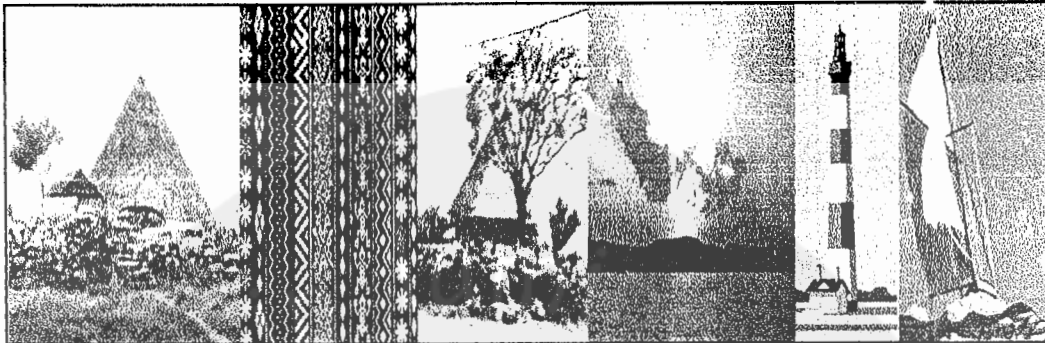


*Pendahuluan*

**BAB I**



**PENDAHULUAN**

**1.1. LATAR BELAKANG PROYEK**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di antara benua Asia dan benua Australia, dan menurut foto udara 2002, ternyata jumlah pulau di Indonesia mencapai 17.000 lebih pulau -tidak hanya 13.000 seperti data sebelumnya-. Dari jumlah tersebut, hanya 30% ( $\pm$  6000 pulau ) yang terhuni oleh penduduk. Sebagai negara kepulauan yang 2/3 luasnya merupakan daerah perairan, sudah pasti memerlukan prasarana dan sarana transportasi yang menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya. Saat ini transportasi udara masih cenderung menjangkau kalangan ekonomi menengah ke atas, sedangkan transportasi antar pulau yang bisa merata menjangkau semua lapisan masyarakat adalah transportasi laut, selain karena relatif murah, tapi juga dapat memindahkan manusia dan barang dalam jumlah yang banyak dan atau besar pula.

Selain itu, hasil pembangunan selama PJP - 1 ( baca : Pembangunan Jangka Panjang tahap pertama ) membuahkan hasil, antara lain semakin kuatnya perekonomian nasional, ditandai dengan peningkatan ekspor-impor serta arus perdagangan dan distribusi dalam negeri. Angkutan muatan luar negeri pada tahun 1989 baru sekitar 133 juta ton/m<sup>3</sup>. Pada tahun 1995, meningkat menjadi 235 juta ton/m<sup>3</sup>; sementara muatan dalam negeri pada periode yang sama, masing-masing sebesar 76,9 juta ton/m<sup>3</sup> dan 154,7 juta ton/m<sup>3</sup>.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Majalah KONSTRUKSI, April 1997 " Dermaga Multipurpose Ciwadan" Pagina 48

### *Pendahuluan*

Pemerintah sendiri sudah mengeluarkan kebijaksanaan tentang OTDA atau Otonomi Daerah yang sudah berjalan beberapa waktu ini, dan ternyata hal ini memberikan efek yang cukup besar dalam berbagai bidang, baik ekonomi, sosial, politik, maupun sistem pertahanan dan keamanan nasional. Semua daerah berlomba-lomba memanfaatkan sumber daya yang ada, baik Sumber Daya Alam maupun Sumber Daya Manusianya untuk membangun daerahnya. Kerja sama perdagangan ditingkatkan, dan salah satu hal penting yang merupakan prasarana vital untuk itu semua adalah transportasi laut yang dapat menghubungkan daerah yang satu dengan yang lainnya, sehingga dapat tercipta suatu *network* dengan daerah lainnya. Salah satu prasarana transportasi laut itu adalah pelabuhan laut, dan skala pelabuhan laut di sini tidak lagi yang hanya bisa disinggahi oleh kapal-kapal Ferry yang relatif berukuran kecil –seperti yang terjadi saat ini di Labuan Bajo-, tapi benar-benar pelabuhan laut dengan skala yang lebih besar, bisa dilabui oleh kapal-kapal besar pula.

