



# TOPIC

## Urban Tourist Attraction Development



**TRISAKTI**

**Institute of Tourism**

Jl. IKPN Bintaro No.1, Pesanggrahan,  
Tanah Kusir, Jakarta, Special Capital  
Region of Jakarta, 12330, Indonesia.

TOURIST ATTRACTION  
DEVELOPMENT

# BABAK VII

## Sumberdaya Pariwisata Urban

Pariwisata urban adalah kegiatan pariwisata yang bertempat di perkotaan dimana warisan sejarah bukanlah daya tarik utama, walaupun permukiman di perkotaan memiliki beberapa bangunan yang berasal dari revolusi industri. Pariwisata urban mencakup kegiatan dan pengalaman yang luas dari *sightseeing*, kunjungan ke daya tarik budaya (seperti galeri, konser, opera, pertunjukan, museum dan lain-lainnya), menghadiri event khusus, berbelanja, makan dan minum di restoran, bertemu dengan orang lain (keluarga dan relasi), menari dan sebagainya. Aktivitas pada wisata urban sebagian besar adalah ciptaan/buatan manusia, fasilitas yang digunakan untuk rekreasi oleh penduduk kota seperti halnya wisatawan. Oleh karena sulitnya memisahkan penggunaan fungsinya bagi wisatawan dan bukan wisatawan, maka sedikit demi sedikit para peneliti mulai menuliskan penelitian yang berkenaan tentang wisata perkotaan (*urban tourism*). Telah banyak yang menuliskan mengenai kebijakan, perencanaan usaha dan promosi serta pengembangan kota sejak periode tahun 1980an. Para perencana perkotaan dan politisi memiliki persepsi bahwa pembangunan pariwisata dapat mengurangi kualitas pusat kota. Namun demikian, kebijakan budaya dan kebijakan pengembangan kepariwisataan telah digunakan untuk mengatasi masalah pembangunan urban. Sehingga kebijakan pariwisata bisa dilihat dalam konteks permasalahan dan kebijakan sosial dan ekonomi yang lain. Bagian ini akan mengidentifikasi wisatawan di wilayah urban dan motivasi serta perilaku pada spasial yang digunakan untuk kegiatan wisata (Burton, 1995).

### 7.1 Konsep Pariwisata Perkotaan (*Urban Tourism*)

*Urban Tourism* atau wisata perkotaan menguraikan yang aktivitas wisata yang terjadi di area metropolitan dan melibatkan interaksi antara pengunjung dan lingkungan berkenaan dengan kota. Pengunjung ke wisata perkotaan termotivasi oleh bidang tujuan yang mencakup bisnis, konferensi, dan *entertainment*, juga seperti olahraga, pendidikan, minat khusus atau budaya.

*Urban Tourism* ada bersamaan dengan pembentukan kota termasuk dengan de-industrialisasi kota besar, dan kenaikan ekonomi informasi. Banyak orang yang datang ke kota, dihubungkan dengan "*post-modern*". Kota besar ditunjang dengan pertumbuhan event besar, image dan *lifestyle*. Sampai saat ini studi pariwisata kurang fokus atas wilayah perkotaan (*urban tourism*) sebagai destinasi. Pandangan yang konvensional ini menggambarkan urbanisasi lebih condong ke arah pengasingan. Ini mulai dengan kepergian banyak orang selama periode liburan

dari yang baru berkembang dan industrialising kota besar zaman Victorian yang berada di tepi laut. Pasca industrialisasi telah mendorong suatu peningkatan dalam lingkungan perkotaan kepada pendekatan kota besar sebagai destinasi.



Gambar 7.1. Kota Jakarta Sebagai Urban Tourism  
(Sumber : Wikipedia)

Penduduk tertarik dengan kota karena kota besar dianggap sebagai pusat peluang dan aktivitas sosial yang tinggi. Sehingga liburan juga telah berfungsi dengan baik bagi orang-orang dalam kota sebab fasilitas di dalam kota mudah diakses.

