awal masuknya modernisasi pembangunan kota di Banjarmasin.



Gambar 2. Poros Barat-Timur Kota Banjarmasin pada Masa Kolonial
Sumber: Karyadi, 2014

Dua pusat administratif dengan skala yang lebih kecil didirikan di luar Banjarmasin, yaitu Martapura dan Banjarbaru. Dua pusat administrative ini dibangun dalam pola grid dan berfungsi sebagai satelit bagi Banjarmasin untuk mendekatkan pusat kontrol administrasi ke lokasi-lokasi pertambangan dan pertanian yang ada di sekeliling Banjarmasin (Schophuys, 1936:50). Sekalipun kota kolonial mulai dibangun di daratan, pentingnya fungsi sungai dan keberadaannya sebagai jalur utama transportasi untuk mendistribusikan hasil tambang dan pertanian dari pedalaman menuju ke pelabuhan di Sungai Barito masih mendapatkan perhatian. Karenanya, pelabuhanpun diperbesar dan diintegrasikan dengan pembangunan kompleks pergudangan baru (Schophuys, 1936:34). Resiko alam terkait keberadaan pusat kota yang terkepung oleh sungai juga mendapatkan perhatian khusus. Karenanya, pembangunan kanal-kanal air kota modern dirintis untuk meringankan fungsi sungai yang ada. Kota

inipun dibangun ulang di dataran delta yang terluas dan tertinggi dengan mengurug tanah setinggi satu meter di atas air permukaan sungai (Schophuys, 1936:34). Permukiman masyarakat lokal belum meluas di daratan; dan masih tetap terkonsentrasi di bantaran sungai seperti masa sebelumnya. Lahan gambut, hutan dan area pertanian tetap tak terjamah oleh perluasan permukiman (Schophuys, 1936:34). Lahan suburpun yang tetap dipertahankan untuk pertanian, perkebunan rakyat dan hutan lindung. Sedangkan sebagian lahan yang tidak subur digunakan untuk peternakan, perikanan dan berbagai aktivitas pendukung kegiatan agrikultur masyarakat (Schophuys, 1936:34).

B.3. Banjarmasin di Awal Kemerdekaan

Perluasan area urban dan area terbangun bertumbuh pesat dan tak terelakkan pasca kemerdekaan. Karena kondisi politikal ekonomi negara belum mencapai kestabilan baru, Banjarmasin tidak mengalami perubahan besar di masa kepresidenan Sukarno (Andini, 2011: 25). Hanya beberapa bangunan peninggalan kolonial mengalami perubahan fungsi mengikuti perubahan kekuasaan dari pemerintahan Hindia Belanda ke pemerintahan nasional (Hadinata, 2010). Sementara itu, pusat kota kolonial tetap menjadi lokus pusat aktivitas kota maupun pusat konsentrasi permukiman yang terpadat (Hadinata, 2010).

Sektor agrikultur masih mendominasi perekonomian lokal sehingga peran sungai Martapura dalam perekonomian dan transportasi tetap dominan. Akan tetapi, beberapa jalan perkampungan dan jalan setapak baru mulai muncul karena semakin meningkatnya tingkat kepadatan kampung kota dan semakin meningkatnya mobilitas masyarakat di akhir pemerintahan Sukarno. Aktivitas perkampungan mulai tumbuh di sepanjang jalan perkampungan yang baru, demikian pula transaksi ekonomi antar warga kampung. Akibatnya, beberapa rumah penduduk di sepanjang sungai Martapura mulai mengalami modifikasi tipologi. Di masa ini, fasade rumah yang awalnya berorientasi menghadap sungai untuk menyambut datangnya perahu mulai menerapkan dua wajah; satu menghadap sungai, dan yang lain menghadap jalan perkampungan yang baru (Andini, 2011: 25). Bertumbuhnya jalan perkampungan dan munculnya transformasi tipologi fasad menandai mulai bertumbuhnya aktivitas dan ekonomi warga berorientasi ke ruang-ruang di daratan. Perlahan tapi pasti, aktivitas di atas tanah menggeser aktivitas di atas sungai



