

THE LOST-CITY DAN LOST-SPACE KARENA PERKEMBANGAN PENGEMBANGAN TATA-RUANG KOTA

Kasus: Koridor Komersial Jalan Tunjungan, Kotamadya Surabaya

Benny Poerbantanoë

Staf Pengajar Fakultas Teknik, Jurusan Arsitektur – Universitas Kristen Petra

ABSTRAK

Kota adalah arsitektur. Arsitektur yang bukan sekedar gambar (wujud fisik-visual) dari kota yang bisa dilihat saja, melainkan juga sebagai suatu konstruksi. Yaitu konstruksi dari kota sepanjang waktu (Aldo Rossi, 1980).

Kota merupakan karya seni yang sempurna, yang dibuat hanya oleh orang-orang yang benar-benar mengerti tentang urban. Konsep kota atau tepatnya urban-artefak sebagai karya seni selalu muncul dan ditemukan dalam bentuk-bentuk yang bervariasi ; dalam segala jaman dan kehidupan sosial-religius. Urban-artefak selalu berkaitan dengan tempat, peristiwa dan wujud-kota.

Kota pada umumnya mempunyai sifat dinamis, alias tidak statis. Oleh karena itu tidaklah berlebihan apabila terdapat pernyataan umum yang menyebutkan bahwa; kota itu adalah lambang perjalanan sejarah, teknologi dan jamannya.

Namun jika disimak dari sistem-sejarah maupun sistem-visual. Banyaknya ruang fisik dan sosial telah berubah baik secara kualitas maupun kuantitas, sebagai konsekwensi logis adanya pertumbuhan (perkembangan dan pengembangan) dari ruang fisik dan sosial, yang belum dikelola secara benar dan baik. Bisa mengganggu keseimbangan , serta merusak kesan dan memori publik tentang identitas dan citra. Yang akhirnya akan dapat melahirkan apa yang disebut dengan *lost space*.

Surabaya adalah salah satu kota besar di Indonesia, yang memiliki beberapa *artefak-urban* yang spesifik. Salah satunya yaitu jalan Tunjungan; yang pernah didesain serta dikembangkan pada masa pemerintahan *Gemeente*, sebagai "koridor komersial" Belanda dengan segala kelebihan dan kekurangannya. Walaupun tidak sampai tersentuh oleh tangan Thomas C. Karsten, seorang planolog Belanda yang berkarakteristik untuk desain kota-kota kolonial di Indonesia sebagaimana kota-kota besar lainnya, seperti; Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Malang, Ujung-pandang.

Bagi generasi tua, Surabaya kini kemudian terkenal dengan dengan julukan *the lost city*, karena menurunnya beberapa kualitas artefak-urban yang dimilikinya. Dimana salah satunya adalah koridor komersial jalan Tunjungan tersebut diatas.

Kata kunci: Koridor jalan Tunjungan, Kotamadya Surabaya, Kota yang hilang (*Lost-City*), Ruang luar yang mubasir (*Lost-space*)

ABSTRACT

Every town has its own architectural performance. And architecture is not merely a physical landscape of buildings in a town, as seen by the observer, but it has a deeper meaning, which displays the art of structures and constructions. It is a sequence of buildings along the course of its history (Aldo Rossi, 1980).

A Town is a complete work of art, performed by men of urban knowledge. The concept of a town or urban workmanship arises from time to time as a work of art in multiple variations, together and according to spirit of the time, included its aspects of belief and religion. The urban work of art or urban artefact is always related to location, historical events and the specific urban look.

Generally a town has particular rhythm and dynamics, at least it does not remain static. Therefore it is quite right, when we say, that a town represents the course of its history and technology during the period of its existence.

But when we scrutinise along the historical and visual systems, it turns out that so many physical and social spaces have been altered with regard to their quality and quantity, as result mis management of the physical and social spaces by less careful urban reformists. They may bring about certain imbalance in the system, destroying public imagination and memory about the identity and message conceived at the time of their construction. At the this may affect a condition, commonly called the lost space.

Surabaya is one of the larger towns in Indonesia, which at one time possessed a number of urban artefacts and workmanship. One of which is the Tunjungan Street, designed and developed by the Gemeente Administration of the Dutch as commercial corridor of the town, with all its advantages and shortcomings. In spite of the fact that it has never been touched by the hands of the prominent urban planner Mr. Thomas C. Karsten, who has prepared and worked out the architecture of the bigger towns of the former Netherlands Indies like Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Malang and Ujung Pandang with their respective specific colonial character impression.

For the aging generation of the town, Surabaya is called with much regret as the lost city, because of the declining quality of some of its urban artefacts, which once has been their pride and their joy. The abovementioned commercial corridor of Jalan Tunjungan is an example of a lost space.