Berkembangnya infrastruktur di beberapa kota besar dunia, pengunjung kota tidak hanya warga urban yang mencari peluang kehidupan yang lebih baik saja, tetapi urban juga menjadikan kota sebagai sarana rekreasi yang murah dan mudah diakses. Wisatawan mengunjungi kota besar untuk berbelanja, menikmati makanan dan minuman, mempelajari budaya, melihat peristiwa khusus, menonton teater dan kasino dalam Hall/Aula, Jenkins dan Kearsley (1986) dalam Burton (1995).

Tipe wisata perkotaan dapat diidentifikasi dengan beberapa ciri sebagai berikut :

- 1) Ibukota negara dan atau kota pusat budaya
- 2) Pusat kota metropolitan atau kota yang penuh dengan sejarah
- 3) Bagian tertua dari suatu kota
- 4) Area tepi laut yang sudah dilengkapi dengan fasilitas perkotaan
- 5) Kota perindustrian
- 6) Pusat hiburan dan taman bermain keluarga
- 7) Pusat pelayanan wisatawan

## 7.2 Pariwisata Perkotaan dan Peluang Pasarnya

Wisatawan perkotaan adalah seseorang yang tinggal didalam kota atau diluar kota yang sengaja bepergian untuk mengunjungi suatu kota. Mereka mungkin adalah penduduk di dalam negeri atau bahkan kota besar atau kota lain (*resident*). Suatu definisi wisatawan yang telah membatasi dengan tegas akan definisi tersebut yaitu bagi mereka yang hanya membelanjakan sedikitnya satu malam tinggal di dalam kota tujuan mereka. Mereka dapat tinggal di dalam pemondokan wisatawan, atau dengan teman dan kerabat.

Beberapa riset terdahulu menguraikan peluang pasar wisata perkotaan yang semakin cemerlang, salah satunya bahwa penduduk perkotaan terlepas dari aktivitas sehari-hari mereka berpikir tentang hari di mana mereka berubah menjadi wisatawan didalam kota mereka sendiri untuk mencari kesenangan menikmati semua fasilitas kota.

Survey yang dilakukan pada era sekitar 1982-1985 di Belanda memperlihatkan bahwa dari wisatawan yang mengunjungi atraksi wisata dan menikmati perkotaan adalah satu per tiga bagian adalah orang-orang yang tinggal di dalam kota.

Sementara pada dekade 1990an, para keluarga yang memiliki anak yang belum melewati usia 15 tahun secara rutin melakukan perjalanan bersama-sama mengunjungi *theme park*, restoran, pusat perbelanjaan, teater/cinema atau hanya melakukan rekreasi pada beberapa taman di sudut kota.

## 7.3 Elemen Wisata Perkotaan

Jansen-Verbeker dalam Burton (1995) membuat pembedaan pada beberapa fungsi dalam suatu kota sebagai produk wisata. Yaitu sebagai berikut :

- 1) Elemen Primer , yang terdiri dari:
  - a) *The leisure setting* : dua set karakteristik (*physical* dan *socio-cultural*) yang merupakan kesenangan gratis yang didapatkan oleh wisatawan dalam berwisata : i). Fisik : Merancang lingkungan yang nyaman pada pusat kota dengan arsitektur yang atraktif, pengaturan jalan, taman dan area hijau,

kawasan industri, kanal, sungai dan pelabuhan, perkampungan beberapa etnis, serta pusat-pusat perbelanjaan. ii). Sosial budaya : yang mencakup bahasa yang digunakan, kebiasaan lokal, gaya hidup, kehidupan secara umum didalam kota.

- b) Tempat beraktivitas : Terdiri atas bangunan atau fasilitas yang memberikan kesempatan bagi wisatawan untuk beraktivitas baik didalam ruangan (*indoor activity*) maupun diluar ruangan. Tempat aktivitas ini mencakup theater, museum, gallery, cinema, casino, restoran/kafe, *theme park* dan lain-lain.
- 2) Elemen pendukung : tidak begitu berpengaruh tapi menjadi komponen yang sangat penting ketika wisatawan sedang melakukan perjalanan. Ini mencakup ketersediaan bahan makanan (mulai dari restoran mewah hingga jajanan kaki lima), kebutuhan perbelanjaan (mulai dari mall mewah hingga pasar tradisional).
- 3) Elemen pelengkap : merupakan infrastruktur yang mencakup aksesibilitas, fasilitas parkir, pusat informasi wisatawan dan lain-lain.