Gambar 3. Kanal sebagai *backyard*
Sumber: SDA Kota Banjarmasin dalam Karyadi, 2014

B.4. Banjarmasin di Era Orde Baru: Awal Masuknya Ekonomi Neoliberal

Pengembangan pembangunan kota berbasis Masterplan Repelita; di Era Order Baru yang hingga Era kini; struktur lingkungan arsitektur permukiman tepi sungai cenderung di dominasi pembangunan berbasis konteks darat untuk menunjang perannya sebagai bagian dari pusat kota Banjarmasin. Perubahan pembangunan yang cukup signifikan mengubah wajah kota mulai muncul di masa kepresidenan Suharto (Subiyakto, 2005: 351). Politik ekonomi yang bersifat kapitalis neoliberal memasuki dinamika pembangunan kota bersamaan dengan era booming minyak di periode 70'an hingga awal 80'an. Karena Kalimantan mengandung sumber minyak dan tambang yang besar, eksploitasi minyak bumi dan pertambangan semakin masif. Walaupun Banjarmasin bukanlah produsen sumber minyak, Banjarmasin dan provinsi Kalimantan Selatan mendapatkan tambahan sumber ekonomi yang berlipat dari produksi minyak di belahan Kalimantan yang lain karena pusat pelabuhan ekspor terbesar di Kalimantan terletak di Banjarmasin. Karena perluasan akses transportasi berskala besar semakin dibutuhkan untuk mendistribusikan hasil minyak dan pertambangan dari berbagai belahan Kalimantan ke pelabuhan Banjarmasin, penambahan infrastruktur jalan darat dipandang perlu dikembangkan lebih masif untuk membantu meringankan beban transportasi sungai. Pembangunan infrastruktur jalan antar kota dan antar provinsi sangat diprioritaskan karena campurtangan dominasi kepentingan bisnis lingkaran terdekat keluarga penguasa negeri di masa itu (Subiyakto, 2005: 352; Kusno, 2000:122). Masifnya pembangunan infrastruktur jalan darat ini memicu maraknya pembangunan permukiman berorientasi jalan di daratan. Dua ruas jalan utama penghubung antar kota dan antar provinsi dibangun; jalan pertama dibangun mengikuti arah aliran sungai Martapura, sebagai penghubung kota-kota dan pedesaan di wilayah utara Kalimantan Selatan ke Banjarmasin. Jalan yang lain dibangun di belahan selatan Kalimantan Selatan, untuk menghubungkan Bandar udara, kota-kota dan pedesaan di wilayah selatan provinsi ini ke Banjarmasin. Adanya infrastruktur jalan darat ini mempercepat akses dan mobilitas antarkota, namun membawa konsekuensi meningkatnya kepadatan kendaraan bermotor yang melintas di sepanjang jalan yang tersedia.

Peningkatan penggunaan jalan darat dan kendaraan bermotor untuk mobilitas manusia dan komoditas ekonomi secara bertahap mulai memecah dominasi fungsi sungai Martapura dan anak sungainya sebagai jaringan transportasi utama kawasan regional ini (Subiyakto, 2005: 352). Selain menyebabkan beralihnya fungsi jaringan transportasi utama ke infrastruktur jalan darat, pembangunan yang digerakkan pola neoliberal ekonomi di masa ini juga mengubah urban lansekap Banjarmasin dari tipologi kota kompak menjadi kota yang semakin melebar dan menyebar mendekati batas teritori kota. Perputaran kapital yang semakin besar yang digerakkan oleh perdagangan skala besar dan ekspor-impor hasil tambang mulai melibatkan jaringan ekonomi nasional maupun internasional. Transaksi dan aktivitas ekonomi dengan pola ini membutuhkan infrastruktur bangunan fisik untuk menunjukkan eksistensi identitas masing-masing kelompok bisnis dan untuk menaungi operasi aktivitas bisnis yang berlangsung. Akibatnya, pusat kota lama dan ruang-ruang sepanjang jalan utama Banjarmasin semakin padat karena penambahan bangunan-bangunan bertingkat yang berfungsi sebagai perkantoran, perbankan, kantor pusat bisnis berskala regional, hotel, rumah kantor, maupun