Keywords: Tunjungan street, Surabaya, Lost-City, Lost-space

PENDAHULUAN

Visualisasi "Soerabaja Tempo Doeloe" melalui pameran foto sering digelar dan dihadirkan kembali oleh berbagai kalangan kelompok masyarakat pada *event-event* penting seperti dalam rangka menyambut dan memperingati; hari ulang tahun (HUT) kota Surabaya, hari kemerdekaan Republik Indonesia, hari Pahlawan, dan lain-lain sebagaimana juga dilakukan untuk kota-kota besar lainnya di Indonesia maupun manca negara. Foto-foto yang sebagian dibuat oleh Klossterman (warga Belanda), seolah menyadarkan akan banyaknya bangunan-gedung lama dan bersejarah yang lenyap dari kota Surabaya. Dari catatan Klossterman, pada tahun 1940-an di Surabaya ada sekitar 550 bangunan-gedung yang spesifik. Tetapi lebih dari 300 bangunan-gedung itu kini telah digerus jaman, entah diruntuhkan atau sekedar berganti wajah. *The lost city*, alias "**yang telah hilang**" dari kota ini. Itulah agaknya yang ingin ditunjukkan dari penyelenggaraan pameran atas adanya; pesan Klossterman (1998) sehubungan dengan catatannya itu, yang menitipkan agar bangunan-gedung (lama, bersejarah) perlu dirawat. Bukan saja sebagai tujuan wisata, tetapi juga sebagai penghormatan warga terhadap peninggalan sejarah (pendidikan). Hanya untuk tujuan wisata serta penghormatan warga terhadap peninggalan sejarah (pendidikan) sajakah, adanya fisik bangunan-gedung yang telah hilang dari kota ini perlu dicermati kembali?

Adakah dampak lain yang bisa muncul, serta perlu dipreventif-diantisipasi dari adanya fisik bangunan-gedung yang telah hilang itu, guna perjalanan bagi kehidupan kota Surabaya selanjutnya ?

KORIDOR KOMERSIAL BERSEJARAH JALAN TUNJUNGAN

Koridor jalan Tunjungan adalah bagian kota yang telah menjadi saksi pertumbuhan (perubahan) Surabaya, sejalan dengan bergulirnya waktu. Kawasan koridor jalan Tunjungan dianggap istimewa sebagai warisan dan bukti sejarah masa lalu karena ;

- merupakan bagian dari pusat kota Surabaya yang menjadi bagian perkembangan kota Surabaya dari arah Utara ke Selatan, serta berfungsi sebagai kawasan komersial.

- merupakan kawasan unik yang memang sejak awal dirancang untuk kegiatan komersial sekaligus sebagai urat nadi kota.

Koridor jalan Tunjungan agaknya layak untuk diidentifikasi sebagai sebuah **koridor komersial bersejarah** bagi kota Surabaya. Hal tersebut menjadi lebih signifikan bila dilihat dari sudut; **kwalitas sejarah**, **kwalitas estetika**, **kwalitas sosial**, dan **kwalitas ilmu pengetahuan** yang melekat padanya.

Kwalitas sejarah, koridor komersial jalan Tunjungan merupakan saksi dan bukti perkembangan kota Surabaya. Di sini telah nama tercatat tokoh Dan peristiwa yang mempunyai signifikansi sejarah bertaraf nasional.

Kwalitas Estetika, karakter bangunan di koridor komersial jalan Tunjungan yang terbentuk dari struktur koridor komersial sejak awal keberadaannya telah membentuk karakter arsitektur yang unik dan khas, yang diwakili oleh tiga langgam arsitektur, yaitu; *Empire style*, *Arsitektur Indische*, *Arsitektur New Bouven*. Ciri masing-masing langgam yang dibentuk oleh elemen-elemen arsitekturnya mempunyai karakter yang khas Dan unik sehingga memberikan kualitas signifikansi yang tinggi bagi koridor ini secara keseluruhan.

Kwalitas Sosial. Koridor komersial jalan Tunjungan sejak awal keberadaannya hingga kini telah berperan sebagai koridor sosial tempat orang meluangkan waktu, berbelanja atau hanya sekedar lewat. Walaupun kualitas tersebut mengalami fluktuasi sejalan dengan perkembangan sejarah. Kridor ini sebagai bagian penting dari kota Surabaya tetap memiliki signifikansi sosial yang tinggi (ingat lagu; *Rek ayo rek, mlaku-mlaku nang Tunjungan*).

Kwalitas Ilmu Pengetahuan. Di koridor komersial jalan Tunjungan terdapat beberapa tetenger sejarah yang menandai perjuangan bangsa Indonesia melawan penjajahan. Ini mewarnai koridor ini sebagai saksi sejarah perkembangan kota Surabaya dan Perjuangan Bangsa Indonesia, yang sekaligus menjadikannya sebagai museum hidup yang dapat berfungsi sebagai ajang pendidikan srekaligus kesenangan bagi masyarakat kota.

Kini koridor komersial jalan Tunjungan terkesan telah berkembang serta dikembangkan tanpa didesain dan distrukturkan, dengan mencermati **kawasan** dan **bangunan** yang telah ada terlebih dahulu secara komprehensif. Perlindungan, peningkatan dan kesinambungan dari perbaikan koridor jalan Tunjungan yang

merefleksikan elemen ; budaya kota, sosial, ekonomi, politik dan sejarah arsitektur sebagai upaya agar segala sesuatu yang berkaitan dengan warisan budaya tidak hilang serta dapat ditampilkan seperti apa adanya, tampak belum dilakukan secara terpadu.

Pentingnya melihat kawasan yang berkaitan dengan; **sistem-budaya** dan **sistem-visual** tampak belum disadari dengan sepenuhnya oleh pengelola kota . Sebagai upaya untuk tetap dapat mempertahankan wujud budaya yang ada dan hidup di suatu kawasan pada wilayah perkotaan, walaupun kegiatan yang ada mungkin saja bisa berubah.

Sistem-budaya yang mencakup interaksi manusia dengan tapak di kota tempat manusia tinggal, dimana terjadi perubahan-perubahan sejalan dengan perkembangan kegiatan manusia dari masa lalu hingga kini, yang meliputi ; **pembabakan sejarah** (kebijakan politik & pengembangan), **perkembangan kota**, **perkembangan tata-bangunan**, **perkembangan fungsi-bangunan**, **kegiatan kawasan**, **peraturan pemerintah & dampaknya**, **nama & peristiwa**, agaknya masih belum seutuhnya dicermati serta dijadikan sebagai dasar bagi perencanaan dan perancangan pengembangan koridor komersial jalan Tunjungan di masa kini dan yang akan datang. Agar tetap berjati diri serta berkelanjutan.