#### 7.4 Dampak Pembangunan Pariwisata Urban

Mathieson dan Wall (1982) dalam Burton (1995) menguraikan dampak yang terjadi pada pembangunan lingkungan kota seiring dengan perkembangan wisata perkotaan. Ada beberapa dampak yang paling terlihat adalah :

- 1) Lingkungan perkotaan :
  - a) Tanah sedikit demi sedikit berganti dengan pembangunan gedung dan perkantoran
  - b) Perubahan sistem saluran air
- 2) Dampak visual :
  - a) Perluasan area bangunan gedung dan perkantoran
  - b) Terdapat gaya arsitektur baru pada bangunan gedung dan perkantoran
  - c) Pertumbuhan populasi penduduk
- 3) Infrastruktur :
  - a) Pembangunan infrastruktur untuk melengkapi kebutuhan populasi yang berkembang pesat seperti : jalan raya, stasiun, lahan parkir, listrik, limbah buangan dan persediaan air.
  - b) Infrastruktur yang sengaja dibuat untuk mengakomodir kebutuhan wisatawan
- 4) Format perkotaan :
  - a) Perkotaan dirancang supaya memiliki area hunian yang memadai termasuk juga area hotel dan penginapan

- b) Perubahan lokasi pabrik dari daerah pedestrian ke daerah pinggiran dan rencana manajemen lalu lintas untuk mengakomodasi penduduk dan wisatawan
- 5) Pemugaran bangunan tua dan pemeliharaan situs sejarah :
  - a) Memugar atau merenovasi bangunan tua untuk di manfaatkan kembali
  - b) Memelihara situs sejarah

## 7.5 Perkembangan Wisatawan Perkotaan dalam Berbagai Aspek

- 1) Aspek ekonomi : dalam kapasitas perkotaan mampu membuka banyak lapangan kerja, khususnya pekerjaan dalam bidang pariwisata yang mempekerjakan usia produktif dengan tidak memandang gender. Demikian juga dengan *multiplier effect* yang tercipta dari banyaknya kegiatan wisata perkotaan sehingga perputaran uang dalam negeri makin membaik.
- 2) Aspek atraksi wisata dan fasilitas : pada beberapa kota yang dijadikan tempat berlangsungnya event internasional akan memperbaiki atraksi wisata serta fasilitasnya seperti bandara, hotel, stadion, tempat konferensi, theme park skala besar dan sebagainya sehingga pantas menjadi tuan rumah dalam perhelatan event international seperti Olimpiade, Movie Festival dan konferensi lainnya.
- 3) Aspek sosial dan perilaku penduduk : adanya pengaruh yang dibawa oleh wisatawan kepada penduduk setempat baik itu perilaku positif maupun negatif. Atau bahkan komunitas yang timbul oleh penduduk dalam menikmati fasilitas perkotaan mereka.
- 4) Aspek sirkulasi kota : terjadinya perubahan sirkulasi kota yaitu terjadinya kemacetan, kebisingan, tingkat kriminal atau bahkan pembangunan perkotaan yang semakin pesat.

## 7.6 Contoh Sumberdaya Pariwisata Urban di Pulau Jawa

### 1) Kota Bandung

Kota Bandung mempunyai daya tarik yang unggul, selain tampil sebagai sebuah kawasan urban yang terkenal dengan industri kreatifnya, secara alami kota Bandung juga berada pada posisi geografi yang memberikan suasana iklim yang sejuk (ketinggian 740 meter di atas permukaan laut) dan pemandangan pegunungan yang mempesona.

Sehingga banyak wisatawan (baik domestik maupun mancanegara) yang datang ke Bandung untuk menikmati keadaan kota Bandung dan industri kreatif dalam bentuk daya tarik seperti factory outlet, makanan dan minuman khas dan tidak ketinggalan pertunjukan kesenian tradisional di Saung Angklung Udjo.

