

PERUBAHAN BESAR MORFOLOGI KOTA-KOTA DI JAWA PADA AWAL DAN AKHIR ABAD KE 20

Handinoto

Dosen Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Arsitektur – Universitas Kristen Petra

ABSTRAK

Selama Abad 20 morfologi kota-kota besar di Jawa mengalami dua kali perubahan yang dratis. Perubahan tersebut terjadi pada awal dan akhir abad ke 20. Pada awal abad ke 20, perubahan morfologi kotanya relatif dapat dikendalikan dengan baik, meskipun tidak dapat diingkari terjadinya kegagalan disana-sini. Tapi secara garis besar perkembangan kota kolonial modern di diawal abad ke 20 dapat dikatakan cukup berhasil. Selain menghasilkan berbagai peraturan dan perundang-undangan, kota modern awal abad 20 di Jawa juga mempunyai identitas cukup kuat sehingga sering ditampilkan pada pameran kota-kota negara berkembang di Paris, London dan sebagainya. Diakhir abad 20 sekali lagi terjadi perubahan drastis pada morfologi kota-kota di Jawa. Sampai akhir abad ini, kita masih belum melihat adanya suatu pemecahan yang memadai atas cepatnya perubahan morfologi kota-kota besar di Jawa. Pengalaman masa lalu sulit untuk diambil sebagai pelajaran karena tantangan yang berbeda. Tulisan ini memang tidak membahas tentang pemecahan atas persoalan kota yang kita hadapi sekarang, tapi lebih ditekankan pada kesadaran bagi kita akan banyaknya masalah yang terjadi di kota-kota besar di Jawa, dengan meninjau masa lalunya.

ABSTRACT

During the 20 th century, two drastic changes have taken place in the morphology of the bigger town in Java. The first change occurred at the start of the century, while at the second change took place at the end of it. The change during the first morphology period were rather well under control, although failures were detected here and there. Notwith standing it can be said, that he growth of towns in this modern colonial period was actually not bad. Because, even though the atmosphere was colonial, there was rules and laws to be followed for the development of the towns of Java, resulting in identities, specific to the various locations. This is also apparent from the fact that many modern town in Java have been appraised on seminars of modern towns in developing countries, for example during the expositions in Paris and London. The second wave of morphology happened at the close of the century. It is a pity however, that many issues have slipped away from control and until the present we have not yet found the just answer to cope with the morphology of the bigger town in Java. Experiences of the past do not fit for the solution of problems. Different challenges need different methods of approach. Although this paper does not pretend to have found a satisfying solution for the morphologic change at the present, it is hoped at least we will become aware of the huge problems in planning and development of the bigger towns and cities of Java to be solved, through study of conditions from the past.

Kata Kunci : Kota,Perubahan Morfologi.

PENDAHULUAN

Perubahan dratis morfologi pada kota-kota besar di Jawa awal abad ke 20, secara phisik sudah dimulai sejak tahun 1905. Perubahan tersebut terjadi akibat kemajuan pesat diawal abad ke20, yang tidak mungkin ditampung oleh kota-kota besar lama yang bergaya *Indisch* di Jawa. Perubahan tersebut antara lain didorong

oleh meledaknya pertambahan penduduk (baik orang Belanda maupun penduduk kota lainnya) yang sangat cepat dalam waktu singkat diawal abad 20, sehingga pertambahan penduduk tersebut sudah tidak dapat ditampung oleh sarana dan prasarana kota yang lama. Sistim pemerintahan kolonial yang sangat terpusat sebelum th.1900, sudah tidak dapat diharapkan lagi. Oleh sebab itu pada tahun 1905,

dijalankan suatu undang-undang yang disebut sebagai undang-undang Desentralisasi. Undang-undang tersebut pada dasarnya ikut merubah wajah kota-kota besar di Jawa. Dengan adanya undang-undang tersebut maka timbullah kota madya-kota madya di Jawa yang pada waktu itu disebut sebagai "*gemeente*". Gemeente inilah yang mengatur perkembangan kota baik secara administratif maupun secara phisik dibawah pemerintah pusat yang ada di Batavia. Secara keseluruhan perkembangan kota awal abad ke 20 ini boleh dikatakan berhasil dengan baik meskipun disana-sini terdapat kegagalan. Sebagai hasilnya bisa kita lihat adanya perubahan secara drastis pada morfologi kota-kota besar di Jawa.