Prasarana perhubungan laut berupa pelabuhan laut yang tersedia di Propinsi Nusa Tenggara Timur sebanyak 45 pelabuhan, namun yang paling banyak dimanfaatkan untuk keperluan ekspor dan angkutan penumpang serta barang masuk dan keluar NTT sebanyak 11 pelabuhan, yaitu :

- Tenau (Kota Kupang)
- Waingapu (Kabupaten Sumba Timur)
- Waikelo (Kabupaten Sumba Barat)
- Labuan Bajo (Kabupaten Manggarai Barat)
- Reo (Kabupaten Manggarai)
- Maropokot (Kabupaten Ngada)
- Ende (Kabupaten Ende)
- Maumere (Kabupaten Sikka)
- Larantuka (Kabupaten Flores Timur)
- Kalabahi (Kabupaten Alor)
- Atapupu (Kabupaten Belu)

### *Pendahuluan*

Adapun armada pelayaran nasional yang melayani pelayaran dari dan ke NTT serta pelayaran di dalam wilayah NTT adalah :

#### 1. Kapal Perintis:

- Trayek (R13), Pelabuhan Pangkalan Kupang :  
Kupang – Ndao – Sabu – Raijua – Ende – Maumbawa – Aimere –  
Waingapu – Waikelo – Labuan Bajo (PP).
- Trayek (R14), Pelabuhan Pangkalan Kupang :  
Kupang – Kalabahi – Maritaing – Kiser – Wetar (PP).
- Trayek (R15A), Pelabuhan Pangkalan Kupang :  
Kupang – Larantuka – Solor – Waiwerang – Lewoleba – Balauring –  
Kalabahi – Atapupu (PP).
- Trayek (R15B), Kupang – Maumere – Palue – Marapokot – Reo –  
Labuan Bajo – Bima (PP).

#### 2. Kapal Penumpang Pelni

- KM. Sirimau , dengan trayek : Kupang – Kalabahi - Larantuka – Ujung  
Pandang – Batu Licin – Semarang – Tanjung Priok - Muntok – Kuala  
Enok - Kijang – Tanjung Balai (PP).
- KM. Dobonsolo : Jakarta – Surabaya – Benoa – Kupang – Ambon –  
Sorong – Manokwari – Biak - Jayapura (PP).
- KM. Wilis : Kupang – Rote – Sabu – Ende – Waingapu – Labuan Bajo –  
Bima – Ujung Pandang (PP).
- KM. Awu : Denpasar – Lembar – Labuan Bajo - Waingapu – Ende –  
Kupang – Kalabahi – Maumere – Ujung Pandang – Belang-belang – Berau  
- Nunukan – Tarakan (PP).
- KM. Tatamailau : Banyuwangi – Denpasar – Bima – Larantuka - Labuan  
Bajo – Kupang – Saumlaki – Tual – Dobo – Timika – Fak-fak (PP).
- KM. Barito : Kupang – Bima – Benoa – Surabaya (PP).
- KM. Kirana II : Kupang – Ende – Surabaya (PP).
- KM. Dharma Kencana : Surabaya – Maumere (PP).

*Pendahuluan*

Berikut adalah tabel jumlah unit kapal yang datang dan jumlah penumpang yang naik turun di pelabuhan utama di Propinsi NTT :

**Tabel 1.1.** Jumlah Kedatangan Kapal di Pelabuhan Laut Utama di Propinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 1998 – 1999

No	Pelabuhan	Kedatangan Kapal (Unit)		%
		1998	1999	
1	Tenau (Kota Kupang )	1.869	2.017	7.91
2	Labuan Bajo (Manggarai Barat)	1.026	1.039	1.26
3	Reo (Manggarai)	385	397	3.11
4	Marapokot (Ngada)	137	159	16.05
5	Ende (Ende)	6.458	672	4.07
6	Maumere (Sikka)	934	976	4.49
7	Larantuka (Flores Timur)	2.943	2.986	1.46
8	Kalabahi (Alor)	1.976	1.038	-47.46
9	Atapupu (Belu)	376	414	10.10
10	Waingapu (Sumba Timur)	796	894	12.31
11	Waikelo (Sumba Barat)	132	148	12.12

Sumber : [www.pemda-ntt.go.id/Prasaran.htm](http://www.pemda-ntt.go.id/Prasaran.htm)

**Tabel 1.2.** Jumlah Penumpang Naik / Turun di Pelabuhan Laut Utama Di Propinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 1998 – 1999