Banyaknya pengunjung dan wisatawan yang datang ke Bandung memberikan dampak positif maupun negatif. Adapun dampak negatif yang terlihat sekarang ini adalah kemacetan di jalan-jalan kota Bandung, khususnya pada saat musim liburan.



Gambar 8.2 Saung Angklung Udjo, daya tarik wisata urban di Bandung  
Sumber: Dokumentasi pribadi

HMPL ITB (2011) dalam (km.itb.ac.id) menjelaskan tentang kemacetan lalu-lintas dapat kita pahami sebagai akibat dari adanya kegiatan penduduk atau aktifitas ekonomi yang terjadi. Eksternalitas yang ditimbulkan akibat adanya kemacetan seperti terlalu banyaknya waktu yang dihabiskan di jalan, polusi udara, ketidaknyamanan pengguna jalan, dan sebagainya memang mengurangi tingkat kenyamanan area perkotaan. Kerugian-kerugian yang dialami oleh pengguna jalan tersebut kemudian dipandang sebagai dampak negatif lanjutan akibat adanya kemacetan.

Namun, ada paradigma lain yang harus dipahami oleh kita bahwa kemacetan sesungguhnya adalah sebuah keniscayaan akibat tumbuhnya perekonomian suatu wilayah. Hal ini dapat kita pahami dengan contoh Kota Bandung, yang 10-15 tahun yang lalu jalannya belum semacet dan sepadat kini. Dengan tumbuhnya berbagai daya tarik wisata seperti *factory outlet*, taman bermain,

dan sebagainya, kapasitas Sistem Jaringan Jalan Kota Bandung yang telah dibahas sebelumnya telah terlampaui sehingga timbulah kemacetan. Contoh yang lebih sederhana, pergerakan transportasi apapun yang dilakukan oleh penduduk di Kota Bandung, pasti terjadi karena adanya kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh pengguna sistem transportasi. Sebut saja anak-anak yang pergi ke sekolah, ibu-ibu yang pergi ke pasar, kepala keluarga yang pergi mencari nafkah, bahkan ketika kita hanya pergi ke warung menggunakan motor. Dengan demikian maka ketika jumlah perjalanan meningkat, maka hal tersebut berarti, jumlah kegiatan penduduk secara ekonomi pun meningkat. Yang terjadi kemudian ketika jalanan telah mencapai kapasitas jenuhnya maka terjadilah kemacetan (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Jika dilihat dari sistem eksternal kota, kemacetan di kota-kota besar juga biasanya ditimbulkan oleh kendaraan yang berasal dari luar kota. Banyaknya kendaraan dari luar kota menandakan skala ekonomi yang sudah semakin meluas artinya banyak permintaan akan barang dan jasa di kota tersebut dari penduduk di luar kota. Permintaan transportasi merupakan permintaan turunan, artinya permintaan yang timbul karena adanya permintaan terhadap komoditas lain. Jika permintaan terhadap transportasi meningkat berarti ada permintaan terhadap suatu komoditas yang meningkat, yaitu permintaan terhadap barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Jika dilihat dari *spending approach* (pendekatan pengeluaran) dimana PDRB merupakan penjumlahan dari pajak, konsumsi, investasi, dan ekspor netto, peningkatan dalam permintaan transport dari pemenuhan kebutuhan akan barang dan jasa merupakan peningkatan konsumsi juga sehingga pada akhirnya PDRB akan ikut naik (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Menangani kemacetan sudah menjadi kewajiban agar kerugian yang mengurangi kenyamanan penduduk dapat dihindari. Namun, apakah jalanan yang lancar dapat diartikan sebagai sebuah keuntungan yang berhasil dicapai? Belum tentu. Sekali lagi, kemacetan yang terjadi merupakan indikasi pertumbuhan ekonomi yang pesat. Sehingga, ketika jalanan menjadi lancar, haruslah ada jaminan bahwa kegiatan ekonomi yang telah ada sebelumnya tidak turun tapi justru malah berkembang. Mari kita kembali bayangkan Kota Bandung ketika akhir pekan yang hampir selalu terjadi kemacetan lalu-lintas dimana-mana. Ketika itu, orang dari luar Kota Bandung datang, yang tentunya membawa uang, maka pada saat itulah pendapatan masyarakat Kota Bandung di akhir pekan itu pun meningkat karena adanya transaksi atau pembelanjaan uang di Kota Bandung. Ketika kemacetan itu datang, para wisatawan pun cenderung menunggu waktu lengang sehingga semakin lamalah mereka berbelanja di Kota Bandung (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).