Perubahan secara dratis pada morfologi di kota-kota besar di Jawa terjadi lagi pada akhir abad ke 20. Perubahan ini banyak diakibatkan oleh adanya relokasi industri dari negara maju, yang banyak menempati daerah pinggiran kota-kota besar di Jawa, serta sarana dan prasarana kota modern yang harus disediakan di tengah kota. Masalah-masalah tersebut diatas ditambah lagi dengan makin banyaknya urbanisasi ke kota-kota besar sehingga menimbulkan pemekaran daerah baru di pinggiran kota yang dikelola oleh perusahaan real estat. Berbeda dengan perubahan pada awal abad ke 20, maka perubahan morfologi yang terjadi pada akhir abad ke 20 ini, sampai sekarang masih belum ada suatu pemecahan perancangan kota yang memadai. Mungkinkah masalah ini bisa terpecahkan pada abad 21 mendatang, semoga!

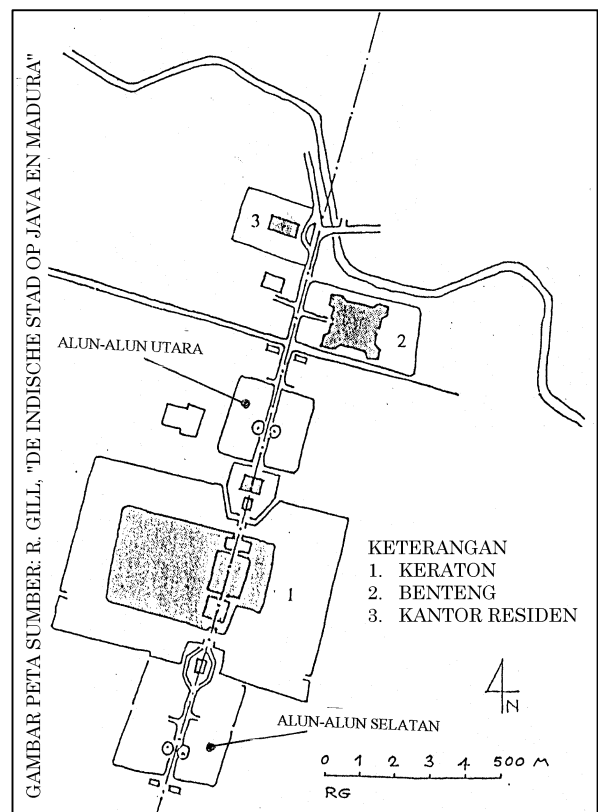
BENTUK DAN STRUKTUR KOTA JAWA ABAD 19

Sampai abad 19 dapat dikatakan bahwa tidak ada perluasan yang berarti maupun pemeliharaan yang dikerjakan secara sadar oleh pemerintah kolonial Belanda atas kota-kota besar di Indonesia. Hal ini memang tidak perlu dilakukan karena tidak ada masalah-masalah yang mendesak yang perlu ditanggulangi. Tapi bukan berarti bahwa kota-kota besar pada waktu itu bisa diabaikan begitu saja.

Setelah menguasai banyak kota-kota besar di sepanjang pantai Utara Jawa pada abad ke 18, Belanda sedikit-demi sedikit mulai keluar dari bentengnya. Kemudian mereka ini mendirikan sebuah pusat kota yang sering dinamakan sebagai "*Stadhuis*". Daerah ini merupakan kombinasi dari "*city hall*" dan "*court of justice*", yang di sekitarnya dikelilingi oleh bangunan-bangunan seperti gereja, kantor pos, rumah yatim piatu anak-anak Belanda dan fasilitas

umum lainnya. Contoh dari kota-kota seperti itu adalah : Surabaya, Semarang, dan banyak kota-kota besar di Utara Jawa lainnya.

Pada abad ke 19, setelah Belanda berhasil menguasai seluruh P. Jawa termasuk daerah pedalaman, maka bentuk dan struktur kota-kota di Jawa mengalami banyak perubahan. Dalam periodisasi sejarah perkembangan kota Jawa, antara th. 1800-1900 ini sering disebut sebagai kota "*Indisch*". Pada prinsipnya bentuk kota "*Indisch*" ini terdiri atas pusat kota, yang berupa alun-alun dengan bangunan pemerintahan dan keagamaan di sekelilingnya, serta bangunan fasilitas umum yang letaknya tidak jauh dari pusat kota tersebut. Pola pemukiman pada umumnya terbagi menjadi 3 kelompok etnis yang berorientasi pada pusat kota tersebut. Orang Eropa menempati daerah yang paling strategis dan nyaman dekat pusat kota. Daerah orang Cina yang sering disebut pecinan, biasanya terletak dekat pasar atau daerah perdagangan lokal. Dan daerah penduduk setempat yang agak jauh dari pusat kota, suatu daerah yang dalam kedudukan kota kolonial terdiri atas kampung-kampung yang kurang mendapat perhatian dari pemerintah kolonial.



