

Perkembangan Elemen- Elemen Penyusun Lanskap Koridor Bersejarah Jalan Asia Afrika Kota Bandung

Development of the Landscape Elements in the Asia Afrika Historic Corridor in Bandung City

Husna Izzati^{1*}, Nutrian Galupamudia²

Department of Architecture, Faculty of Science and Engineering, Universitas Faletehan, Indonesia^{1}*

aulina.adamy@unmuha.ac.id

Department of Architecture, Faculty of Science and Engineering, Universitas Faletehan, Indonesia²

Abstract

Asia Afrika Road in Bandung is a historically significant area known for its colonial architecture, serving as a key destination for historical tourism area. The road and its surrounding area are a single interconnected space that forms the image of this area. Landscape processing in the Asia Afrika Corridor by combining its constituent elements is essential to create this image. Then, how is the composition, and what are the elements of the landscape that influence the Asia Afrika Corridor? This study uses a qualitative approach to the case study type, emphasizing the exploratory method. Archival documentation studies support the emphasis on analyzing primary data to produce a mapping in periodization. The research applies urban landscape and corridor theory, dividing the corridor into three segments and identifying five main elements that shape its landscape over time. Findings reveal that while the road network maintains a consistent form, the characteristics of building facades, pedestrian pathways, street furniture, and green spaces vary across the segments. Overall, the development of all the existing elements cannot be separated from the historical journey of the Asia Afrika Corridor.

Keywords: *Asia Afrika, Bandung, Historic Corridor, Urban Landscape*

1. LATAR BELAKANG

Jalan Asia Afrika merupakan jalan bersejarah di Kota Bandung, yang berkembang hampir bersamaan dengan berkembangnya Pusat Kota Bandung di awal pemerintahan Kolonial Belanda. Sebagai jalan utama yang ada di pusat kota saat itu, Jalan Asia Afrika berkembang menjadi sebuah koridor kota. Perkembangan Koridor Asia Afrika memiliki rentang sejarah yang panjang, sejak awal terbentuk di tahun 1810, hingga saat ini menjadi koridor jalan yang memiliki kekhasan lanskap tersendiri di Kota Bandung.

Koridor identik dengan ruang yang dibentuk oleh jalan sebagai jalur transportasi beserta pelingkup di sekitarnya, di antaranya jalur pedestrian dan perabotan jalan, serta fasad bangunan yang ada di sisi kiri dan kanan (Bishop (1989); Sari et al., 2023; Syawal & Umar, 2024). Selain bentuk fisiknya, sebuah koridor juga menggambarkan interaksi sosial yang ada di dalamnya (Ananda, 2020; Putri & Damayanti, 2021).

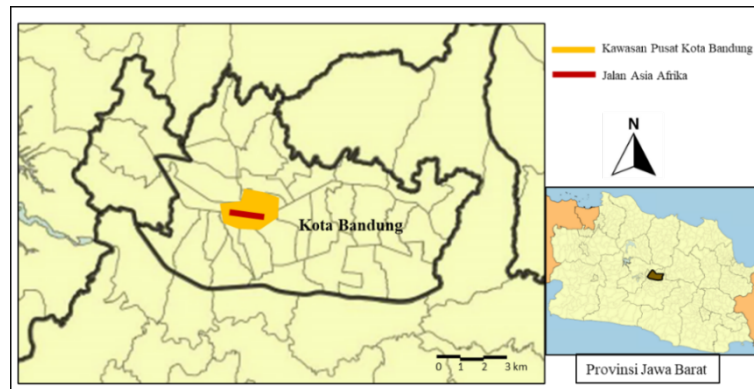
Lanskap merupakan perpaduan antara bentang alam dengan manusia yang hidup di dalamnya, menciptakan bentuk habitat baru yang menyesuaikan dengan kebutuhan manusia yang mendiaminya (Izzati & Ikaputra, 2022). Berkaitan dengan lanskap urban, lanskap pada area urban merupakan kombinasi dari elemen natur dan kultur yang terdapat dari suatu teritori yang ditandai dengan suasana dan cara hidup yang bergaya perkotaan (Bruns et al., 2015; Ziyae, 2018). Dalam hal ini, Koridor Asia Afrika merupakan salah satu bentuk dari lanskap urban, merunut pada bentuk ruang yang berkembang secara fisik dan sosial, yang memperlihatkan hubungan antara manusia dengan lingkungannya (Tuan, 1979).