No	Pelabuhan	Jumlah Penumpang (Orang)		%
		1998	1999	
1	Tenau (Kota Kupang )	149.931	251.198	157.58
2	Labuan Bajo (Manggarai Barat)	46.284	46.046	-0,51
3	Reo (Manggarai)	13.731	1.436	4.58
4	Marapokot (Ngada)	-	-	-
5	Ende (Ende)	94.236	97.458	3.41
6	Maumere (Sikka)	51.307	57.903	128.55
7	Larantuka (Flores Timur)	839.659	840.288	0.74
8	Kalabahi (Alor)	19.302	31.959	65.57
9	Atapupu (Belu)	9.025	10.152	12.48
10	Waingapu (Sumba Timur)	96.679	86.741	-10.27
11	Waikelo (Sumba Barat)	1.604	1.731	7.91

Sumber : [www.pemda-ntt.go.id/Prasaran.htm](http://www.pemda-ntt.go.id/Prasaran.htm)

*Pendahuluan*

Dari tabel di atas terlihat bahwa wilayah Manggarai memiliki 2 buah pelabuhan, yaitu di Labuan Bajo (Barat) dan di Reo (Utara). Pada tahun 1998 dan 1999 jumlah kapal laut yang datang dan jumlah penumpang yang naik turun di Labuan Bajo cukup signifikan dibandingkan Reo; padahal aktivitas debarkasi dan embarkasi di Labuan Bajo dilakukan di tengah laut dengan bantuan perahu motor nelayan setempat, mengingat dangkalnya laut pada area dermaga yang ada; dan sejauh ini dermaga tersebut hanya digunakan oleh kapal Ferry.

Setelah Pelabuhan di Reo selesai dikembangkan, maka pada tahun berikutnya terlihat perubahan jumlah penumpang yang sangat drastis : di Labuan Bajo menurun drastis, sementara di Reo meningkat sangat tajam. (bdk tabel 1.3).

**Tabel 1.3.** Jumlah Penumpang Naik / Turun di Pelabuhan Laut Utama Di Propinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2000-2001

Pelabuhan		Embarkasi		Debarkasi		Total	
		2000	2001	2000	2001	2000	2001
01.	Tenau	729.643	929.643	346.803	621.803	1.076.446	1.551.446
02.	Labuan Bajo	6.783	7.758	1.462	2.712	8.245	10.470
03.	Reo	58.679	65.179	19.566	27.066	78.245	92.245
04.	Marapokot	0	0	0	0	0	0
05.	Ende	45.032	52.532	40.695	47.195	85.727	99.727
06.	Maumere	22.294	34.294	80.030	91.180	102.324	125.474
07.	Larantuka	86.879	95.879	36.984	45.234	123.863	141.113
08.	Kalabahi	23.430	31.430	31.897	39.147	55.327	70.577
09.	Atapupu	5.879	7.379	27.678	28.928	33.557	36.307
10.	Waingapu	77.500	87.750	65.496	72.746	142.996	160.496
11.	Waikelo	9.496	10.646	5.676	7.176	15.172	17.822
NTT		1.065.615	1.322.490	656.287	983.187	1.721.902	3.628.167

Sumber : Nusa Tenggara Timur in Figures from <http://regional.bps.go.id/ntt>

Khusus untuk jumlah penumpang pada tahun 2002 dan 2003 di Pelabuhan Labuan Bajo dapat dilihat pada tabel 1.4 berikut ini ( data dari Kantor PELNI Labuan Bajo)

*Pendahuluan*

**Tabel 1.4.** Jumlah Penumpang Naik / Turun  
 Di Pelabuhan Laut Labuan Bajo Tahun 2002-2003

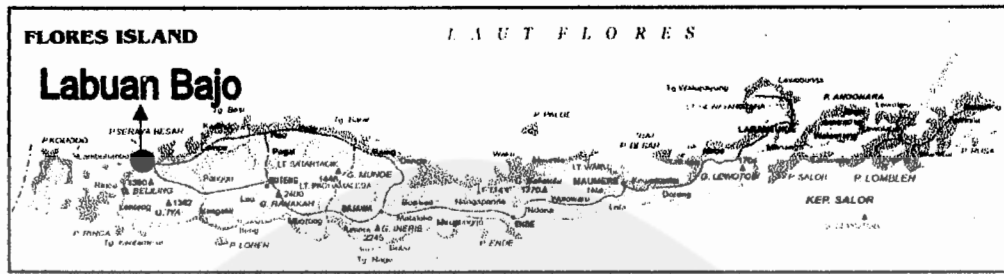
Tahun	Naik	Turun	Total
2002	7442	1743	9185
2003	5267	5006	10.273
s/d Juli 2004	3467	3637	7104