bangunan penunjang aktivitas bisnis lainnya (Andini, 2011: 24). Tipologi bangunan ini sepenuhnya menanggalkan perhitungan akan hadirnya sungai dan kondisi natural lahan gambut yang sangat rentan.

Pertambahan bangunan penunjang bisnis dan fasilitas servis ini juga memperkenalkan tipologi arsitektur baru yang turut digunakan untuk menampilkan citra hadirnya modernisasi dan pembangunan di ibukota provinsi Kalimantan ini. Citra modernisasi melalui wajah bangunan penunjang bisnis ini ikut dieksploitasi sebagai bukti terwujudnya ide retorik tentang hadirnya pembangunan yang sering dikampanyekan oleh administrasi kepresidenan di masa ini.

Selain itu, munculnya koridor pusat bisnis modern di sepanjang jalan utama Banjarmasin ikut mendorong pergeseran orientasi profesi penduduk Banjarmasin. Semakin banyak masyarakat yang memilih menanggalkan pekerjaan tradisional yang berbasis agrikultur dan perairan, dan memilih beralih mengambil pekerjaan-pekerjaan formal yang berkaitan dengan aktivitas bisnis dan perdagangan modern. Akhirnya pekerjaan-pekerjaan terkait agrikultur tertinggal di pedesaan dan digerakkan oleh masyarakat tradisional di luar kota Banjarmasin. Karena pergeseran orientasi politikal ekonomi yang terjadi di era ini, pusat kota mengalami peningkatan kepadatan. Di saat yang sama, perluasan area permukiman juga terjadi secara cepat. Pemilihan lahan permukiman tidak lagi mempertimbangkan kedekatan terhadap sungai dan ketidakstabilan tanah lahan gambut. Hampir semua lahan kosong mulai terisi untuk permukiman karena pertumbuhan aktivitas ekonomi lokal untuk menunjang pusat bisnis yang baru. Selain itu, peningkatan aktivitas perdagangan di pelabuhan dan bertambahnya penduduk karena urbanisasi dan transmigrasi ikut berkontribusi terhadap meluasnya area yang diurug dan dibangun untuk permukiman. Penutupan lahan untuk permukiman juga terjadi di sepanjang muka sungai Barito dan Martapura dan mulai menghabiskan lahan bakau dan gambut yang ada. Akibatnya, mulut-mulut sungai dan saluran air banyak mengalami penyempitan dan penutupan aliran air, atau sepenuhnya tertutup oleh pengurugan proyek perumahan dan sedimentasi muara sungai yang bertambah (Andini, 2011: 25).

Pergeseran ekonomi dan orientasi pekerjaan dari ekonomi berbasis agrikultur dan sungai menjadi berbasis aktivitas daratan secara perlahan menjauhkan masyarakat dari kebergantungan dan kepedulian terhadap sungai dan kehidupannya. Sekalipun sungai-sungai tetap ada secara fisik, peran pentingnya dalam kehidupan keseharian masyarakat semakin berkurang. Di akhir era 90an, hampir semua lebar sungai yang melewati Banjarmasin mengalami penyempitan lebar sungai (Andini, 2011: 25). Pembangunan baru yang berorientasi tanah semakin banyak dibangun, sementara itu jumlah rumah lanting mengalami penurunan drastis. Banyak sungai-sungai kecil dan kanal-kanal menghilang karena ditutup untuk pembangunan. Di akhir pemerintahan Suharto, rumah lanting dan pola hidup di atas sungai semakin sering diasosiasikan dekat dengan kemiskinan, perusak wajah kota, ilegal dan tertinggal.