Menurut R.Nugraha dkk, (1998) dari **pembabakan sejarah** , bila dicermati terlihat adanya perubahan-perubahan politik yang berpengaruh pada keputusan pengembangan kota Surabaya (termasuk koridor jalan Tunjungan) pada periode-periode ; pra 1870, 1870-1905, 1906-1940, 1941-1945, 1945-1970, 1971-1997. Pemberlakuan Undang-undang Gula & Agraria, pemberian peran yang lebih besar kepada Swasta, meningkatnya tata guna-lahan, pembongkaran Benteng kota Surabaya telah mendorong dan menjadikan kota semakin berkembang luasannya (diawali ke arah selatan, linier mengikuti alur Kalimas dan seterusnya ke segala arah).

Dari **perkembangan kota Surabaya**, menurut R. Nugraha dkk, (1998), dapat dicermati pula adanya pertumbuhan fisik-spasial yang terkait dengan pembabakan sejarah, pada periode-periode; pra 1870 (Surabaya mulai dirasakan memerlukan pemekaran), 1870-1905 (Surabaya dimekarkan ke arah, Tunjungan tumbuh menjadi koridor komersial), 1906-1940 (tumbuh dan stabilnya perekonomian kota mendorong terjadinya perubahan bangunan dan

tapak di koridor Tunjungan), 1941-1945 (masa pendudukan oleh tentara Jepang, tidak terjadi banyak perubahan di koridor jalan Tunjungan), 1946-1970 (karena kondisi politik & ekonomi, pada periode ini Tunjungan tidak banyak mengalami perubahan), 1971-1997 (*booming minyak*, Tunjungan berkembang pesat, karakter arsitektur asli bangunan komersial banyak ditutupi oleh tata informasi aluminium).

Dari **perkembangan tata-bangunan**, menurut R.Nugraha dkk, (1998) di koridor jalan Tunjungan yang diklasifikasikan menurut periode-periode; 1906-1920, 1921-1940, 1940 (71) - 1997, bila dicermati dapat dilihat adanya pertumbuhan tipologi bangunan. Dari awalnya yang dimulai dengan; tipe bangunan-tunggal karena tanah untuk kaveling yang masih luas, kemudian berkembang menjadi bangunan-deret (*street oriented building*) karena pesatnya kegiatan komersial. Dan yang akhirnya terlihat sekarang adalah perubahan yang mengarah kepada sistem-blok (mini megastruktur).

Dari **perkembangan fungsi bangunan**, menurut R.Nugraha dkk, (1998) di koridor jalan Tunjungan yang diklasifikasikan menurut periode-periode; 1906-1940, dekade 1940, dekade 1970 hingga sekarang, dapat dilihat adanya perkembangan dari sekedar fungsi komersial (dagang) menjadi fungsi perkantoran, hiburan dan perhotelan (jasa).

Dari **perkembangan peraturan pemerintahan daerah** dan dampak yang ditimbulkannya, menurut R.Nugraha dkk, (1998), baik pada dekade 1970 an , dekade 1980 an serta dekade 1990 an. Bila dicermati dapat terlihat bahwa adanya; penghapusan jalur trem-listrik, perubahan arus lalu-lintas dari dua arah menjadi satu arah, penetapan Tunjungan sebagai salah satu CBD dari 7 CBD kota berdampak kepada ; gerbang koridor menjadi tinggal satu dari arah utara saja, kegiatan komersial menjadi ramai hanya pada jam-jam pulang kantor saja, intensitas komersial mulai merosot.

Dari **nama dan peristiwa**, menurut R.Nugraha dkk, (1998), dapat diketemukan dan dikenali nama-nama arsitek belanda yang banyak berkarya di Indonesia, dimana karyanya juga mewarnai koridor komersial jalan Tunjungan di masa lalu. Seperti misalnya Cp. W. Schoemaker dengan desain bangunan Java Store nya, T.H Van Oyen dengan desain kantilever lebih dari 2 meter untuk bangunan Helenndorn nya (toko Sentral). Sementara itu koridor jalan Tunjungan pada masa perang kemerdekaan Indonesia juga

dikenal sebagai tempat dan terjadinya peristiwa insiden Bendera 19 September 1945.

Demikian pula halnya dengan **sistem-visual** meliputi; **langgam arsitektur, wajah jalan, rongga, tata-informasi (signage), bentang-langit (skyline), bentuk massa, setback** dan **arcade**, tampak juga diabaikan.

Menurut R.Nugaraha dkk, (1998), dari **perkembangan langgam arsitektur** yang terklasifikasi dari periode-periode; 1870-1905, 1906-1940, 1941-1945 & 1946-1970 serta 1970-1997, bila dicermati secara seksama dapat dideskripsikan adanya tiga langgam yang hadir menjadi warna serta mewakili keunikan karakter arsitektur di koridor komersial jalan Tunjungan, yaitu ; Empire style, Indische dan Nieuwe Bouwen. Yang kemudian banyak dirobokkan untuk digantikan dengan yang baru.