Gambar 1. Peta Kota Surakarta (Solo) pada Jaman Kolonial sebelum Th. 1900, yang menjadi pola bagi kota-kota yang disebut sebagai "*NIEUW INDISCHE STAD*" (Kota Hindia Belanda Baru) diseluruh Jawa

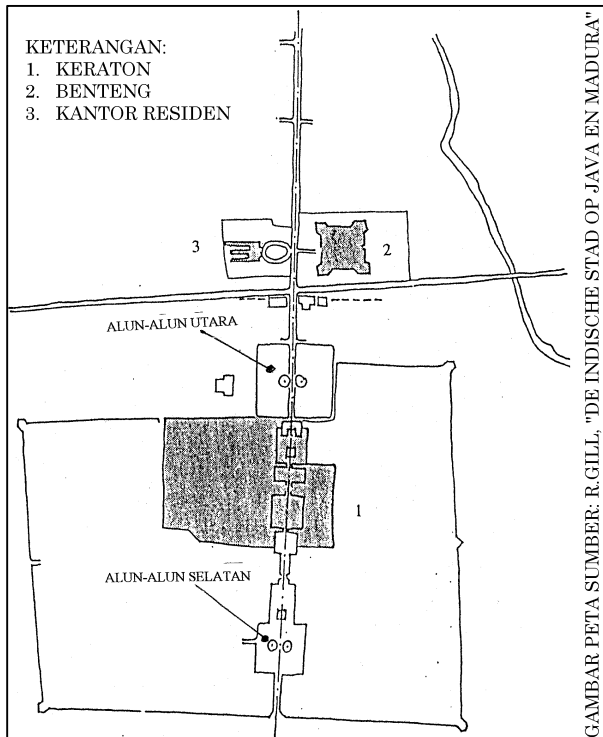
misalnya adalah Probolinggo, Bondowoso, Bojonegoro, Lumajang, Jember dan sebagainya.

PERUBAHAN MORPOLOGI YANG TERJADI PADA KOTA-KOTA BESAR DI JAWA AWAL ABAD 20

Kota-kota besar di Jawa seperti Batavia, Semarang, Bandung, Surabaya, Malang dan sebagainya mengalami perubahan dratis pada bentuk dan struktur kotanya diawal abad ke 20. Salah satu penyebabnya adalah pertambahan penduduk yang sangat cepat dalam waktu yang relatif singkat di perkotaan. Sarana dan prasarana kota lama sudah tidak dapat menampung lagi pertambahan penduduk dan kemajuan jaman.

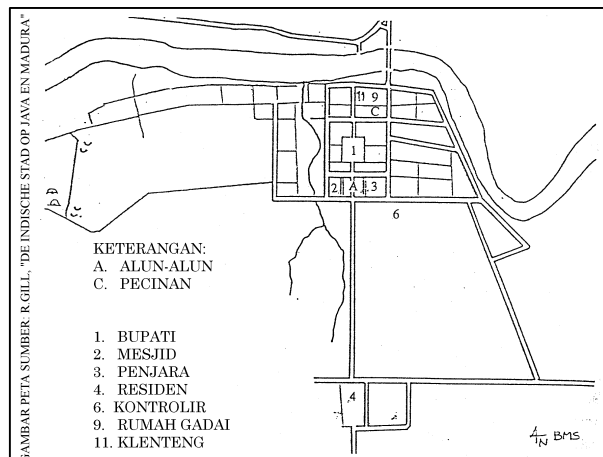
Antara tahun 1905 sampai 1930 Jawa dan Madura bertumbuh dengan 27% . Sedangkan Batavia bertumbuh 130%, Surabaya 80%, Semarang 100%, Bandung 325% dan Malang 140%. Ledakan penduduk di kota-kota besar Jawa seperti data diatas jelas tidak bisa diatasi dengan sistim administrasi pemerintahan yang terpusat seperti yang dipakai pada abad 19. Oleh sebab itu pada tahun 1905 diputuskan suatu undang-undang desentralisasi, yang pada pokoknya memberikan pemerintahan sendiri pada wilayah Karesidenan dan Kabupaten yang ditunjuk oleh pemerintah. Setelah itu menyusul timbulnya kotamadya-kotamadya di Jawa, yang istilahnya pada waktu itu disebut sebagai "gemeente".