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran perkembangan lanskap Koridor Asia Afrika di Kota Bandung, beserta elemen- elemen penyusunnya, dengan mempertimbangkan kronologi sejarah yang mempengaruhi perkembangan fisik lanskapnya. Penelitian ini penting untuk dilakukan, mengingat lanskap dapat menggambarkan sejarah sebuah wilayah perkotaan, yang menjadikannya unik dan berbeda dari wilayah perkotaan lainnya. Karakter yang melekat pada lanskap suatu perkotaan penting untuk dilestarikan hingga perkotaan tersebut dapat tumbuh secara berkelanjutan dengan tetap mempertahankan nilai- nilai kesejarahannya.

Penelitian terdahulu terkait Jalan Asia Afrika umumnya berfokus pada bagian tertentu dari elemen fisik kawasan dan juga topik tentang persoalan sosial di kawasan Asia Afrika. Belum ada penelitian terkait lanskap urban secara utuh dari Koridor Asia Afrika dan keterkaitan dengan pentingnya aspek sejarah dalam perkembangan fisik urban landscape. Rizki (2023), menjelaskan tentang keberadaan jalur sepeda di Jalan Asia Afrika yang dinilai berdasarkan kriteria standar dimensi yang ditetapkan oleh pemerintah, sedangkan Kurniawan Pane et al. (2022) mengkaji tentang jalur pedestrian di Koridor Asia Afrika berkaitan dengan fungsinya sebagai jalur koneksi aktivitas jasa dan wisata di kawasan ini. Ananda (2020) dan Putri & Damayanti (2021) mengkaji tentang interaksi sosial di Koridor Asia Afrika dalam hubungannya dengan konsep *livable street*. Dari sisi arsitektur bangunan, Hermawan (2012) mengkaji tentang pemanfaatan tinggalan arsitektur kolonial berkaitan dengan aspek pariwisata, sedangkan Kustedja (2012) fokus kepada pengaruh etnis Tionghoa di kawasan perdagangan Asia Afrika bagian barat.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan penekanan pada proses pengumpulan data primer melalui observasi, dan data sekunder melalui studi dokumentasi arsip- arsip yang berkaitan dengan lokasi penelitian. Lokasi penelitian berada di Jalan Asia Afrika, Kawasan Pusat Kota Bandung, yang merupakan kawasan bersejarah sekaligus sebagai kawasan perkantoran dan jasa yang terkemuka di Kota Bandung. Posisi dari lokasi penelitian terhadap Kota Bandung dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi Penelitian di jalan Asia Afrika, Kota Bandung

Proses interpretasi dari data historis merupakan hal yang penting, untuk memahami dan menjelaskan hubungan fenomena saat ini yang terjadi di lapangan dengan perjalanan masa lalunya (Rahmi, 2021). Menurut Swaffield & Deming (2011), salah satu cara yang paling efektif dalam menjelaskan objek yang berkaitan dengan lanskap arsitektur adalah melakukan pemetaan areanya, dalam hal ini pemetaan lokasi kajian juga menjadi esensial guna menentukan posisi- posisi terkait elemen- elemen penyusun lanskap.