Gambar 5. Ruko Deret di Kota Banjarmasin
Sumber: Tata Kota Banjarmasin dalam Karyadi, 2014

B.5. Banjarmasin Pasca Reformasi: Era Desentralisasi

Pasca gerakan reformasi 1998, sistem desentralisasi baru diberlakukan sejak tahun 2001. Dengan berlakunya sistem desentralisasi yang baru, terjadi perubahan besar dalam sistem politik, pemerintahan dan tata kelola negara di seluruh Indonesia. Kuasa tata kelola dan keuangan pembangunan sepenuhnya diserahkan ke tangan pemerintah kota. Akibatnya, semua kota berusaha meningkatkan pendapatan kota dengan memikat investor sebanyak-banyaknya demi kelangsungan operasional, manajerial dan pembangunan kota.

Perubahan sistem politik dan ketatanegaraan ini membawa Banjarmasin berhadapan langsung dengan kekuatan ekonomi global yang datang melalui tangan para investor. Ekonomi neoliberal yang murni digerakkan market semakin mencengkeram lebih dalam melampaui era sebelumnya (Geenen and Derden, 2013:70). Masifnya ekonomi berbasis market di era ini menyebabkan ekonomi dan pembangunan berbasis urbanisme sungai mengalami tekanan besar. Ekonomi kota yang sebelumnya didominasi peran sungai dan dinamika agrikultur perlahan tergeser oleh moda ekonomi pembangunan yang berbasis pencapaian profit kapital dan spekulasi lahan. Infiltrasi investasi baru membawa pelaku-pelaku ekonomi baru dari luar Banjarmasin saling tarik-menarik untuk mencari keuntungan dengan mengeksploitasi pembangunan Banjarmasin. Pola ekonomi ini memicu tumbuhnya pembangunan dan proyek-proyek di kota yang digerakkan oleh spekulasi untuk mendapatkan keuntungan finansial sebesar-besarnya. Berbagai proyek fisik berupa pembangunan properti dan real-estat bermunculan bukan hanya di dalam kota, tapi juga menyebar secara sporadis dalam berbagai skala di luar batas kota Banjarmasin.

Pola pembangunan berbasis spekulasi keuntungan finansial ini melahirkan beraneka ragam tipologi bangunan dan area terbangun yang ditiru dari proyek-proyek berorientasi profit yang telah terbangun di Jawa tanpa memperhitungkan sensitifitas terhadap eksistensi sungai dan kerentanan pembangunan di atas lahan gambut. Proyek-proyek yang dibangun di atas lahan yang luas ini diantaranya adalah pembangunan real-estate berpola *gated-communities* untuk kelas menengah keatas dan pembangunan berbagai proyek-proyek komersial berskala besar. Diantaranya adalah

perumahan Ciputra, berdirinya Duta Mall Banjarmasin, berbagai tower hotel bertingkat tinggi dan berpuluh-puluh proyek ruko yang dibangun mengikuti jalur jalan yang bernilai ekonomi tinggi. Melalui pola pembangunan ini, *eksklusivisme* diperkenalkan berdasarkan perbedaan status kemampuan ekonomi, dimana hanya masyarakat berpenghasilan menengah keatas mempunyai akses untuk memiliki persil di proyek-proyek ini.