Oud Indische Stad") adalah sebuah kota dimana pada pusat kotanya (daerah alun-alun), terdapat pemisahan antara gedung pemerintahan kolonial Belanda (yang diwakili oleh Residen atau Asisten Residen) dengan



Gambar 2. Peta Kota Yogyakarta pada jaman Kolonial sebelum th. 1900, yang menjadi pola bagi kota-kota yang disebut sebagai 'NIEUW INDISCHE STAD' (Kota Hindia Belanda Baru) diseluruh Jawa.

gedung pemerintahan Pribumi (yang diwakili oleh Bupati). Jadi pada hakekatnya gedung pemerintahan yang termasuk mengatur kota tersebut dalam satu kota terpisah satu sama lain. Gedung pemerintahan Pribumi biasanya terletak di Selatan alun-alun. Sedangkan kantor Asisten Residen ada di bagian lain pada kota tersebut. Contoh yang jelas kota seperti itu adalah Pasuruan, Pekalongan, Tegal, Blitar Banyumas dan sebagainya. Sedangkan yang dimaksud dengan Kota Hindia Belanda Baru (*Nieuw Indische Stad*) adalah sebuah kota dimana pada pusat kotanya (daerah alun-alun), antara pusat pemerintahan Pribumi (Kabupaten) dengan pusat pemerintahan Kolonial Belanda (Kantor Asisten Residen) ada di sekitar alun-alun tersebut. Contoh kota seperti itu

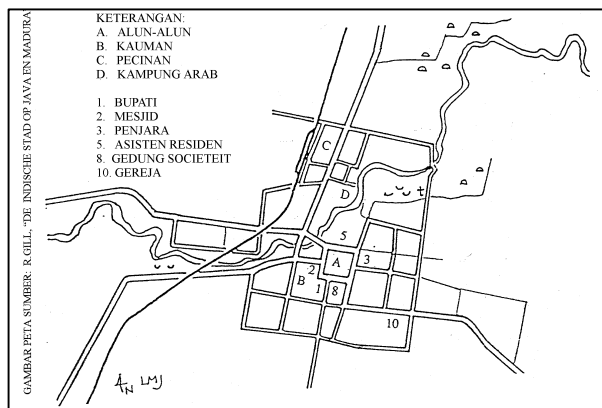


Gambar 3. Peta Morpologi Kota Banyumas yang disebut oleh R. Gill sebagai: "NIEUW INDISCHE stad" (Kota Hindia Belanda Baru)

Pada tahun 1905 yang ditentukan sebagai "gemeente" adalah: Batavia, Meester Cornelis

(Jatinegara) dan Bogor. Kemudian tahun 1906 adalah: Bandung, Cirebon, Pekalongan, Tegal, Semarang, Surabaya dan Kediri. Pada tahun-tahun berikutnya kota yang diberi status “*gemeente*” ini terus bertambah. Sehingga sampai tahun 1942 seluruh “*gemeente*” yang ada di Indonesia berjumlah 30. Delapan belas ada di Jawa dan sisanya 12 lainnya ada di luar Jawa.

Sebagian besar dari kota-kota yang disebut sebagai “*gemeente*” inilah yang mengalami perubahan drastis morfologi kotanya. Bentuk dan struktur kota yang sering disebut sebagai kota *Indisch*¹ pada abad 19 tersebut, segera mengalami perubahan pada awal abad ke 20 ini. Setelah adanya undang-undang desentralisasi tahun 1905, kota-kota besar di Jawa mengalami “*westernisasi*”. *Westernisasi* tersebut memasuki berbagai sendi kehidupan kota di awal abad 20. Pusat kota lama yang berbau *Indisch* atau bahkan unsur tradisional yang dominan, ada kecenderungan untuk diperkecil perannya.



Gambar 4. Peta Morfologi Kota Lumajang yang disebut oleh R. Gill sebagai : 'NIEUW INDISCHE STAD' (Kota Hindia Belanda Baru)

Pusat pemerintahan kota gaya *Indisch* yang terletak di alun-alun diganti dengan pusat pemerintahan modern di daerah yang baru yang lebih modern. Walikota (sebagai penguasa kota) yang sebelum adanya undang-undang desentralisasi tidak ada dalam struktur administrasi kota, sekarang merupakan penguasa tertinggi didalam kota. Sebagai akibatnya maka harus di bangun belasan gedung kotamadya baru diseluruh Jawa dengan arsitektur kolonial yang modern. Daerah baru tersebut terlepas sama sekali dari daerah alun-alun sebagai pusat kota

¹ Tentang istilah *Indisch* ini baca tulisan Handinoto, yang berjudul : “*Indisch Empire Style “ gaya arsitektur” tempo doeloe*” yang sekarang sudah mulai punah di majalah Demensi vol 20/ARS, Desember 1994.

lama. Daerah ini biasanya terletak dekat dengan pusat hunian orang Eropa yang baru dikembangkan. Contoh nyata kota-kota seperti itu misalnya adalah: Malang, pusat kota lamanya di daerah alun-alun pada tahun 1928 an di pindahkan ke komplek baru di daerah alun-alun bunder dengan bangunan gedung kotamadya yang megah, terletak dekat komplek hunian orang Eropa yang dinamakan “*Gouverneur General Buurt*”.