Proses analisis dimulai dengan mengkategorisasikan data- data yang ada berdasarkan periode waktu pengamatan dan segmen dari lokasi penelitian. Berdasarkan karakteristik fisik dan fungsi, Koridor Asia Afrika dibagi atas tiga segmen area (lihat Gambar 2.), sedangkan berdasarkan periode waktu dilakukan dengan pertimbangan pengaruh aspek kekuasaan politik dan perubahan sosial. Dalam hal ini, periode waktu yang digunakan adalah masa kolonial Belanda dan masa kemerdekaan. Masing- masing periode waktu ini berlangsung dalam puluhan hingga ratusan tahun, sehingga masing- masing periode waktu juga memiliki rentang perkembangan lanskap sendiri- sendiri yang saling berhubungan satu dengan lainnya.



Gambar 2. Pembagian segmen koridor Jalan Asia Afrika

Sumber: direkonstruksi dari Peta SIG Kota Bandung (2022).

3. HASIL

3.1. Tinjauan Sejarah Koridor Asia Afrika

Jalan Asia Afrika yang pada masa Kolonial Belanda dikenal dengan Jalan Raya Pos (*De Grote Postweg*), merupakan bagian dari jalur yang digagas oleh Gubernur Daendels, yang dibangun dalam rangka pertahanan terhadap serangan Inggris dan jaringan logistik antar kota-kota besar di Pulau Jawa. Sebagai jalur utama saat itu, pusat-pusat ibu kota kabupaten di sekitarnya diminta Daendels untuk dipindahkan ke sisi Jalan Raya Pos. Menurut Kunto (1985), pemindahan ibu kota Kabupaten Bandung saat itu selain adanya perintah Daendels, juga dikarenakan posisi geografis ibu kota lama (*Dayeuh Kolot*) yang seringkali dilanda banjir.

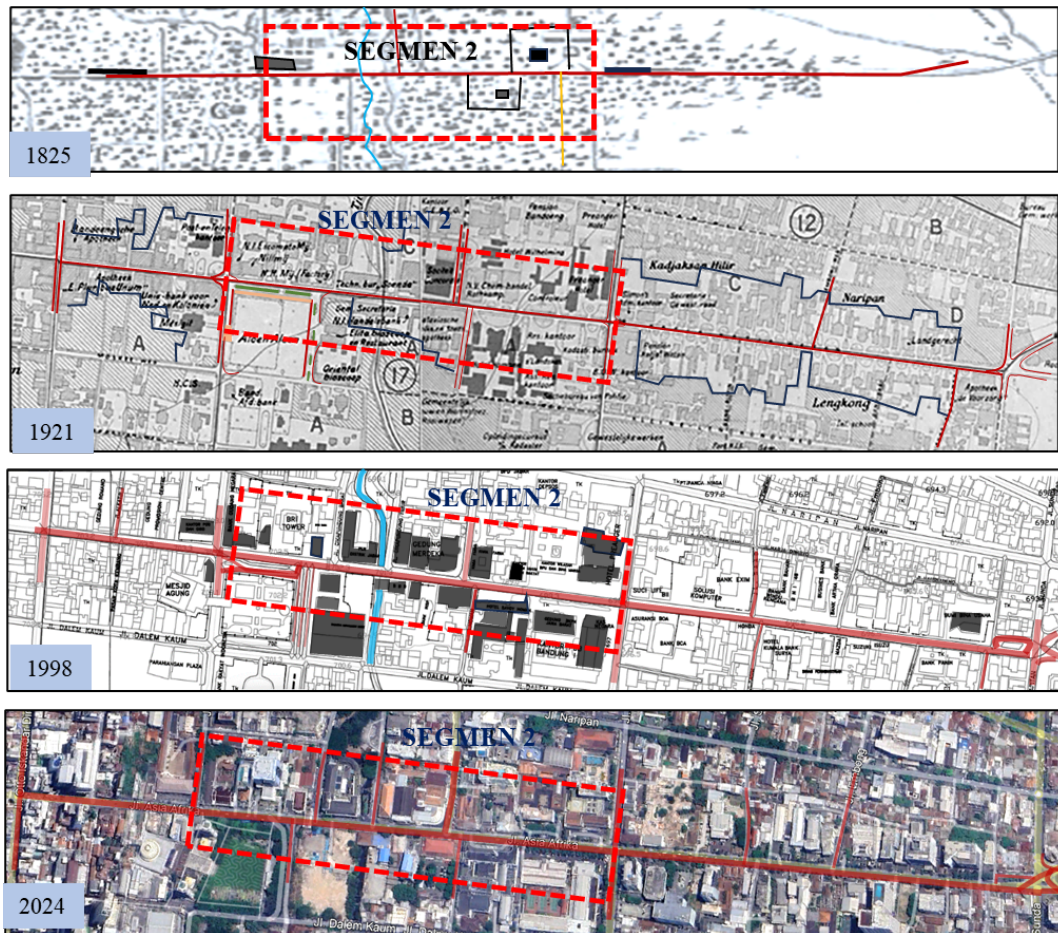
Dalam buku Sejarah Kota Bandung, Ekadjati et al. (1985) menjelaskan kondisi awal area sekitar ibu kota baru di tahun 1810 yang masih sepi. Hal ini juga sejalan dengan penjelasan Voskuil (2017), bahwa sepuluh tahun pertama, pada sisi Jalan Raya Pos di ibu kota kabupaten terdapat pusat pemerintahan (kediaman bupati), Alun-alun yang dikelilingi masjid di bagian barat, dan pemukiman penduduk berkelompok kecil di belakangnya. Luas ibu kota kabupaten di awal ditandai dengan pembatasan pada bagian timur Jalan Raya Pos di Kacakaca Wetan dan bagian barat dibatasi dengan Kacakaca Kulon. Penambahan unsur bangunan-bangunan Kolonial Belanda di sisi Jalan Raya Pos dimulai pada tahun 1820-an, dengan bangunan pertama kolonial yang ada adalah Penginapan (*Herberg*), diikuti oleh Kantor *Controleur Bandoeng*, yang di tahun 1845 berubah status menjadi Asisten Residen. Ibu kota kabupaten mulai ramai didatangi Bangsa Eropa seiring dengan dipindahkannya ibu kota Keresidenan Priangan dari Cianjur ke Kota Bandung.