Kita pun dapat menganalogikan Kota Bandung sebagai sebuah rumah makan yang hendak kita datangi. Sebagai konsumen, kita cenderung mendatangi rumah makan yang ramai parkirannya, atau banyak dikunjungi orang bukan? Begitu pun Kota Bandung yang memiliki daya tarik karena keramaian yang dimilikinya (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Uraian diatas tidak bermaksud mengatakan bahwa kemacetan di Kota Bandung sebaiknya dibiarkan saja karena hal tersebut menguntungkan. Suatu saat bisa jadi akan terjadi kejenuhan akibat ketidaknyamanan yang terus menerus terjadi. Misalnya, bisa saja suatu saat orang bosan datang ke Bandung dan justru pergi ke Karawang untuk berwisata. Ketika itulah *makacompetitiveness* menjadi kunci agar wilayah tersebut tetap menarik untuk dikunjungi. Kota Bandung harus terus membenahi dirinya (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Menangani masalah kemacetan, tidak bisa bertujuan semata-mata untuk memperlancar arus lalu-lintas saja, tapi juga harus berdampak positif terhadap ekonomi. Kemacetan terjadi karena pada waktu yang bersamaan, terjadi pergerakan di atau menuju satu tempat yang sama, sehingga jaringan jalan kelebihan kapasitasnya. Dengan demikian, beban lalu-lintas tersebut harus diurai namun kegiatan yang hendak dicapai melalui perjalanan penduduk tersebut tetap terpenuhi. Salah satu alternatifnya adalah dengan menciptakan pusat kegiatan ekonomi baru di tempat yang lain yang mampu menawarkan alternatif tempat pemenuhan kebutuhan bagi penduduk yang berkegiatan tersebut. Sehingga jalanan akan menjadi lebih lancar namun ekonomi baru tumbuh dan berkembang yang juga akan semakin menguntungkan Kota Bandung (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Jika dilihat dari sudut pandang perencanaan transportasi, kemacetan ditimbulkan dengan asumsi sarana prasarana transportasi yang tidak memadai, artinya permintaan transportasi tidak dibarengi oleh penyediaan sarana prasarana yang baik. Pada prinsipnya, perencanaan transportasi menyeimbangkan supply dan demand transportasi. Ditinjau dari perencanaan transportasi, kemacetan dikarenakan  $\text{demand} > \text{supply}$ . Jika kita lihat, berarti harus ada salah satu yang direkayasa, baik ditambah atau dikurangi. Pendekatannya ada dua, yaitu pendekatan supply dan pendekatan demand. Pendekatan *supply* misalnya dengan penambahan prasarana jalan, penambahan moda transportasi, penambahan alternative moda transportasi, dsb. Pendekatan demand misalnya dengan TDM (*Transport Demand Modelling*), yaitu pemodelan moda transportasi yang merekayasa permintaan transportasinya. Contohnya dengan memberlakukan pajak progressif, tarif parkir yang dimahalkan, pajak kendaraan pribadi dinaikkan, angkutan umum yang diperbaiki dan dimurahkan tarifnya, dan sebagainya agar *demand*

bergeser dari pemakaian kendaraan pribadi ke angkutan umum (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Jika dilihat dari kebijakan ekonomi, kemacetan timbul karena kebijakan ekonomi yang tidak mampu mengakomodasi dampak negatif dari perkembangan ekonomi, misalnya ketika pemerintah sudah menetapkan sudah suatu sector ekonomi menjadi *sector basis* (eksport oriented) maka tidak diragukan lagi pasti banyak kebutuhan dari luar kota akan barang dan jasa yang diproduksi sector tersebut. Contohnya industry kreatif di Bandung. Bandung sudah dikenal sebagai kota industry kreatif sehingga pastinya banyak penduduk luar kota Bandung untuk berbelanja di industry-industri tersebut. Seharusnya, peningkatan volume lalu lintas dari luar kota ini sudah diantisipasi dari awal sejak kebijakan tersebut ditetapkan. Akan tetapi karena kebijakan ekonomi di Indonesia sebagian besar masih parsial atau sektoral maka dampak negatif yang ditimbulkan oleh suatu sector terhadap sector lain kurang diperhatikan. Jadi, kemacetan juga merupakan dampak negatif dari kebijakan ekonomi yang parsial (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id).