Dari **wajah jalan**, menurut R. Nugraha dkk, (1998); yang terbentuk dari deretan bangunan komersial berlantai 2 dan tiga, sudut jalan diakhiri oleh bangunan sudut sebagai penanda dengan ciri bangunan lebih besar/tinggi (atau bangunan dengan menara), fasade bangunan didominasi oleh bukaan/rongga yang membentuk ritme, pola-pola horizontal dan vertikal terlihat jelas dan tegas membentuk ritme bangunan disepanjang koridor, yang merupakan ciri khas dan keunikan wajah koridor komersial jalan Tunjungan. Pada perkembangannya kehadiran bangunan baru tidak lagi memperhatikan ketinggian dan ritme pola-pola horizontal dan vertikal yang telah ada.

Rongga, menurut R.Nugaraha dkk, (1998). Salah satu elemen wajah bangunan adalah bukaan atau rongga. Persentase rongga atau bukaan tersebut merupakan perbandingan besarnya rongga terhadap luas fasade keseluruhan. Pada wajah di koridor jalan Tunjungan, unsur rongga merupakan unsur yang mendominasi secara khas, karena terbentuk oleh tonjolan dan relung yang berulang-ulang (ritmis) dengan dominasi pola-pola horizontal. Unsur rongga yang sedemikian rupa merupakan ciri khas arsitektur modern, dalam hal ini arsitektur Nieuw Bouwen.

Tata Informasi, menurut R.Nugaraha dkk, (1998). Tata informasi atau *signage* di koridor komersial jalan Tunjungan dapat dilihat sebagai adanya ; pola-pola horizontal dan vertikal yang membagi fasade menjadi bidang-bidang untuk *signage*, serta *signage* merupakan bagian dari fasade arsitektural yang unik. Pada perkembangannya *signage* telah menutupi seluruh fasade bangunan semata-mata untuk memenuhi

kepentingan komersial tanpa memperhatikan estetika **Bentang langit**, menurut R. Nugraha dkk, (1998). Bentang langit (*skyline*) di koridor komersial jalan Tunjungan didominasi oleh garis horizontal yang dinamis dan ritmis. Garis tersebut dibentuk oleh menara-menara bangunan berlanggam New Bouwen yang menjadi ciri khas koridor komersial jalan Tunjungan. Hal ini menjadi keunikan skyline Koridor Tunjungan. Pada perkembangannya bangunan-bangunan baru tidak lagi mempertahankan ritme ini sehingga merusak keunikan *skyline* Tunjungan.

Bentuk massa, menurut R. Nugraha dkk, (1998). Bentuk/masa bangunan di koridor komersial jalan tunjungan didominasi oleh bentuk bangunan persegi plastic platonis. Yang menjadi masalah adalah perkembangan baru tidak memperhatikan bentuk massa bangunan yang telah ada di koridor tersebut. Sedangkan yang bisa disebut potensi dalam hal ini adalah bahwa pengembangan bangunan selanjutnya harus memperhatikan bentuk massa eksisting agar karakter unik koridor komersial jalan tunjungan tetap dapat dipertahankan.

Set Back dan Arcade, menurut R. Nugaraha dkk, (1998). *Arcade* terdapat pada sebagian segmen. Bagian sisi timur lebih banyak memiliki arcade dibandingkan dengan sisi barat. *Setback* bangunan terdapat pada ruang-0ruang yang digunakan untuk trotoir dan pelebaran jalur pejalan kaki.

Sementara itu dari deskripsi analitis kuantitatif tentang "**bangunan**" di koridor komersial jalan Tunjungan pada tahun 1998, (dapat ditunjukkan situasi-kondisi yang tersisa sejak pertama kali dikembangkan secara legal formal sebagai kawasan komersial pada tahun 1906, sebagai berikut dibawah ini, (R. Nugraha dkk., 1998);

A. Kualitas Sejarah

- tidak mempunyai nilai historis (52 %).
- berumur hampir 50 tahun (15,1 %).
- telah berumur 50 tahun (9,2 %).
- berumur 50 tahun, memiliki langgam arsitektur 1 atau 2 atau 3 (17,1 %).
- berumur 50 tahun, memiliki karakter arsitektur unik, dan berhubungan dengan nama atau peristiwa.

B. Kualitas Estetika

(a). Karakter Arsitektural

- tidak memiliki langgam 1 atau 2 atau 3 (47 %).

- memiliki < 50 % ciri langgam 1 atau 2 atau 3, bukan dari masanya (16,2%)
- memiliki > 50 % ciri langgam 1 atau 2 atau 3, dari masanya, berpenampilan biasa (11,8 %).
- memiliki . 50 % ciri langgam 1 atau 2 atau 3, dari masanya, berpenampilan tidak biasa (9,2 %).
- memiliki > 50 % ciri langgam 1 atau 2 atau 3, dari masanya, berpenampilan unik (15, 8 %).

(b). Jumlah Lantai

- berlantai > 5 (2,6 %).
- berlantai 4 (5,4 %).
- berlantai 1 (15,7 %).
- berlantai 2 (47,4%).
- berlantai 3 (28,9 %)

(c). Lokasi Dalam Blok

- tidak ada hubungan dengan bangunan sekitar (5,2 %).
- bangunan tunggal (9,3 %).
- diantara dua bangunan (63,2 %)
- bangunan sudut tunggal (17, 1 %).
- bangunan sudut berhubungan dengan bangunan sekitar (5,2 %).

(d). Bukaan / Rongga

- bukaan 20 % dari *facade* (2,6 %).
- bukaan 20%-29% dari *facade* (14,6%).
- bukaan 30%-39% dari *facade* (40,&%).
- bukaan 40%-49% dari *facade* (35,%).
- bukaan 50%-59% dari *facade* (6,6%).