Surabaya, dimana pusat kota lamanya terletak disekitar daerah “Jembatan Merah”, dipindahkan pada tahun 1925 ke daerah baru dengan gedung kotamadyanya yang megah. Komplek pemerintahan baru di daerah perumahan orang Eropa di Surabaya tersebut dinamakan daerah Ketabang.

Bandung, dimana pusat pemerintahan lamanya yang terletak di daerah alun-alun, kemudian dipindahkan ke daerah baru yang dinamakan “*Europeesche zaken wijk*” dengan bangunan gedung kotamadya yang baru, terletak di Jl. Aceh pada tahun 1929. Dan masih banyak contoh dari kotamadya-kotamadya baru diseluruh Jawa yang terpisah (lepas) dari pusat kota lama. Untungnya daerah kota-lama tersebut (di daerah alun-alun) pada waktu itu tidak hancur. Bahkan ada beberapa diantaranya tumbuh menjadi daerah perdagangan dan bukan pusat pemerintahan lagi.

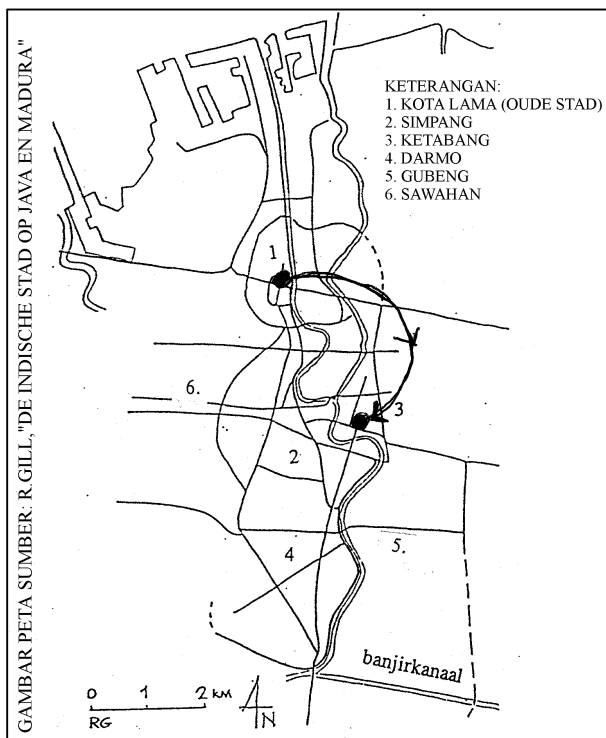
Penataan kotamadya baru di Jawa tersebut sebenarnya tidak bisa lepas dari jasa seorang arsitek sekaligus juga planolog, yang perannya sangat dominan dalam pembangunan kota di Indonesia antara tahun 1915-1940 an. Beliau adalah Ir. Herman Thomas Karsten. Arsitek dan planolog kelahiran Amsterdam ini menangani perencanaan perkembangan hampir semua kota-kota besar di Jawa maupun luar Jawa. Pengetahuannya yang luas serta cintanya akan kebudayaan setempat, mengakibatkan kota-kota besar di Jawa tidak terseret terlalu jauh menjadi duplikat kota-kota Eropa²

Dalam prakteknya Karsten tidak pernah merusak kota lama dalam perencanaan perkembangan kotamadya di Indonesia. Ia bahkan berusaha untuk menghidupkan kota lama sebagai identitas kota tersebut. Caranya adalah dengan menghubungkan dengan baik antara kota lama dengan pusat kota baru sebagai perkembangan kotanya.

² Lihat tulisan Erica Bogaers dalam buku Ir. Thomas Karsten en de ontwikkeling van de stadbouw in Nederland-Indie 1915-1940, Universiteit van Amsterdam, Juni 1983

Contoh nyata dalam hal ini adalah kota Malang. Pusat kota lama yang ada di daerah alun-alun, dalam perancangan perkembangan kota Malang oleh Karsten diupayakan untuk dihubungkan secara langsung dengan daerah pusat pemerintahan barunya yang ada di alun-alun bunder. Bahkan secara sadar Karsten mengatakan, daerah kota lama harus dihidupkan kembali sebagai identitas kota dan sejarah kotanya dimasa lampau³.