Langgam arsitektur yang diadopsi di berbagai proyek ini umumnya juga meniru fabrikasi eklektik langgam arsitektur asing; dimana kehadiran image ini diasosiasikan sebagai simbol progresifitas, modernitas, dan kebersihan sebagai manifestasi kualitas permukiman ideal. Akibatnya, rumah-rumah lokal yang sebagian dibangun di atas permukaan sungai dengan material sederhana diasosiasikan dengan keterbelakangan, ketidaksehatan dan tidak direkomendasikan untuk ruang bermukim modern. Ironisnya, masifnya pembangunan proyek-proyek yang menguasai lahan berskala besar ini bukan hanya mendominasi setiap bagian pusat kota, tapi juga mengakuisisi wilayah peri-urban antar kota. Akibatnya, hampir semua tanah kosong yang ada, termasuk bantaran sungai, lahan pertanian dan lahan gambut yang rawan, telah dikuasai oleh investor yang merencanakan berbagai proyek spekulatif untuk masa depan. Penguasaan lahan ini berpotensi melampaui kapasitas lingkungan alamiah yang tersisa untuk dapat menetralsisir dampak lingkungan karena beban tutupan lahan di masa depan.

Peran investor ini semakin melebar ke wilayah Banjar Bakula dipicu pertimbangan spekulatif akibat pembangunan pusat pemerintahan yang baru di periferi Banjarbaru dan karena pengembangan pembangunan bandara menjadi bandara internasional (Water Urbanism Studio Team, 2015:10). Dua sebab ini memicu pesatnya spekulasi tanah dan pembangunan proyek fisik berskala besar di sepanjang koridor jalan antarkota dan antar provinsi dan mendorong munculnya penguasaan lahan yang bersifat lompat katak dan menyebar. Kondisi ini menyebabkan meningkatnya harga tanah secara tak terkendali. Karena dominasi pembangunan berbasis investasi ini, fitur utama Banjarmasin dan Banjarbakula yang secara visual didominasi lingkungan sungai dan kultur hidup di atas air diletakkan pada prioritas kedua dibawah prioritas kepentingan investor yang datang dalam pertimbangan penyusunan planning kota dan penentuan pembangunan proyek-proyek lingkungan binaan baru. Pembangunan infrastruktur air dan sungai terkalahkan oleh prioritas atas pembangunan proyek dan program infrastruktur daratan. Berkurangnya apresiasi terhadap infrastruktur air dan kehidupan air ini tercermin pada tendensi pembangunan fisik baru yang lebih menghasilkan perumahan baru dan rumah *self-built* di atas urugan lahan gambut dan urugan muara sehingga menambah kerentanan kota dan kawasan regionalnya terhadap peningkatan potensi banjir.

Bukti yang paling terlihat lainnya adalah sedang dibangunnya infrastruktur double-ringroad yang dibangun untuk mengakomodasi peningkatan kemacetan karena jumlah kendaraan bermotor pribadi yang meningkat drastis. Perencanaan infrastruktur jalan ini cenderung bersifat reaktif dan tanpa didampingi adanya perencanaan transportasi publik yang komprehensif dan berorientasi kebutuhan masa depan. Adanya infrastruktur ini pun diproyeksikan akan menarik investasi proyek-proyek baru di sepanjang jalur yang dilaluinya. Ironisnya, pembangunan infrastruktur ini sebagian dibangun dengan

menggusur lahan pertanian padi yang masih produktif dan sebagian lainnya dibangun di atas penutupan beberapa kanal air dan sungai kecil yang sebelumnya masih berfungsi.



Gambar 6. Kemacetan lalu lintas di sepanjang Sungai Martapura yang membuktikan dominasi infrastruktur jalan darat.