Sumber : Kantor PELNI Labuan Bajo, 2004

Terlihat bahwa dari tahun 2000-2003 terjadi penurunan jumlah penumpang yang sangat drastis dari tahun-tahun sebelumnya. Dan bila dibandingkan dari tabel 1.2 dan 1.3, dapat dilihat bahwa Pelabuhan Larantuka sebagai Gerbang Timur Flores dan terletak di persimpangan laut – sama seperti Labuan Bajo di Barat -, memiliki perbedaan yang cukup jauh dengan Labuan Bajo dalam hal jumlah penumpang dan jumlah kapal yang datang. Hal ini dikarenakan Larantuka memiliki pelabuhan yang terpisah antara Kapal Ferry dan Non Ferry; sementara di Labuan Bajo sampai saat ini pelabuhan untuk Kapal PELNI masih “meminjam” fasilitas yang dibangun untuk Pelabuhan Ferry, baik terminal penumpangnya maupun area dermaga. Tidaklah mengherankan kalau dermaga sedemikian dengan lautnya yang dangkal tidak dapat disandari Kapal PELNI dan Kapal-kapal swasta lainnya seperti Kapal Ro-Ro dari PT Dharma Lautan Utama yang membuka trayek ke Indonesia Timur, khususnya NTT.

Labuan Bajo itu sendiri terletak di ujung barat wilayah Manggarai (Flores Barat). Walaupun pada tahun 2003 lalu ia dipisahkan secara administratif dari Kabupaten Manggarai karena harus menjadi ibukota kabupaten baru yaitu Manggarai Barat, tapi secara adat istiadat dan kebudayaan tetap merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan. Posisinya yang di ujung terbarat dan di persimpangan transportasi laut itu sangat tepat untuk dikatakan sebagai “gerbang” bagian barat Manggarai -bahkan Flores sekalipun-, sehingga paling tidak pelabuhan itu sendiri harus dapat menciptakan dan memberikan suasana dan “image” bagi pengunjung baik yang sekedar transit maupun yang memang mau mendatangi dan atau melewati Manggarai.

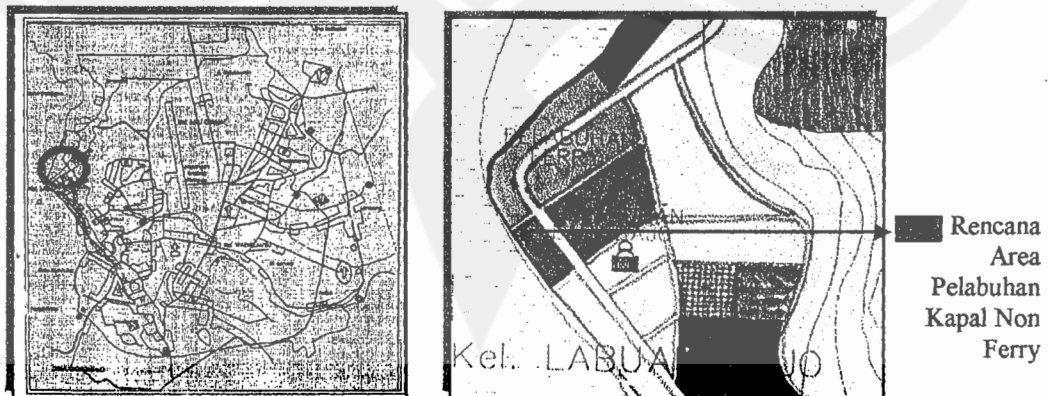
*Pendahuluan*



Gbr.1.1. Peta Flores & Letak Labuan Bajo  
Sumber : Flores, Ecotourism Destination, Paul Boleng,p.6

Keberadaan pelabuhan laut sangat diperlukan untuk memicu perkembangan sebuah daerah, apalagi mengingat Manggarai yang memiliki banyak sekali potensi yang dapat dijadikan sumber devisa, seperti kebudayaannya yang unik, wisata alamnya : hutan, pegunungan, danau, pantai, sungai, laut, gua, margasatwa seperti *Varanus Komodoensis*, dan sebagainya.