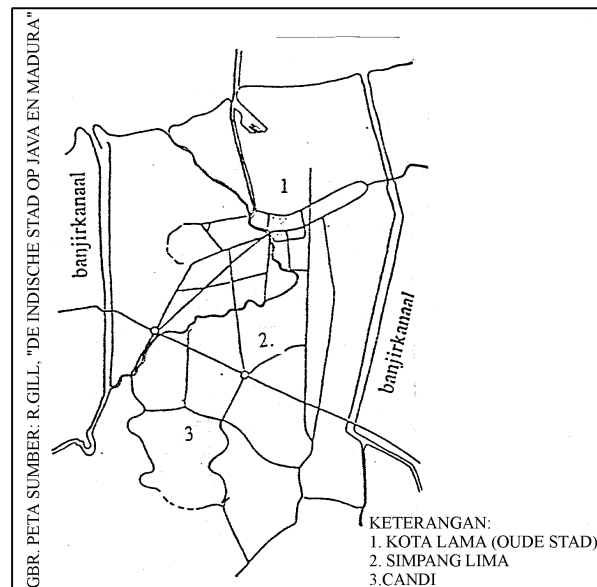
Contoh nyata lainnya adalah perancangan perluasan kota Yogyakarta. Karsten secara sadar tidak mau merusak tatanan kota Jawa yang ada disekitar Keraton dan alun-alun. Oleh sebab itu dalam perkembangan kotanya ia merencanakan suatu daerah baru yang dinamakan dengan Kota Baru yang terlepas dari kota lama dan di hubungkan satu sama lain dengan hasil yang baik sekali. Karsten sadar benar akan nilai kota lama sebagai bagian dari identitas suatu kota.



Gambar 5. Peta Morfologi Kota Surabaya yang dimulai dari kota lama (OUDE STAD), pada th. 1900, kemudian berkembang ke selatan dengan daerah baru seperti: Simpang, Ketabang, Darmo, Gubeng dan Sawahan. Pusat kota (pemerintahan setelah th. 1900 pindah dari kota lama (OUDE STAD) ke daerah baru disekitar Ketabang, lihat peta di atas.

³ Lihat tulisan Karsten dalam majalah IBT Locale-Techniek 5 (1936) No.3, yang berjudul "Het Ontwikkelingsplan der Gemeente Malang".

Tentang fasilitas umum, daerah yang disediakan oleh kota-kota abad 19 disekitar alun-alun tentu saja sudah tidak memenuhi persyaratan lagi. Perkembangan ekonomi yang cepat menyebabkan timbulnya daerah perdagangan baru di kota-kota besar abad 20. Karsten berhasil mengkombinasikan dengan baik antara daerah perdagangan lama dan baru di kota-kota besar di Jawa. Di Surabaya misalnya antara daerah "jembatan merah" dengan daerah baru Jl. Tunjungan, Kaliasin, Odomohen. Di Malang antara daerah Pecinan dengan Kayutangan dan sebagainya. Dalam banyak tulisannya di majalah *IBT Locale-Techniek*, Karsten selalu mempertahankan *skyline* kota tidak lebih dari 3 lantai dan memperbanyak daerah hijau yang penuh pepohonan sebagai salah satu ciri dari kota-kota daerah tropis.



Gambar 6. Peta Morfologi Kota Semarang pada jaman Kolonial yang dimulai dari kota lama (OUDE STAD), sebelum th. 1900. Kemudian berkembang keselatan dengan daerah baru seperti: Simpang Lima dan Candi.

Tentang lingkungan daerah perumahan, kota-kota pada abad ke 19, dipisahkan menjadi daerah perumahan orang Eropa (*Europeesche Wijk*), daerah perumahan orang Cina (*Chineesche Wijk*- Pecinan), kadang-kadang ada juga kampung Arab, dan daerah hunian penduduk setempat. Dalam tata ruang kota-kota abad ke 20, pemisahan secara etnis pada daerah perumahan oleh Karsten dicoba untuk di eliminir. Sebagai penggantinya daerah perumahan di kelompokkan berdasarkan alasan ekonomi ketimbang masalah etnis. Untuk kelas jalan *boulevard*, *straat*. dan *laan* dengan

kapling-kapling yang cukup luas, diletakkan rumah bagi penghuni kelas ekonomi menengah keatas, sedangkan untuk jalan kecil dan gang, diletakkan rumah bagi penghuni kelas ekonomi menengah kebawah.