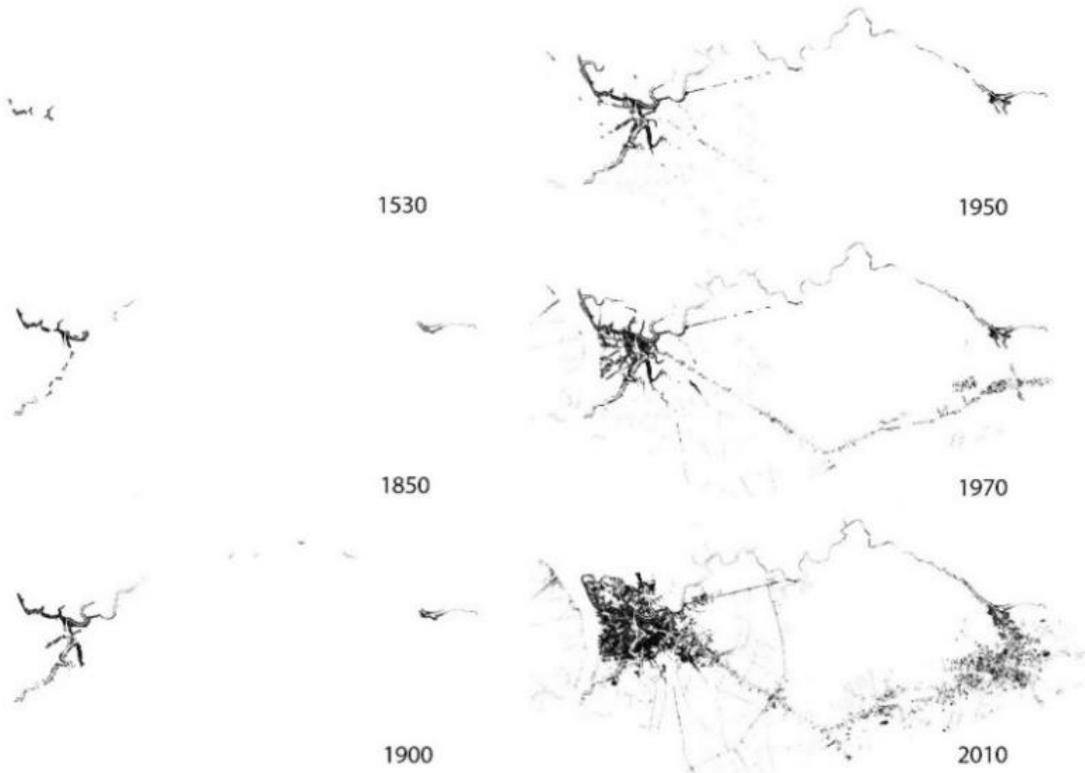
Sumber: Guido Geenen, 2015.

Semakin meningkatnya kampanye tentang keperdulian terhadap keberlangsungan lingkungan hidup di seluruh dunia dan meningkatnya bencana alam banjir karena perubahan iklim, kota Banjarmasin mulai meningkatkan perhatian akan konsekuensi yang dihadapi kotanya yang dikelilingi sungai dan berada di bawah muka permukaan air. Berbagai program untuk mengurangi resiko banjir misalnya perbaikan kualitas air, pembesaran dan perbaikan drainase maupun revitalisasi dan normalisasi beberapa anak sungai dan kanal air mulai diagendakan melalui kerja sama dengan UN Habitat Asia; juga kampanye untuk meningkatkan kedekatan masyarakat dengan sungai kota melalui promosi aktivitas-aktivitas rekreasi dan turistik yang diselenggarakan di atas sungai; serta perhatian terhadap keberlangsungan pasar apung tradisional. Peningkatan perhatian akan keberlanjutan urbanitas sungai ini juga mendapat dukungan dari BAPPENAS yang menyiapkan perencanaan sebuah proyek percontohan untuk merevitalisasi salah satu perkampungan air.

Sayangnya Banjarmasin dan kawasan regional Banjar Bakula yang terkait dengan Banjarmasin belum mempunyai agenda perencanaan pembangunan yang saling berkaitan dan disusun secara komprehensif. Strategi jangka panjang untuk mengatur pembangunan kawasan ini dalam satu keterhubungan masih belum disusun bersama, sementara agenda pembangunan yang disusun masing-masing administrasi kota dan desa saling tumpang tindih dan tidak terhubung.

BEFORE INDEPENDENCE

AFTER INDEPENDENCE



Gambar 8. Pertumbuhan urbanisasi berbasis daratan di Banjarmasin
Sumber: Water Urbanisms Banjarmasin Studio Team KU Leuven, 2015.