Menurut Kunto (1985); Ekadjati et al. (1985); dan Yulianto et al. (2020), perkembangan pesat Pusat Kota Bandung terutama area Jalan Raya Pos, tidak lepas dari keberadaan para tuan tanah dan pemilik perkebunan di sekitar Bandung, yang dikenal dengan kaum *Preangerplanters*. Para pemilik perkebunan ini menghabiskan akhir pekan untuk mencari hiburan dan berbelanja di Pusat Kota Bandung. Keberadaan jalur kereta api di tahun 1884, juga berperan dalam berkembangnya pembangunan fasilitas hiburan, jasa, dan komersial, yang menjadikan Kota Bandung sebagai kota tujuan wisata Bangsa Eropa di Pulau Jawa. Seiring bertambahnya penghuni Eropa, pemerintah kolonial mengubah status Bandung menjadi kota administratif sendiri dengan nama *Gemeente Bandoeng*. Sejak awal tahun 1900-an hingga akhir masa Kolonial Belanda di tahun 1942, Kota Bandung berkembang pesat menjadi kota kolonial modern, dengan pusat kegiatan di Jalan Raya Pos dan Jalan Braga.

Di masa pemerintahan Jepang, tidak ada perubahan fisik yang dilakukan. Gedung-gedung yang dibangun di masa Kolonial Belanda, digunakan oleh Jepang sebagai kantor-kantor pemerintahan dan militer. Masa awal kemerdekaan, ketidakstabilan politik dan kekacauan keamanan menyebabkan beberapa bangunan peninggalan kolonial mulai hancur dan kurang terawat. Perubahan signifikan di kawasan Jalan Raya Pos Pusat Kota Bandung, terjadi menjelang dilaksanakannya Konferensi Asia Afrika (KAA) di tahun 1955. Jalan Raya Pos yang sudah dinasionalisasi oleh Presiden Soekarno menjadi Jalan Raya Timur, kemudian diganti namanya menjadi jalan Asia Afrika.