Jadi pada bagian pertama awal abad ke 20 tersebut kota-kota besar di Jawa mengalami perubahan drastis, baik pada pemindahan pusat kotanya, tumbuhnya daerah-daerah perdagangan baru dan perkembangan daerah perumahan secara besar-besaran. Semuanya ini merubah total morfologi kota yang sudah ada pada abad ke 19. Perubahan tersebut harus diatur dengan undang-undang perkotaan yang mempunyai kekuatan hukum. Karsten punya andil besar dalam rencana terbentuknya undang-undang tersebut, meskipun pengesahan resminya dipandang sangat terlambat sekali.

Perubahan morfologi kota besar di Jawa awal abad ke 20, meskipun melalui banyak hambatan dan pengorbanan, tapi pada umumnya dinilai sangat berhasil.

PERUBAHAN MORFOLOGI PADA KOTA BESAR DI JAWA AKHIR ABAD 20

Selama lebih dari 30 tahun, antara tahun 1950 sampai th, 1980 an, kota-kota besar di Jawa relatif sedikit sekali mengalami perubahan pada morfologi kotanya. Di tahun-tahun 1950 sampai 1980 an, perhatian lebih dicurahkan pada rehabilitasi kota ketimbang perluasan kotanya.

Setelah tahun 1980 an, dengan lajunya pertumbuhan penduduk, urbanisasi serta kemajuan ekonomi akibat kebijakan yang lebih terbuka, kota-kota besar di Jawa kelihatan mengalami perubahan yang besar sekali. Didukung dengan kemajuan komunikasi dan informasi yang demikian cepat diakhir abad 20, maka kota-kota besar di Jawa mau tidak mau harus ikut menyesuaikan diri dengan gejala globalisasi dunia.

Berkembangnya industri multinasional ditandai dengan banyaknya relokasi dan pembukaan cabang baru industri dari negara maju ke Indonesia, termasuk juga khususnya P.Jawa. Besarnya pasar dan tersedianya tenaga kerja yang berlimpah mendorong industriawan dari negara maju berpartner dengan pengusaha lokal membuka industri disini. Pembangunan industri baru ini banyak memilih lokasi di

pinggir kota-kota besar di Jawa. Dipilihnya lokasi tersebut selain tersedianya sarana dan prasana kota yang sudah memadai, juga harga tanah yang relatif lebih murah harganya. Sebagai akibatnya kota-kota besar di Jawa seperti: Jakarta, Semarang, Surabaya dan banyak kota lainnya dibanjiri dengan pabrik-pabrik di pinggiran kotanya. Daerah pertanian dan daerah penyangga seperti desa-desa di pinggiran kota dalam waktu yang relatif singkat berubah menjadi bagian dari kota. Akibatnya perkembangan kota menjadi sangat luas dengan mengambil alih daerah pinggiran disekitarnya.

Urbanisasi dan penambahan penduduk yang cepat di perkotaan juga memerlukan daerah perumahan yang baru. Pinggiran kota merupakan alternatif yang paling baik bagi perusahaan real estat yang menjamur didaerah perkotaan. Lapangan golf, dan real estat baru yang tumbuh subur dipinggiran kota sebagai penunjang industri tersebut, jelas merubah morfologi kota secara keseluruhan. Akibat dari antisipasi yang sangat terlambat dari para perancang dan penentu kebijakan kota, maka didaerah pinggiran kota yang terdiri dari perumahan dan industri baru yang padat mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Kemacetan tidak saja terjadi dipusat, tapi juga terjadi dipinggiran kota. Mana pusat kota dan mana pinggiran kota sudah menjadi kabur. Orientasi kota menjadi tidak jelas.

Keadaan kota yang seperti ini diperparah lagi dengan harus disediakannya penunjang kegiatan yang bersifat internasional akibat pertumbuhan industri dipinggiran kota tersebut. Pembangunan *office building*, *shopping mall*, *apartement*, dan sebagainya di daerah pusat kota jelas akan merubah bentuk dan struktur pusat kota yang sudah ada.

Sistim penataan jalan dan bangunan di daerah perdagangan dan pusat kota pada umumnya pada awal abad 20, yang disebut sebagai *s.o.b.* (*street oriented building*), sangat menyulitkan orang untuk pakir. Banyaknya kendaraan bermotor sampai akhir abad 20 ini jelas tidak diantisipasi oleh para perencana kota awal abad 20. Perencana bangunan baru diakhir abad 20 ini, menggunakan sistim blok, dengan penguasaan tanah yang sangat luas ditengah kota, dimana terdapat bangunan dengan berbagai fungsi (multifungsi). Sistim seperti ini sangat diminati oleh para investor internasional yang didukung oleh pengusaha dan pemerintahan kota lokal.