Perencanaan pembangunan yang ada belum menempatkan sungai sebagai infrastruktur utama yang dijadikan pemandu untuk disinergikan dengan komponen permukiman dan komponen perkotaan lainnya. Agenda pembangunan jangka menengah dan panjang yang melingkupi keseluruhan Banjar Bakula area dan yang menempatkan sungai sebagai komponen utama program pembangunan sangatlah diperlukan untuk menjamin keberlangsungan urbanisme perairan di masa mendatang. Tanpa adanya perencanaan jangka panjang berskala regional yang memasukkan komponen sungai yang ada sebagai scenario utama pemandu pembangunan infrastruktur lainnya, keberlanjutan kehidupan urbanitas ekonomi perairan dan agrikultur yang saat ini tersingkir ke pedesaan dan peri-urban area secara pasti akan musnah karena tergusur oleh pembangunan berorientasi profit dan berbasis ekonomi darat yang telah ada.

KESIMPULAN

Tinjauan kritis atas sejarah urbanitas Banjarmasin menggambarkan bahwa peran transformasi politikal ekonomi dari masa ke masa sangat mempengaruhi transformasi pola pembangunan kota ini dari sebuah kota yang didominasi oleh peran sungai dan kehidupan berbasis sungai dan aktivitas agrikultur menuju ke pola pembangunan di masa kini yang lebih didominasi pembangunan di atas daratan dan aktivitas ekonomi yang berbasis keuntungan pasar. Sekalipun keberadaan fisik sungai masih terlihat membelah kota ini, perannya dalam keseharian kehidupan masyarakat semakin

berkurang. Akibatnya, prioritas atas pembangunan infrastruktur sungai dan kehidupan sungai juga berkurang dari agenda perencanaan kota. Respek terhadap ruang air mendapatkan tempat yang seimbang di masa lalu ketika urbanisasi berbasis aktivitas politikal ekonomi darat belum mendominasi. Hal ini terjadi karena peran sungai dan kanal-kanal kota sangat besar dalam kehidupan masyarakat sehari-hari dan dalam dinamika ekonomi dan mobilitas barang maupun orang. Sungai menjadi sumber kehidupan sehari-hari masyarakat, lokasinya menjadi pemandu dan penentu orientasi penggunaan ruang kota, dan menjadi penentu lokasi dimana permukiman akan didirikan. Peran sungai juga mendominasi kehidupan masyarakat yang bersendikan ekonomi agrikultur yang sangat bergantung pada sungai sebagai sumber air dan jalur transportasi. Karena itu budaya hidup di lingkungan perairan dan budaya bermukim di atas air menjadi budaya yang mengakar dalam pola pikir dan pola laku masyarakat.