3.2. Lanskap Koridor Asia Afrika

Perubahan tutupan bentang alam di Jalan Asia Afrika sejak awal berdiri hingga saat ini dapat dilihat sebagai sebuah proses perkembangan lanskap koridor bersejarah ini. Perubahan fasad bangunan, perubahan muka jalan, perubahan jalur pedestrian dan perabot jalan, perubahan ruang hijau, dan terbentuknya ruang publik, merupakan beberapa hal yang dapat diidentifikasi dalam perubahan lanskap di Koridor Asia Afrika. Proses transformasi tersebut dapat dilihat dalam Gambar. 3, berupa peta sekuens berdasarkan periodisasi waktu



Gambar 3. Perkembangan tutupan lahan Koridor Asia Afrika

Sumber: direkonstruksi dari Kunto (1985) dan KIT



Gambar 4. Perkembangan lanskap Koridor Asia Afrika

Sumber: KITLV dan https://www.youtube.com/watch?v=FGD_ysshTVI

Pada Gambar 4. terlihat perkembangan lanskap Koridor Asia Afrika, dimana segmen 2 memiliki dokumentasi yang lebih lengkap dari segmen lainnya, mengingat kawasan bangunan cagar budaya umumnya terletak pada segmen ini. Keberadaan segmen 2 yang juga berdekatan dengan Alun- alun dan pusat pemerintahan di awal terbentuknya kota, turut mempengaruhi perkembangan arsitektur kolonial di segmen ini.

Kondisi lanskap Koridor Asia Afrika saat ini, dapat digambarkan melalui penampang melintang jalan pada setiap segmen, seperti pada Gambar 5. Dari gambar tersebut dapat diamati perbedaan mendasar dari ketiga segmen koridor dan elemen- elemen penyusun lanskap yang menyertainya.



Gambar 5. Perbedaan lanskap setiap segmen pada Koridor Asia Afrika

Selain perbedaan yang dapat diidentifikasi dari penampang melintang koridor, perbedaan fasad bangunan pada ketiga segmen juga dapat dilihat pada Gambar 6., yang menunjukkan karakter arsitektur bangunan pada masing- masing segmen.



Gambar 6. Perbedaan karakter fasad pada beberapa bangunan di setiap segmen

Dari kedua gambar di atas dapat dilihat bahwa segmen 1 didominasi oleh koridor pertokoan, dan masih banyak yang memiliki bentuk arsitektur aslinya. Tipikal jalur pedestrian pada segmen ini memiliki ciri khas sebagai salah satu area dengan fungsi perdagangan yang dahulunya didominasi oleh etnis Tionghoa. Pada segmen 2 terlihat tipikal bangunan cagar budaya dengan jalur pedestrian lebar dengan bangunan tanpa halaman, terutama untuk bangunan yang berfungsi sebagai bangunan terbuka untuk umum (museum, café, minimarket), dan tipikal bangunan berhalaman untuk fungsi jasa seperti kantor pemerintah dan hotel. Sedangkan pada segmen 3 didominasi oleh bangunan berlantai banyak, dengan fungsi jasa (kantor sewa, bank, *showroom*, hotel bisnis, dan apartemen).