(e). Tanda (*Signage*)

- menutupi seluruh bangunan (60 %).
- terbaca, tidak menutupi seluruh bangunan, tidak harmonis dengan *facade* (7,2 %).
- terbaca, harmonis dengan *facade* (13,2 %).
- terbaca, harmonis dengan *facade*, menarik (11,8 %).
- terbaca, harmonis dengan *facade*, menarik dan baik secara estetika (7,8 %).

C. Kualitas Sosial

- secara fisik tidak dapat diakses dengan mudah (3,9 %).
- dapat diakses dengan prosedur (5,8 %).
- dapat diakses dengan mudah (46 %).
- dapat diakses dengan mudah, memberi sumbangan kepada kepentingan umum, misal ; arkade, kanopi atau trotoar yang lebih lebar atau setback (43 %).

- dapat diakses dengan mudah, sumbangan kepada kepentingan umum dan mempunyai fungsi sosial (1,3 %).

D. Kualitas Fungsional

- tidak berfungsi sama sekali (7,9 %).
- tidak berfungsi dengan baik (26, 3 %).
- berfungsi. Jika komersial : toko tetap buka (48,7 %).
- berfungsi dengan baik. Jika komersial : toko tetap buka, pengunjung yang tetap banyak (14,5%).
- berfungsi dengan baik sekali. Pengunjung banyak, menjadi obyek turis (2,6 %).

E. Kualitas Struktur

- rusak (2,6 %).
- rusak dan perlu diperbaiki (6,6 %).
- baik (76,3 %).
- baik, bangunan lama yang telah diperbaiki atau bangunan yang masih baru (7,9 %).
- baik sekali, bangunan lama yang telah dipugar (6,6 %).

MELEMAHKAN IDENTITAS DAN CITRA

Bangunan-gedung (bentuk & masa bangunan beserta fungsinya) adalah salah satu unsur-sinergis pembentuk arsitektur-kota, di samping unsur-unsur lainnya seperti; **ruang-luar yang terbentuk** (*exterior space*), **sirkulasi** (kendaraan & pedestrian) **serta pelataran parkir, penghijauan & masalah ekosistem, unsur-unsur penunjang lainnya** (utilitas-kota dll), serta **berbagai unsur non-fisik yang mempengaruhi pembentukan asitektur-kota** (Danisworo, 1990).

Kota adalah arsitektur. Arsitektur yang bukan sekedar gambar visual dari kota yang bisa dilihat saja, melainkan sebagai suatu konstruksi. Yaitu konstruksi dari kota sepanjang waktu. Kota adalah karya seni manusia yang sempurna, yang dibuat hanya oleh orang-orang yang benar-benar mengerti tentang urban.

Konsep kota tepatnya artefak-urban sebagai karya seni selalu muncul dan ditemukan dalam bentuk-bentuk yang bervariasi, dalam segala jaman dan kehidupan sosial-religius. Artefak-urban selalu berkaitan dengan suatu tempat, peristiwa dan wujud kota.

Pada awalnya, manusia membangun rumah untuk menyediakan lingkungan-binaan (terbatas) yang lebih menyenangkan, guna melindungi diri

dari cuaca-iklim mikro yang tidak diinginkannya, beserta pengaruh-gangguan luar lainnya. Dan kemudian akhirnya menciptakan lingkungan-binaan yang lebih luas, ditambah dengan tujuan untuk estetika.

Di jaman perunggu manusia mengadaptasikan lingkungannya untuk memenuhi kebutuhan-sosial nya melalui pembangunan lingkungan-binaan (terbatas) secara sederhana. Rumah adalah yang pertama kali dibuat, berfungsi untuk melindungi diri dari cuaca-iklim mikro, beserta pengaruh-gangguan lingkungan luar lainnya. Selanjutnya karena perkembangan waktu dan ruang, pengadaan rumah (*urban-nucleus*) berkembang menjadi sebuah tipe-upaya (metoda-membangun) oleh manusia dalam mengatasi pengaruh-gangguan alam serta kebutuhan lainnya, yang lebih luas dan tidak terbatas. Sampai kemudian pada akhirnya ada kuil dan beberapa bangunan yang menjadi serta dijadikan tipologi dari bangunan di sekitarnya. Tipologi berkembang menurut perkembangan kebutuhan dan estetika (penggabungan dari bentuk dan cara hidup masyarakat yang ada pada saat itu), dimana masing-masing lingkungan-sosial tertentu akan mempunyai tipologi tertentu pula. Termasuk tipe-upayanya. Sehingga pada dasarnya konsep dari tipologi serta tipe-upaya dapat menjadi pedoman bagi pembangunan serta pengembangan arsitektur dan lingkungannya (yang secara lebih luas dikenal sebagai tata-ruang).

Tata-ruang, baik perkotaan maupun perdesaan adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang baik direncanakan maupun tidak direncanakan. Sedangkan yang dimaksud ruang adalah wadah yang meliputi ruang; daratan, lautan dan udara sebagai satu kesatuan wilayah tempat manusia dan mahluk hidup lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya (pasal 1, ayat 1 UURI 24/1992).

Tata-ruang (kota) itu tersusun dari adanya komponen-komponen; tempat, manusia beserta kegiatannya; dimana komponen-komponen tersebut mempunyai sifat dinamis, saling mempengaruhi dan dipengaruhi, serta saling mengakibatkan, karena perkembangan waktu (Patrick Geddes, 1940).