Ruang sungai dan air masih menjadi prioritas penting di perencanaan kota Banjarmasin di era kolonial sebelum ekspansi urbanisasi dan pembangunan berorientasi infrastruktur jalan menggeser peran utama sungai sebagai jalur mobilitas utama kota di keseharian mayoritas masyarakatnya. Akan tetapi, perkembangan industrialisasi yang pesat yang disertai pergeseran penggunaan teknologi transportasi berbasis jalan dan kendaraan bermotor memicu tumbuhnya pergeseran orientasi menuju aktivitas berbasis daratan dan kapitalisasi lahan sejak awal orde baru hingga kini. Setelah politikal ekonomi neoliberal yang digerakkan prioritas pembangunan berbasis market mendominasi, urbanisasi semakin cepat dan masif. Pembangunan berorientasi infrastruktur jalan dan lahan daratan mendominasi hingga mengkolonisasi lingkungan alamiah termasuk lahan gambut dan wilayah perairan. Kondisi inilah yang memicu percepatan lepasnya kedekatan antara masyarakat, permukiman, kota dan ruang perairan. Perhatian terhadap pentingnya ruang perairan termasuk sungai memudar dengan cepat. Kondisi ini semakin nyata terlihat dari semakin banyaknya lahan gambut, kanal-kanal dan sungai yang dikuasai untuk pembangunan lahan besar-besaran di kawasan regional. Sekalipun perhatian terhadap sungai di Banjarmasin mulai bertumbuh, perhatian ini belum menyebar ke kawasan regional yang terhubung dengan kehidupan Banjarmasin. Karena itu, kebutuhan akan strategi perencanaan urban dan pembangunan jangka panjang yang bersifat komprehensif dan mencakup keseluruhan area mendesak diperlukan agar bencana yang bersumber dari permasalahan perairan di masa depan dapat dihindari.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahyat, Ita Syamtasyah. "Politics and Economy of Banjarmasin Sultanate in the Period of Expansion of the Netherlands East Indies Government in Indonesia, 1826-1860." *International Journal for Historical Studies* 3, no. 2 (2012): 155–76.
- Antaraneews, 2017
- Andini, Dila. "Exploring the Social Life of Public Spaces on Riverfronts: A Case Study of Sudirman and Tendeau Quays in Banjarmasin, South Kalimantan, Indonesia." Master Thesis, Wageningen University, 2011.
- Boomgard, Peter. "Introducing Environmental Histories of Indonesia." In *Paper Landscapes. Explorations in the Environmental History of Indonesia*, 1–26. Leiden: KITLV Press, 1997.
- De Meulder, Bruno, and Kelly Shannon. "Water Urbanisms East. Emerging Practices and Age-Old Traditions." In *Water Urbanisms East*, 4–9. Zurich: Park Books, 2013.
- Fong, Goh Yoon. "Trade and Politics in Banjarmasin, 1700-1747." University of London, 1969.
- Geenen, Guido, and Daan Derden. "River and Road as Warp and Woof. Interweaving Ecologies and

-
- Economies in Banjarmasin's Delta." In *Water Urbanisms East*, 70–79. Zurich: Park Books, 2013.
- Hadinata, Irwan Yudha. "Tipomorfologi Kota Banjarmasin." Master Thesis, Universitas Gadjah Mada, 2010.
- Heldiansyah, J.C. "Kajian Peningkatan Kualitas Lingkungan Binaan Tepian Sungai Kota Banjarmasin." Master Thesis, Universitas Gadjah Mada, 2010.
- Kusliansjah, Karyadi, Kedmon, Elfan, (2014), Konsep dan Kriteria Kontekstualitas Lingkungan dalam Arsitektur Kawasan Pasang-Surut Kota Lama Banjarmasin, disertasi tidak dipublikasikan, Program Pascasarjana Universitas Katolik Parahyangan
- Kusno, Abidin. *After the New Order. Space, Politics, and Jakarta*. Honolulu: University of Hawai'i Press, 2013.
- Odoom, Franklin Obeng-. *Reconstructing Urban Economics: Towards a Political Economy of the Built Environment*. London: Zed Books, 2016.
- Schophuys, H. J. "Het Stroomgebied van De Barito, Landbouwkundige Kenschets En Landbouwvoorlichting." Ph.D Thesis, Landbouwhogeschool Wageningen, 1936.
- Stern, David I. "The Political Economy of the Environment." *International Journal of Social Economics* 31, no. 4 (2004): 443–45.
- Studio Team KU Leuven, 2015
- Subiyakto, Bambang. "Infrastruktur Pelayaran Sungai: Kota Banjarmasin Tahun 1900-1970." In *Kota Lama Kota Baru. Sejarah Kota-Kota Di Indonesia*, 336–57. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2005.
- Subroto, Wisnu. "Sejarah Kota Banjarmasin 1906-1942." Universitas Gadjah Mada, 2016.
- Water Urbanism Studio Team 2015. *Water Urbanism. River & Road As Warp & Woof*. Vol. 1_Explorations. Leuven: KU Leuven, 2015.