Sedangkan kebijakan ekonomi untuk mengatasi kemacetan dapat dilakukan dengan mensinkronkan kebijakan ekonomi dengan kebijakan/perencanaan transportasi dan sebaliknya. Misalnya sistem pusat dan sub-pusat kota. Pusat kota (*central business district*) merupakan pusat aktivitas ekonomi perkotaan yang melayani internal dan eksternal perkotaan. Perencanaan transportasi yang bisa dilakukan misalnya jalan yang melalui pusat ini setidaknya harus kolektor primer (jalan besar) dimana kapasitasnya untuk menampung pergerakan dari dalam dan luar kota. Penempatan pusat dan sub-pusat kota harus seiring dengan kebijakan untuk menetapkan ruas jalannya juga atau sebaliknya. Pembangunan jalan melingkar yang menghubungkan satu kota dengan kota lain. Kebijakan transportasi ini diambil untuk mengatasi arus menerus (hanya lewat) ke perkotaan yang tidak memberikan benefit secara ekonomi tetapi menimbulkan kemacetan. Hal ini biasa terjadi di kota-kota kecil yang terletak diantara kota-kota besar. Dengan dibangunnya jalan lingkar, kota tersebut tetap mendapatkan benefit ekonomi. Pusat ekonomi diletakkan dekat dengan simpul pertemuan antara jalan lingkar dengan jalan dalam kota. Hal ini bertujuan untuk mengambil manfaat ekonomi dari orang yang lewat, misalnya dengan membeli oleh-oleh, penginapan, dsb. Dengan demikian, kota masih mendapatkan keuntungan secara ekonomi tetapi tidak menimbulkan kemacetan di dalam kota. Industri-industri besar yang banyak membutuhkan supply barang dari luar biasanya diletakkan di pinggir kota juga. (HM PL ITB) dalam (km.itb.ac.id)

## 2) Kota Yogyakarta

### a) Alun-Alun

Dalam peradaban Jawa, rumah kediaman penguasa (Keraton, Kabupaten) selalu dilengkapi dengan sebidang alun-alun yang melambangkan konsep Ketuhanan, atau dalam ruang kosong ada kehidupan yang dilambangkan dengan pohon beringin. Begitu juga dengan konsep kerajaan besar yang menghadap samudera dengan pelabuhan besarnya, dan membelakangi gunung yang memberikan kemakmuran (Mardiono, 2009) dalam Warpani (2010):



Gambar 8.3 Alun-alun Utara Kraton Yogyakarta

Sumber: Dokumentasi M. Husen Hutagalung

Salah satu ciri pusat kota maupun pusat pemerintahan, baik itu kerajaan maupun kabupaten ditandai dengan hamparan lapangan rumput yang cukup luas dan sepasang pohon beringin di tengahnya yang dipisahkan oleh jalan akses masuk ke kantor kabupaten yang biasanya juga menjadi kediaman dinas bupati. Lapangan inilah yang dinamakan "Alun-alun". Pola ini tentunya mengikuti pola kerajaan pada masa Majapahit yang hingga kini masih terlihat melalui Keraton Surakarta dan Yogyakarta (Warpani, 2010).

Ada perbedaan antara Alun-alun Keraton (Istana Raja) dengan Alun-alun Kabupaten (kediaman Bupati). Pada Keraton memiliki dua alun-alun, di depan dan di belakang istana, sedangkan tempat tinggal resmi Adipati (Kadipaten) hanya memiliki satu alun-alun yang terletak hanya di depan istana, seperti Mangkunegaran-Surakarta dan Pakualaman-Yogyakarta. Begitu juga tempat tinggal resmi Bupati (Kabupaten) yang hanya mempunyai satu alun-alun di depan kabupaten. Saat ini dalam pemerintahan, kabupaten menjadi sebuah daerah otonomi yang dikepalai oleh seorang Bupati, atau pemerintahan setingkat di bawah provinsi (Warpani, 2010).