Sebagai akibatnya banyak bagian kota lama yang strategis diambil alih, kemudian dibongkar. Diatas tanah yang telah di bongkar tersebut kemudian di dirikan pusat perbelanjaan, apatemen, hotel lengkap dengan fasilitas parkir dalam satu komplek.

Kekuatan mesin ekonomi yang dahsyat ini ternyata telah melahap baik pusat maupun pinggiran kota-kota besar di Jawa. Konsep-konsep seperti konservasi, renovasi dan sebagainya untuk daerah kota lama hanya didengar sebagai slogan kosong belaka. Perubahan morfologi yang terjadi pada kota-kota besar di Jawa akhir abad 20 ini terlihat jauh lebih komplek jika dibandingkan dengan yang terjadi pada awal abad 20. Dan seperti yang kita lihat sekarang maka penanganan secara konsepsional masih belum kelihatan.

KESIMPULAN SEBAGAI SUATU DISKUSI

Perubahan morfologi kota pada awal abad 20 terjadi di: Batavia, Semarang, Bandung, Malang, Surabaya dan sebagainya. Secara keseluruhan perubahan tersebut dapat diantisipasi dan diselesaikan dengan baik oleh para perencana kota waktu itu yang dipelopori oleh Ir. Herman Thomas Karsten.

Perencanaan kota Semarang dan Malang (sebelum perang dunia ke:2), banyak mendapat pujian secara internasional setelah dipamerkan di Paris (Tahun 1947). Secara keseluruhan Karsten berhasil meletakkan dasar-dasar identitas kota (kolonial) tropis.

Perubahan morfologi kota pada akhir abad ke 20, mengakibatkan rusaknya bagian kotalama di berbagai kota besar di Indonesia. Selain itu kemacetan lalu-lintas terjadi di tengah atau di pinggiran kota sebagai akibat perluasan kota yang tidak terkontrol dengan baik.

Masalah kota adalah masalah yang sangat komplek dan menyangkut banyak disiplin ilmu. Bisakah kesalahan yang ada di kota-kota besar sekarang ini hanya ditimpakan pada perencana kota saja. Atau apakah policy yang diambil oleh penentu kebijakan yang lebih atas keliru arahnya, sehingga berdampak negatif pada bentuk phisik kota kita ?

Jumlah ahli perkotaan jelas lebih banyak dibandingkan dengan jamannya Karsten. Ini adalah suatu tantangan dan persoalan kita bersama yang harus dihadapi pada abad 21 mendatang !

DAFTAR PUSTAKA

1. BOGAERS, Erica (1983), *Ir. Thomas Karsten en den ontwikkeling van de Stedebouw in Nederlands-Indie*, Skripsi Doktoral Planologi di Universiteit van Amsterdam.
2. BROMMER B. et.al. (1995), *Semarang, Beeld van een Stad*, Asia Maior, Purmerend.
3. BROESHART, A.C. et.al. (1994), *Soerabaja, Beeld van een Stad*, Asia Maior, Purmerend.
4. GILL, Ronald Gilbert (1995), *De Indische Stad op Java en Madura, een morfologische studie van haar ontwikkeling*, disertasi doktor.
5. HANDINOTO (1994), "Indische Empire Style", gaya arsitektur "tempo doeloe" yang sekarang sudah mulai punah, dalam majalah *Demensi* volume 20/ARS, Desember 1994.
6. HANDINOTO (1996) *Perkembangan Kota dan Arsitektur Belanda di Surabaya 1870-1940*, Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Universitas Kristen Petra dan Penerbit Andi Yogyakarta.
7. HANDINOTO dan PAULUS H.S. (1996), *Perkembangan kota dan Arsitektur kolonial Belanda di Malang 1904-1940*, Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Universitas Kristen Petra dan Penerbit Andi Yogyakarta.
8. KARSTEN, Thomas (1935), *Het Ontwikkingsplan der Gemeente Malang* dalam majalah *IBT Locale-Techniek* 5, No.3, hal.59.
9. KUNTO, Haryoto (1996), *Balai Agung di Kota Bandung*, Granesia, Bandung.
10. NAS, Peter J.M. (Eds) (1986), *The Indonesian City*, Foris Publication Dordrecht-Holland/Cinaminson USA.
11. VAN ROOSMALEN, Pauline (1992), *De Stedebouwkundige ontwikkeling van Bandoeng tussen 1906 en 1949*, doctoral scriptie, Vrije Universiteit te Amsterdam.
12. VAN SCHAIK A. (1996), *Malang, Beeld van een Stad*, Asia Maior, Purmerend.
13. VOSKUIL R.P.G.A. (1996), *Bandoeng, Beeld van een Stad*, Asia Maior, Purmerend.