Melihat hal di atas, maka setelah secara administratif Labuan Bajo resmi menjadi ibukota Kabupaten Manggarai Barat - Hasil Pemekaran Kabupaten Manggarai 2003 - pemerintah setempat langsung melaksanakan pembangunan di berbagai bidang, termasuk Pengembangan Prasarana Perhubungan Laut yang secara detail dijabarkan dengan Pembangunan Pelabuhan Antar Pulau Non Ferry, dengan letak lokasi di Kelurahan Labuan Bajo persis di sebelah Selatan Pelabuhan Ferry (bdk Gbr 1.1), dengan sumber dana dari APBN, dengan Dinas / Instansi Pelaksananya adalah Departemen Perhubungan dan tahapan pelaksanaannya dalam kurun waktu 2004-2005.<sup>2</sup>

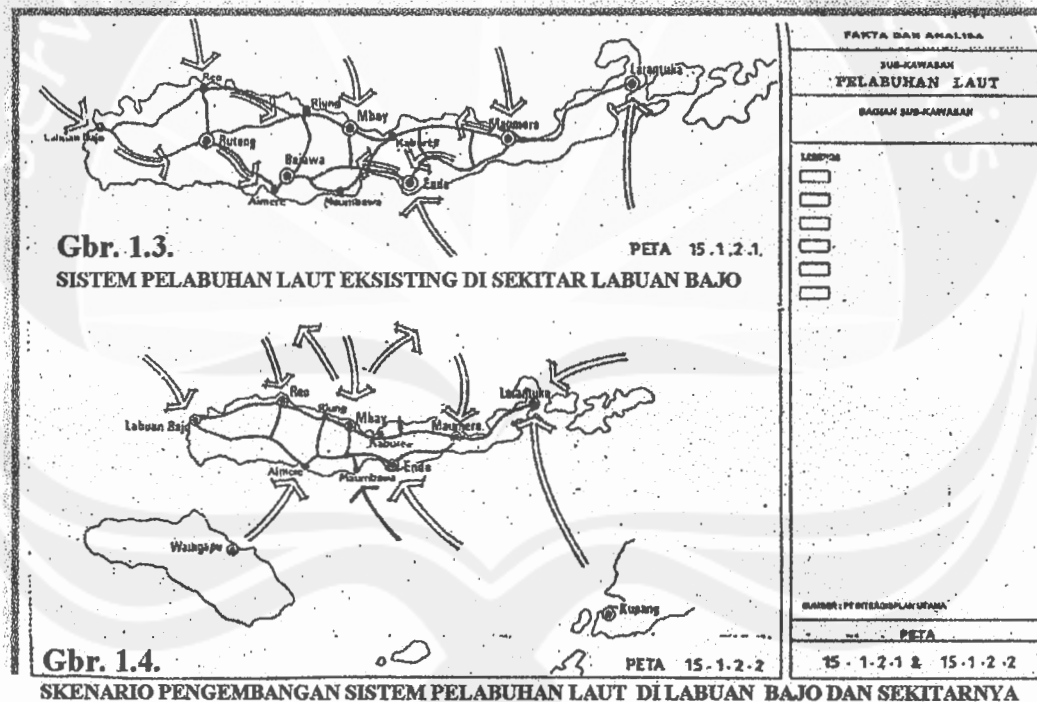


Gbr.1.2. Peta Lokasi  
Sumber : RDTRK Labuan Bajo, 2003-2008

<sup>2</sup> Rencana Detail dan Identifikasi Titik-Titik Ikat Kota Labuan Bajo.BAPPEDA Kab.Manggarai Barat.2003.Pagina VI.10.

*Pendahuluan*

Selain hal tersebut di atas, dengan berkembangnya Pelabuhan Laut Labuan Bajo yang tepat berada di simpang pelayaran Nusantara dan Internasional diharapkan akan tercipta poros utara-selatan yang menghubungkan Darwin (sebagai pintu gerbang utama benua Australia ke arah Asia) dan Davao (sebagai pintu gerbang utama Philipina untuk mencapai Oceania-Pacifik) serta akan mendukung dan siap menghadapi AFTA (Area Perdagangan Bebas Asia). Selain itu juga diharapkan akan tercipta jalur penghubung Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan kawasan timur Indonesia (KTI), membentuk sebuah “lingkaran emas” pemersatu wilayah Nusantara.