Pesatnya pertumbuhan manusia beserta kegiatannya baik di perkotaan maupun perdesaan akan berpengaruh terhadap turunnya kualitas (estetika) dan kuantitas tempat sebagai wadah maupun akses bagi kehidupan. Sebagai akibat

dari sifat bahwa tempat (lahan/ruang daratan) itu terbatas dan tidak dapat diproduksi lagi.

Turunnya kualitas (estetika) dan kuantitas tempat pada giliran berikutnya akan juga semakin meningkatkan kuantitas dan kualitas pengaruh-gangguan terhadap manusia dan aktivitasnya, termasuk pada tempat itu sendiri. Sehingga apabila pada awalnya pengadaan rumah sebagai lingkungan buatan terbatas yang lebih menyenangkan, guna melindungi diri dari pengaruh-gangguan cuaca-iklim mikro secara sederhana dan terbatas. Kini akhirnya telah menjadi berkembang serta meluas, untuk tujuan dan guna menjawab tuntutan kebutuhan sosial, ekonomi, fisik manusia yang makin majemuk, akan terciptanya sebuah lingkungan-binaan yang kondusif dan akomodatif bagi terjaminnya akses bagi kehidupan. Lingkungan-binaan (kota, desa, rumah, bangunan-gedung lainnya) yang merupakan sinergi fungsi dari; wadah-aktivitas, filter-lingkungan, simbol-budaya/teknologi/jamannya dan sarana-investasi (Sullivan,1970), yang bermakna bagi terjaminnya; keamanan/ keselamatan & kesehatan publik, keseimbangan-lingkungan serta keberlanjutan kehidupan.(3-K).

Nilai dan prinsip yang terkandung dari tipologi tersebut diatas terus tumbuh berkembang dan dapat berubah, yang akhirnya kemudian diakui sebagai tipologi dari suatu arsitektur tertentu (karena karakteristik dan kespesifikannya, yang kemudian dijadikan sebagai artefak-urban (kolektif, individu) dari lingkungan yang bersangkutan. Dan seterusnya menjadi kesan serta dijadikan oleh publik sebagai identitas/tetenger dan citra

Oleh sebab itu, bagi Surabaya khususnya di koridor komersial bersejarah jalan Tunjungan, banyaknya bangunan-gedung (lama, bersejarah) "**yang telah hilang**" akan bisa menurunkan kualitas artefak-urban serta arsitektur-kota, melemahkan identitas dan citra yang telah lama hidup dan melekat padanya, serta makna tentang 3-K.

Menurut Tricart (19..), ada tiga klasifikasi skala yang dapat dipakai untuk melihat kualitas kehomogenan dan interaksi sosial antar bagian arsitektur-kota, termasuk artefak-urban dalam pembentukan identitas dan citra, yaitu; skala-jalan (termasuk area terbangun dan ruang-terbuka disekitarnya), skala-istrik (kumpulan blok-blok dengan karakternya) dan skala kota (kumpulan distrik-distrik). Disamping dalam klasifikasi pengenalan secara semata-mata pada lingkup tempat yang kita kenali dengan baik (Aldo Rossi, 1980).

Bangunan-gedung merupakan unsur utama pembentuk ruang-luar (*exterior-space*) pada lingkungan-binaan perkotaan (arsitektur-kota/artefak-kota). Bentuk dan masa bangunan akan mempengaruhi kualitas ruang luar yang terbentuk. Bentuk, masa, kepadatan, tinggi bangunan-gedung itu lazimnya diatur melalui ketata-kotaan. Namun yang menentukan kualitas ruang-luar bukan hanya bentuk, masa, kepadatan dan tinggi bangunan-gedung itu saja, tetapi; fungsi, intensitas penggunaan serta arsitekturnya. Misalnya ; perihal warna, tekstur, bentuk-tampak (*facade*), gaya, teknologi.

Contoh, apabila di suatu bagian kota lama (tua) yang memiliki banyak bangunan-gedung dengan dominasi arsitektural yang karakteristik (seperti langgam; *empire style*, arsitektur *indische* dan arsitektur *new bouven* pada bangunan-gedung bangunan-gedung di koridor komersial jalan Tunjungan), ada sebagian dari bangunan-gedung bangunan-gedungnya itu yang dihilangkan, atau ditambah/disisipi bangunan baru yang tidak sesuai dengan dominasi karakteristik yang ada. Maka akan rusaklah karakteristik dan kespesifikan suasana lingkungan yang semula dimiliki kota lama itu.

Hilang dan berubahnya bangunan-gedung; **toko Aurora** di pojok koridor jalan Tunjungan-Tanjunganom, **toko Sentral** (eks. Hellendorn) di pojok jalan Tunjungan-Kenari, **pasar Tunjungan** di depan hotel Mandarin Mojopahit (eks. hotel Oranye), **toko Louvre** di pojok jalan Tunjungan-Praban dan lain-lain sebagai unsur-unsur pembentuk arsitektur-kota. Dalam klasifikasi **skala-jalan** bisa disebut sebagai menurunkan kualitas karakter serta kespesifikan, yang merupakan identitas dan citra koridor komersial jalan Tunjungan sebagai salah satu artefak-urban kota Surabaya.

Seperti halnya juga dengan hilangnya "gapura-gapura temporer" yang pernah ada seperti; **Torii ala Jepang** di jembatan jalan Yos Sudarso, **gapura ala Cina** di perbatasan Jembatan-Merah dengan jalan Kembang Jepun sebagai pintu masuk ke arah kawasan Pecinan (*Chinese-Camp*), dan juga gapura ke arah kawasan Nyamplungan (*Arabisch-Camp*) yang waktu itu digunakan sebagai tanda tengah berlangsungnya *event* yang berkaitan kegiatan tradisional di lokal kawasan yang bersangkutan.