4. PEMBAHASAN

Berdasarkan data dari perkembangan lanskap Koridor Asia Afrika, didapatkan data- data terkait perkembangan elemen- elemen lanskap yang ada pada koridor ini. Elemen- elemen lanskap sesuai dengan penjelasan sebelumnya di Tabel 1. dibandingkan dengan peta sekuens pada gambar 3, gambar 4, dan gambar 5, menghasilkan Tabel 2. sebagai berikut:

Tabel 2. Identifikasi Elemen- elemen Penyusun Lanskap Koridor Asia Afrika

No.	Tahun/ Periode	Elemen- elemen Lanskap				
		Muka Jalan	Jalur Pedestrian&Perabot Jalan		Fasad Bangunan	Jalur Hijau
1.	1820 1890	- Lebar untuk ukuran 2 kereta pos, Perkerasan tanah bercampur kerikil.	Belum ada jalur pedestrian, Belum ada perabot jalan.		<i>Herberg</i> , penginapan dengan gaya kolonial awal.	Kiri kanan jalan berjejer pohon besar.
2.	1910 1940	- Lebar jalan bisa dilalui 2 mobil.	.Trottoar ditata dan menerus, Terdapat bangku dan lampu jalan.		Berkembang bentuk arsitektur Indo-Eropa terutama di segmen 2, Berkembang tipikal rumah toko dengan Lorong pada segmen 3.	Pohon ditanam di sisi jalan menaungi trottoar
3.	1960 1999	- Jalan diperlebar 3 lajur.	Trottoar berganti perkerasan pavingblok, Pot- pot tanam di atas trottoar.		Berkembang tipikal bangunan tinggi berarsitektur modern terutama di segmen 3, Bangunan kolonial menjadi bangunan cagar budaya, banyak yang direvitalisasi.	Tidak terdapat pohon besar kecuali di area Alun-alun, bak- bak bunga sebagai pengganti penghijauan.
4.	2000 2024	- Jalan menjadi 4 lajur termasuk jalur sepeda.	Perkerasan trottoar diganti dengan batu alam, dilengkapi <i>guiding block</i> , Beberapa area trottoar dilebarkan pada muka bangunan cagar budaya, sehingga GSB menjadi nol pada beberapa bangunan di Segmen 2.		Tipikal bangunan kontemporer berlantai banyak di segmen 3, Segmen 2 dipertahankan sebagai area wisata sejarah dengan bangunan- bangunan kolonial.	Pohon kembali ditanam di jalur hijau sisi trottoar terutama di Segmen 3 dan sebagian Segmen 2.

5. KESIMPULAN

Kajian perkembangan elemen- elemen lanskap Koridor Asia Afrika memiliki tujuan agar terpetakannya transformasi lanskap yang dihubungkan dengan nilai- nilai sejarah yang dimiliki koridor ini. Dari hasil dan analisis ditemukan bahwa perkembangan lanskap Koridor Asia Afrika bersamaan dengan dibentuknya Bandung sebagai ibu kota, dan saling mempengaruhi satu sama lain. Dari peta sekuens dan arsip- arsip ditemukan bahwa segmen 2 merupakan titik awal perkembangan lanskap di koridor ini, hal ini dapat dilihat dari tinggalan arsitektur kolonial yang mendominasi segmen ini. Dari kajian ini juga didapatkan bahwa ada perbedaan signifikan dari karakteristik masing- masing segmen pada Koridor Asia Afrika. Dari perbandingan teori urban lanskap dengan elemen- elemen fisik di Koridor Asia Afrika, perbedaan signifikan dalam koridor keseluruhan dapat ditemui pada karakter fasad bangunan, jalur pedestrian, perabot jalan, dan ketersediaan jalur hijau. Sedangkan elemen jaringan jalan memiliki satu kesatuan yang kontinu, terutama dari sisi lebar dan jumlah lajur yang ada.