**1.2. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN**

Manggarai memiliki nilai budaya lokal dan historis yang sangat tinggi nilainya, termasuk dalam hal-hal yang bernuansa arsitektural ; dan hal ini menjadi salah satu keunikan dan kekhasan yang sudah seharusnya wajib dijaga dan dilestarikan, karena kalau tidak begitu, maka perlahan tapi pasti kebudayaan tersebut akan pudar dengan sendirinya. Apalagi akhir-akhir ini banyak sekali



### *Pendahuluan*

bangunan baru –yang mengaku sebagai bangunan moderen- muncul dengan angkuhnya tanpa sedikitpun memikirkan atau peduli pada kebudayaan lokal sebagai “tuan rumah”. Yang pasti kita tidak mungkin menjadikan Pelabuhan seperti Rumah Adat, karena malah akan menjadi rancu. Yang diperlukan di sini adalah sebuah bangunan (moderen sekalipun) yang memiliki “cultural basic”, sebagai perwujudan kontekstualitas dalam arsitektur.

Seperti kata orang bijak : ”banyak jalan ke Roma”, demikian juga halnya dengan hal untuk menciptakan sebuah bangunan yang kontekstual dan beridentitas. Salah satunya adalah dengan mentransformasikan temuan nilai-nilai kebudayaan setempat-dalam hal ini Manggarai- yang berwujud non fisik, ke dalam elemen ruang dalam (indoor living space) dan ruang luar (outdoor living space) yang berwujud fisik. Secara ringkas dapat dikatakan memasukkan nilai budaya dalam kehidupan sehari-hari.

Labuan Bajo itu sendiri berada di ujung Barat Manggarai dan persimpangan jalur transportasi laut ; dan ini dapat diasosiasikan sebagai sebuah gerbang yang dapat memberikan gambaran / “image” awal bagi orang yang datang juga kesan bagi yang berangkat tentang Manggarai. Perlu diingat bahwa sebuah penyambutan sangat berarti bagi orang yang datang, karena akan meninggalkan sebuah “kesan pertama”, begitu juga saat kita mengantar orang yang akan pergi. Ada kesan mendalam di sana.

Selain itu, dengan adanya AFTA ( *Asia Free Tradement Area*) atau Area Perdagangan Bebas Asia yang diiringi dengan banyaknya pelayaran yang bersifat internasional, ” ... akan mudah pengaruh arsitektur (budaya) luar yang masuk, dan sikap yang paling arif yang perlu dimiliki adalah mensenyawakan inovasi dan teknologi maju dengan kaidah-kaidah perancangan arsitektural yang bersumber dari daerah setempat”... (Prof.Ir.Goenawan Atmosoecipto, M.Arch.).

Dari hal-hal di atas dapat diambil sebuah benang merah bahwa keberadaan, keunikan dan kekhasan Manggarai tersebut wajib dihargai, dipertahankan dan dilestarikan agar dapat dijadikan sensor kecocokan terhadap nilai / budaya dari luar dan agar dapat menciptakan lingkungan terbangun (*built environment*) yang kontekstual dan tidak egoistis.

---

---

*Pendahuluan*

### **1.3. RUMUSAN PERMASALAHAN**

Bagaimana wujud Pelabuhan Penumpang Kapal Laut di Labuan Bajo - Manggarai sebagai sebuah gerbang yang kontekstual dengan lingkungan terbangunnya dengan mentransformasikan nilai-nilai kebudayaan lokal setempat pada elemen ruang dalam dan ruang luar.

### **1.4. TUJUAN DAN SASARAN**

#### **1.4.1. TUJUAN**

- Menemukan konsep dasar sebagai *guidelines* penerapan / transformasi nilai-nilai kebudayaan Manggarai ke dalam elemen ruang dalam dan ruang luar dari pelabuhan sebagai sebuah gerbang.

#### **1.4.2. SASARAN**

- Menemukan nilai-nilai kebudayaan asli yang ada dalam masyarakat Manggarai.
- Studi transformasi nilai-nilai kebudayaan pada elemen ruang dalam dan ruang luar Pelabuhan Penumpang Kapal Laut
- Menjadikan Pelabuhan Labuan Bajo sebagai sebuah gerbang yang dapat memberikan “image” awal orang tentang nilai-nilai kebudayaan Manggarai
- Menemukan aspek-aspek yang terkait dan menunjang sebuah Pelabuhan Penumpang Kapal Laut yang dapat mengakomodasi aktivitas di dalamnya.
- Membahasakan nilai-nilai kebudayaan Manggarai ke dalam perancangan Pelabuhan sehingga tercipta lingkungan yang memiliki “cultural basic” dan kontekstual dengan lingkungan terbangunnya.