Hal itu bisa dibaca sebagai adanya sebuah kehidupan tradisional masyarakat setempat (peristiwa) yang karakteristik dan spesifik, telah menjadi tidak berkelanjutan di kota ini.

Karakteristik dan kespesifikan kehidupan masyarakat yang berkaitan dengan tempat, peristiwa dan wujud kota itulah yang menjadi tujuan dari wisata.

LOST SPACE

Pada saat ini, para perencana-perancang (arsitektur) kota menemui aneka-ragam tantangan guna menciptakan lingkungan-binaan kolektif yang berarti bagi pertumbuhan serta keberlanjutan kehidupan manusia. Seringkali hasil-hasil dari para perencana-perancang itu menjadi buruk dalam wujud maupun denah (tata-ruang) bagi penggunaan untuk aktivitas kehidupan secara publik .

Karena dinamika perkembangan-pengembangan tata-ruang kota yang sering terjadi, bangunan-gedung bisa menjadi "**terisolasi**" dalam sebuah lansekap-kota dan bukannya merupakan bagian yang tak terpisahkan dari satu kesatuan yang lebih besar dari sebuah artefak-urban dan arsitektur-kota yang antara lain terdiri dari; masa-bangunan beserta fungsinya, ruang-luar yang terbentuk, sirkulasi (kendaraan & pedestrian) serta pelataran parkir, penghijauan dan masalah ekosistem pada umumnya, unsur-unsur penunjang (utilitas-kota dll.), serta unsur-unsur non-fisik yang mempengaruhi pembentukan.

Keputusan-keputusan (termasuk penghilangan bangunan-gedung lama-bersejarah) seringkali diambil dengan hanya melihat denah rancangan dua dimensi secara fungsi, tanpa memperhitungkan hubungan tiga dimensi terhadap bangunan-bangunan lainnya, tanpa pula pengertian yang luas terhadap keberadaan manusia di dalam dan sekitarnya. Sehingga menyebabkan timbulnya **anti space** atau **lost space**.

Lost-space adalah area urban yang tidak diinginkan, tidak memberi sumbangan positif kepada lingkungan sekelilingnya. Tanpa definisi, tanpa batas yang jelas, serta gagal untuk menghubungkan elemen-elemen urban secara bertalian.

Lost-space dapat terjadi karena; **peningkatan intensitas pergerakan kendaraan bermotor, gerakan arsitektur modern, pembaharuan zoning dan peremajaan kota, privatisasi ruang publik dan perubahan penggunaan lahan** (Roger Trancik, 1986).

Hilangnya beberapa bangunan-gedung (lama, bersejarah) tidak tertutup kemungkinan

adalah akibat dari adanya kebijaksanaan kota untuk mengimplementasi hal-hal seperti yang menjadi penyebab terjadinya *lost-space* tersebut diatas, tanpa sadar karena kebetulan baru melihatnya hanya sebagai tuntutan-kebutuhan akibat perkembangan waktu yang perlu diakomodasi.

Di dalam sebuah kota, **ruang-luar** adalah ruang di luar bangunan-gedung, yang meliputi seluruh ruang diantara bangunan-gedung. Ruang-luar ada yang bersifat publik, seperti misalnya ; jalan, taman, sungai. Ada yang bersifat milik pribadi (privat); seperti misalnya; halaman rumah.

Adapula milik pribadi tapi diatur demi kepentingan umum, seperti tanah-sempadan. Serta ada juga ruang luar yang terjadi akibat dibongkarnya bangunan-bangunan tertentu dan bekas yang ditinggalkannya belum segera dibangun kembali. Di Surabaya banyak kita temui dan umum dikenal sebagai "lahan-tidur".

Ruang-luar di kota pada umumnya merupakan elemen buatan/direncanakan (*exterior-space*), namun ada kalanya juga terjadi sebagai lemen alamiah, seperti; sungai atau lembah yang melalui kota.

Ruang-luar juga dapat dikategorikan berdasarkan fungsi suatu kawasan tertentu di dalam kota, seperti misalnya ruang-luar kawasan; perumahan, perdagangan, perkantoran, industri, rekreasi dan lain-lain. Di dalam ruang-luar yang berada di kawasan dengan fungsi yang berbeda tentu akan dapat dijumpai adanya kegiatan yang berbeda pula.

Perbedaan kegiatan ini juga menyebabkan bentuk, karakter dan kualitas ruang-luar yang dibutuhkan juga saling berbeda satu sama lainnya, demikian juga suasana yang ditimbulkan oleh kegiatan tersebut. Dengan demikian tiap-ruang luar mempunyai karakteristik yang sesuai dengan fungsi bagian kota dimana ruang-luar tersebut berada. Karakteristik ruang-luar koridor komersial jalan Tunjungan (lama) jelas berbeda ruang-luar koridor jalan Mayjen. Soengkonono. Berbeda pula dengan koridor jalan Kembang Jepun (lama). Meski sama-sama kemudian ditetapkan sebagai sentral bisnis distrik bagi kota Surabaya.

Ruang-luar diantara bangunan-gedung ada yang berisikan kegiatan atau fungsi tertentu bagi publik (aktif), disamping ada pula yang bersifat pasif yang terbentuk diantara bangunan-gedung. Ruang-luar diantara bangunan-gedung yang bersifat pasif dan tidak berisi kegiatan tertentu biasanya dibutuhkan atau terjadi sehubungan

dengan masalah keamanan dan kesehatan, seperti misalnya untuk keperluan pencahayaan, penghawaan, pengamanan terhadap kebakaran dan gempa.