REFERENSI

- Ananda, S. (2020). *Pengembangan Kawasan Koridor Jalan Asia Afrika Kota Bandung dengan Konsep Livable Street*. Institut Teknologi Bandung.
- Bishop, K. (1989). *Designing Urban Corridors*. American Planning Association.
- Bruns, D., Kühne, O., Schönwald, A., & Theile, S. (2015). Landscape culture – culturing landscapes: The differentiated construction of landscapes. In *Landscape Culture - Culturing Landscapes: The Differentiated Construction of Landscapes* (Issue May 2016). <https://doi.org/10.1007/978-3-658-04284-4>
- Ekadjati, E. S., Hardjasaputra, S., & Mardiana, I. (1985). *Sejarah Kota Bandung 1945-1979* (D. Suryo & Ayatrohaedi, Eds.). Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional.
- Hermawan, I. (2012). Menjadikan Tinggalan Kolonial di Kota Bandung Sebagai Objek Wisata. *Jurnal Kepariwisata Indonesia*, 7(1), 85–97.
- Izzati, H., & Ikaputra. (2022). Lanskap Sebagai Proses dan Produk (Lanskap Budaya, Lanskap Perkotaan, dan Lanskap Perkotaan Bersejarah). *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 6(1), 74–81.
- Kunto, H. (1985). *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*. Granesia.
- Kurniawan Pane, R., Donie Aulia, M., & Syafriharti, R. (2022). Spesifikasi Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Asia-Afrika Kota Bandung. *CRANE: Civil Engineering Research Journal*, 3(2). <https://ojs.unikom.ac.id/index.php/crane>
- Kustedja, S. (2012). Jejak Komunitas Tionghoa dan Perkembangan Kota Bandung. *Jurnal Sosioteknologi*, 11(26).
- Putri, F. O., & Damayanti, V. (2021). Kajian Koridor Jalan sebagai Wadah Ineraksi Sosial dengan Konsep Livable Streets. *Prosiding Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 7(1). <https://doi.org/10.29313/pwk.v7i1.26507>
- Rahmi, D. H. (2021). Continuity of heritage urban landscape: The case of Jeron Beteng Yogyakarta. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 879(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/879/1/012031>
- Rizki, M. (2023). Identifikasi Fasilitas Jalur Sepeda di Jalan Asia Afrika Kota Bandung. *FTSP Series*, 1771–1775.
- Sari, H. V., Suryadjaja, R., Santoso, S., & Wipranata, B. I. (2023). Kajian Karakteristik Koridor Jalan Boulevard Kelapa Gading Sebagai Koridor Komersial. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 5(2), 1889–1904. <https://doi.org/10.24912/stupa.v5i2.24349>
- Swaffield, S., & Deming, M. E. (2011). Research strategies in landscape architecture: Mapping the terrain. *Journal of Landscape Architecture*, 6(1), 34–45. <https://doi.org/10.1080/18626033.2011.9723445>

- Syawal, H. M., & Umar, I. (2024). Identifikasi Perubahan Penggunaan Lahan Koridor Jalan By Pass Kota Bukittinggi Berbasis Time Series Melalui Citra Satelit Resolusi Tinggi (CSRT) Tahun 2012 dan 2022. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 8.
- Tuan, Y.-F. (1979). Space and Place: Humanistic Perspective. In: Gale S., Olsson G. (Eds) *Philosophy in Geography. Theory and Decision Library (An International Series in the Philosophy and Methodology of the Social and Behavioral Sciences)*, 20.
- Voskuil, R. P. G. A. (2017). *Bandung Citra Sebuah Kota*. ITB Press.
- Yulianto, E., Dewati, W., Dienaputra, R. D., Saliya, Y., Wibawa, M. A., & Akbar, A. (2020). *Geliat Kota Bandung Dari Kota Tradisional Menuju Modern* (A. Achdian, Ed.). Bank Indonesia Institute
- Ziyace, M. (2018). Assessment of urban identity through a matrix of cultural landscapes. *Cities*, 74, 21–31. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.10.021>
- Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah. (2002). Pedomam Teknis Pembangunan Rumah Sederhana Sehat (Technical Guidelines for the Construction of Healthy Simple Houses). In (Vol. No. 403/2002): Kepmen Kimpraswil.