*Pendahuluan*

## 1.5. LINGKUP PEMBAHASAN

### 1.5.1. Materi Studi

Mengadakan analisis terhadap aspek-aspek yang berkaitan / berpengaruh dalam pembangunan Pelabuhan Penumpang Kapal Laut di Labuan Bajo yang kontekstual dengan lingkungan terbangunnya, yang meliputi :

- Studi terhadap bangunan pelabuhan penumpang kapal laut sebagai bangunan transportasi.
- Studi terhadap kebudayaan Manggarai sebagai *spirit* perencanaan dan perancangan
- Studi terhadap arti kontekstual itu sendiri, berikut kaitannya dengan “sense of place” atau identitas tempat.
- Studi terhadap elemen ruang dalam dan ruang luar.
- Studi terhadap “gerbang”.
- Studi transformasi *guidelines* yang ditemukan dalam analisis pada Elemen Ruang Dalam dan Ruang Luar bangunan Pelabuhan Penumpang Kapal Laut di Labuan Bajo.

### 1.5.2. Substansi

Semua hal yang akan dibahas dalam skripsi ini dibatasi dalam ruang lingkup disiplin ilmu arsitektur.

- Pelabuhan Penumpang Kapal Laut di Labuan Bajo dalam lingkup Arsitektur
- Kontekstualitas dalam lingkup arsitektur
- “Gerbang” dalam lingkup Arsitektur
- Transformasi temuan nilai-nilai Kebudayaan Manggarai ke dalam lingkup Arsitektur (elemen ruang dalam dan ruang luar).

### 1.5.3. Lingkup Spasial

Secara garis besar kajian meliputi :

### *Pendahuluan*

- Skala Pelabuhan Penumpang Kapal Laut Nasional, dengan tetap memperhitungkan Pelayaran Wisata Asing yang datang dan pergi (temporal)
- Wujud Kebudayaan & Unsur Kebudayaan menurut Koentjoroningrat.
- Bangunan terminal penumpang kapal laut dan ruang luarnya beserta dermaga, dengan tetap mempertimbangkan logika struktur dan konstruksi tanpa membuat perhitungan detail.

#### 1.5.4. Lingkup Temporal

Kajian dan konsep tetap melihat konteks berkelanjutan dengan analisis sampai 10 tahun ke depan (tahun 2014).