DAPAT DIDESAIN DAN DISTRUKTURKAN

Ruang-luar yang menampung kegiatan dan diperuntukkan bagi publik, seyogyanya dapat diatur untuk mendapatkan kualitas ruang dan lingkungan yang tertentu. Dalam hal ini terjadinya hubungan timbal balik antara ruang-luar dengan bangunan-gedung; bentuk dan masa bangunan yang menentukan kualitas ruang luar yang terjadi, dan sebaliknya ruang luar menentukan penting tidaknya kedudukan bangunan-gedung dalam lokasi yang bersangkutan. Ruang-luar dengan kualitas yang baik merupakan hal yang penting bagi kota, karena kualitas yang baik akan turut menentukan dan merangsang terjadinya kegiatan pada ruang-luar tersebut.

Pada kasus koridor komersial jalan Tunjungan, yang pada awalnya sepanjang koridor jalan tersebut adalah ruang-luar yang bisa disebut sebagai bersifat publik, karena tatanannya yang mampu merangsang terjadinya kegiatan *shopping-street*. Namun yang kini terjadi sepanjang koridor komersial jalan Tunjungan telah berubah dan cenderung mengarah menjadi *lost-space*.

Penghapusan trem-listrik (kereta rel listrik/KRL), perubahan arus lalu-lintas yang diikuti dengan semakin meningkatnya intensitas lalu-lintas kendaraan bermotor, telah menjadikannya tidak nyaman lagi untuk hidupnya kegiatan *shopping-street* oleh publik.

Karakter arsitektur asli bangunan bangunan komersial di koridor Tunjungan banyak yang ditutupi oleh tata informasi aluminium. Fungsi komersial banyak yang telah berubah menjadi fungsi perkantoran. Sementara penghilangan bangunan-gedung lama sebagai elemen-elemen mayor pembentuk dan pelingkup yang signifikan, seperti toko; Aurora, Sentral, Pasar-Tunjungan, Louvre dan lain-lainnya, menyusul kemudian Metro(?) atas nama tuntutan kebutuhan peremajaan dan intervensi gerakan arsitektur modern yang menjurus ke arah privatisasi ruang publik serta sentralisasi-isolasi kapling, adalah indikasi adanya degradasi pada kualitas sejarah dan estetika. Yang semakin lengkap mengantar ke arah pudarnya unity kelompok serta *sequences* yang spesifik dan

karakteristik dari koridor Tunjungan sebagai salah satu artefak-urban, khususnya dalam skala-jalan.

Penghadiran superblok dalam wujud bangunan berlantai banyak yang dapat melayani kebutuhan belanja publik dalam satu atap ala Tunjungan-Plaza, pembangunan hotel di bekas lahan toko Aurora dan Louvre sebagai sebuah super-blok (sebagai bentuk implementasi gerakan arsitektur modern, peremajaan kota dan perubahan zoning, privatisasi ruang publik), terlihat telah menjadi katalisator bagi proses transformasi ruang-luar, koridor komersial jalan Tunjungan dari sebuah *shopping-street* menuju sebuah *lost-space*.

REKOMENDASI

Untuk mencegah semakin meluasnya *the lost city* yang akan bisa melahirkan *bst space*, maka setiap upaya pengembangan kota terbangun perlu didahului dengan mengidentifikasi signifikansi budaya yang mencakup sistem-budaya dan sistem-visual secara komprehensif, melalui pendekatan; *figure ground*, *lingkage* dan *place theory*. Dengan dasar pemikiran; bahwa dalam proses dinamis suatu kota cenderung menuju pada evolusi daripada preservasi dan monumen-monumen yang berevolusi tidak hanya tampil sebagai hasil preservasi tetapi harus tampil sebagai elemen pengembangan yang propelling (Aldo Rossi, 1982).

DAFTAR PUSTAKA

1. Aldo Rossi, *Architehture Of The City*, Cambridge, Mass; Massachusetts Institut of Technolog Press, USA. 1982.
2. Broadbent, *Emerging Concepts In Urban Space Design*, London, Van Nostrad Reinhold Company Inc, USA. 1990.
3. Danisworo, Muhammad, *Urban Landscape Sebagai Komponen Penentu Kualitas Linkungan Kota*, makalah, Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik UK. Petra, Surabaya. 1989.
4. Lynch, Kevin, *Managing The Sense of Region*, Cambrigde, Mass; The Massachusetts Institut of Technolog Press, USA. 1978.
5. Lynch, Kevin, *Image Of The City*, Cambrigde, Mass; The Massachusetts Institut of Technolog Press, USA. 1979.
6. Lynch, Kevin, *A Good City Form*, Cambrigde, Mass; The Massachusetts Institut of Technolog Press, USA. 1980. pp 46.
7. Nugraha, Robby, *Koridor Komersial Bersejarah Tunjungan-Surabaya*, Tugas AR. 568- Pemugaran Bangunan dan Lingkungan, Program Magister Arsitektur, Program Pasca Sarjana ITB. 1998.
8. Sanoff, Henry, *Visual Research Methods in Design*, Van Nostrand Reinhold, New York. 1991.
9. Trancik, Roger, *Finding Lost Space Theories of Urban Design*, New York Nostrad Reinhold Company Inc., USA. 1986.
10. Tange, Kenzo, *Towards and Urban Design*, *Journal, Japan Arhitecture*. 1971.