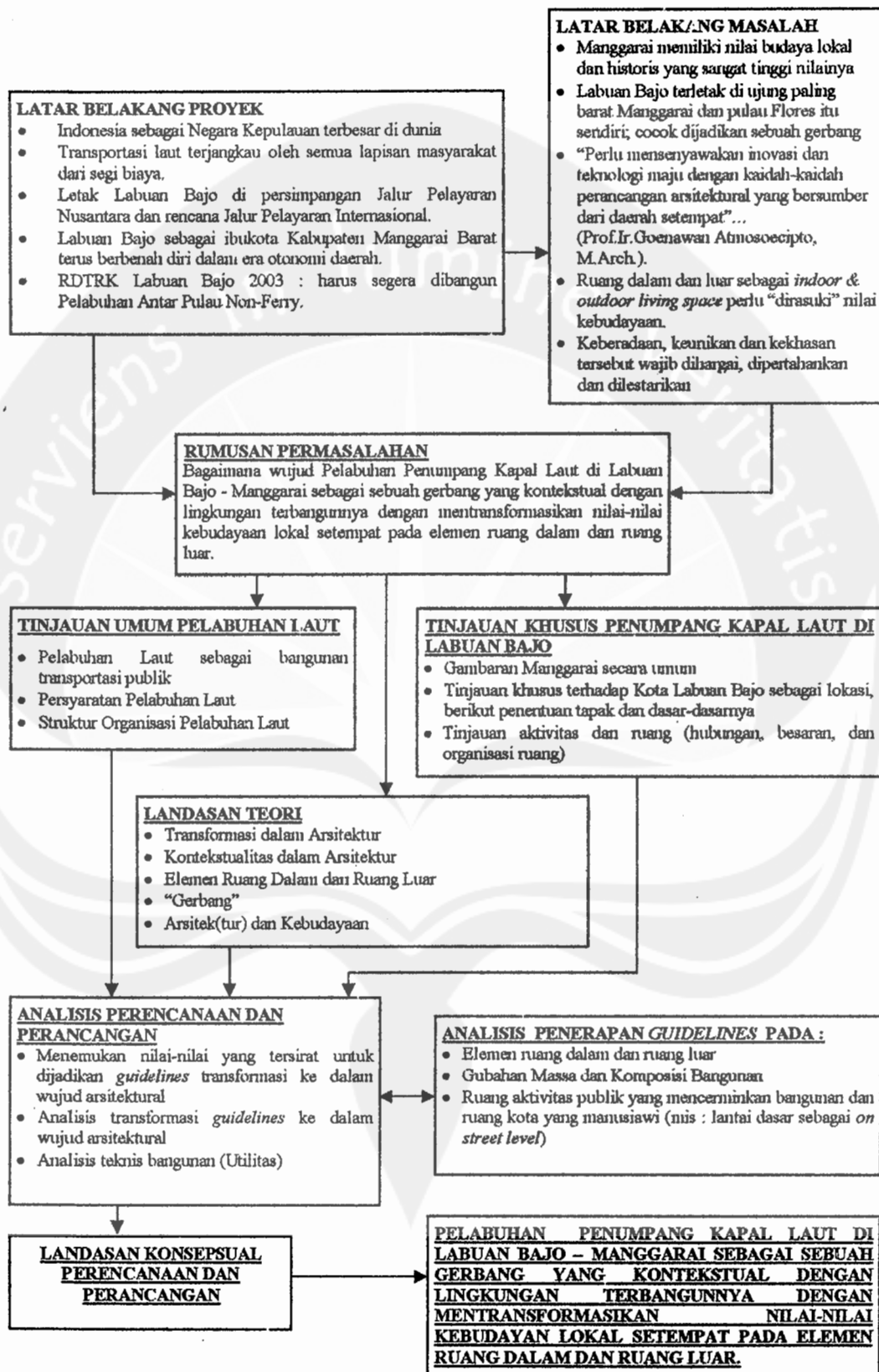
### **1.6. METODA PEMBAHASAN**

#### 1.6.1. Pola Prosedural

- Deduksi : dengan memaparkan atau melakukan pengumpulan data-data baik berupa statistik ataupun data-data primer untuk pemecahan masalah – misalnya data wujud kebudayaan Manggarai dalam hal falsafah hidup, teknologi dan sebagainya -, lalu dianalisis untuk mendapatkan kesimpulan dan *guidelines* sebagai acuan analisis pemecahan masalah.
- Induksi : dengan melakukan sintesa terhadap kesimpulan-kesimpulan yang diperoleh sebagai sebuah konsep perencanaan dan perancangan.
- Kreasi : dengan mengimpresi suatu masalah dan merumuskannya ke dalam sebuah ide / konsep baru yang berbeda dari yang sebelumnya namun dapat diterima.

*Pendahuluan*

1.6.2. Pola Pikir



Sumber : Analisis Penulis,2004

*Pendahuluan*

## 1.7. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

### BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metoda pembahasan, dan sistematika pembahasan.

### BAB II TINJAUAN UMUM TERHADAP PELABUHAN LAUT

Berisi tentang tinjauan umum terhadap Pelabuhan Laut dan klasifikasinya seperti pelabuhan penumpang, pelabuhan barang, pelabuhan militer, dan pelabuhan ikan; syarat-syarat / peraturan umum dan khusus seperti dermaga; serta struktur organisasi dalam Pelabuhan Penumpang Kapal Laut.

### BAB III TINJAUAN KHUSUS PELABUHAN PENUMPANG KAPAL LAUT DI LABUAN BAJO

Berisi kondisi Kota Labuan Bajo sebagai lokasi serta kondisi eksisting tapak. Juga berisi tinjauan non permasalahan seperti aktivitas di Pelabuhan Penumpang Kapal Laut di Labuan Bajo, kebutuhan ruang, besaran ruang dan organisasi ruang.

### BAB IV LANDASAN TEORI

Berisi teori-teori yang menjadi dasar untuk mengkaji pemecahan masalah, seperti teori transformasi, teori kontekstual dan kaitannya dengan “genius loci”, serta teori mengenai elemen ruang dalam dan ruang luar, gerbang dan kaitan antara Arsitek(tur) dan Kebudayaan.

### BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Merupakan tahap analisis permasalahan, meliputi analisis terhadap makna yang terkandung dalam kebudayaan Manggarai; dalam

*Pendahuluan*

makna ini dapat ditemukan nilai-nilai kebudayaan yang tersirat di dalamnya untuk dijadikan *guidelines* perancangan serta mentransformasikannya ke dalam wujud fisik pelabuhan penumpang kapal laut sebagai sebuah “gerbang” di Labuan Bajo.

BAB VI KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Merupakan hasil analisis dari pendekatan konseptual yang berbentuk susunan yang siap ditransformasikan ke dalam bentuk desain fisik.