Di samping fungsinya sebagai lambang kebesaran dan wibawa penguasa, sejak dulu alun-alun bukan sekedar lapangan, tetapi juga memiliki fungsi ganda, yakni: di samping sebagai ruang terbuka kota, saat ini kegiatan-kegiatan tertentu yang bersifat rekreasi tak jarang digelar pula di alun-alun. Kini, fungsi dan sejumlah alun-alun sudah berubah wajah, namun sebagai elemen kota berupa “ruang terbuka umum”, ruang publik, masih sangat diperlukan (Warpani, 2011).

Sejak masa Kerajaan Majapahit alun-alun telah dikenal, namanya pun terabadikan dalam sebuah riwayat, yakni Alun-alun Bubat. Kota-kota kerajaan kuno (seperti Surakarta dan Yogyakarta), mempunyai dua buah alun-alun, satu terletak di utara Keraton dan satu lagi terletak di selatan Keraton. Permukaan Alun-alun Keraton tersebut tidak berumput tetapi berupa hamparan pasir halus (Kisdarjono, 2009), sedangkan Alun-alun Kabupaten biasanya berumput. Bahkan halaman dalam Keraton berupa pasir halus yang konon diambil dari pantai selatan Pulau Jawa, seperti isyarat dalam mitologi Laut Kidul (Warpani, 2010)

Pada siang hari, pasir menghadirkan suasana panas namun di malam hari udara semilir sejuk. Hal ini diibaratkan bahwa Tuhan Yang Maha Esa menciptakan dunia ini berpasang-pasangan. Siang-malam, bahagia-duka, panas-dingin, dan seterusnya (Brongtodiningrat, 1978). Selain itu, secara teknis dan praktis pun ternyata benar. Busana resmi keraton tanpa alas kaki (kecuali Raja), dan para *sentana* dan *abdidalem* duduk bersila (bila terpaksa di halaman). Pasir tidak akan mengotori telapak kaki meskipun basah, sehingga *paseban* pun tidak kotor. Tak hanya itu, duduk bersila di atas pasir pun tidak akan mengotori kain, bahkan air hujan pun cepat meresap ke perut bumi (Warpani, 2010).

Di depan bangunan keraton terdapat pintu masuk yang menuju Sitinggil (Pendopo Keraton), begitu pula di depan bangunan kabupaten terdapat pintu masuk menuju Pendopo. Pendopo juga dinamakan *Paseban*, yang berasal dari *kataseba* (Kisdarjono, 2009) dalam Warpani (2010). Sementara

itu, dari tutur Ki Dalang Wayang, dikenal *Paseban Jawi* (paseban luar) yang berfungsi sebagai tempat menunggu bagi para tamu yang hendak menghadap raja, untuk hal ini tidak terdapat pada kabupaten (Warpani, 2010)

Alun-alun Lor (utara) dikelilingi oleh bangunan di penjuru mata angin, yakni: Masjid Agung di sebelah Barat, bangunan keraton di sebelah Selatan, pasar di sebelah Utara, dan sebelah Timur (dahulu) ada kebun binatang. Hal sedikit berbeda terdapat pada Alun-alun Kabupaten, pasalnya pada sisi sebelah Timur biasanya berdiri bangunan penjara. Konon letak penjara ini didasarkan pada pemikiran agar para terpidana segera menyadari kekeliruannya dan bertobat, karena dipenjara berseberangan dengan tempat ibadah (Warpani, 2010).

Alun-alun di depan masjid biasanya dimanfaatkan untuk shalat *Ied* pada waktunya. Kemudian tak jauh dari masjid atau sebelahnya terdapat permukiman yang disebut Kauman, kampung para santri. Barangkali, karena faktor masjid inilah maka bangunan keraton di Jawa selalu menghadap Utara-Selatan, demikian pula pendopo kabupaten pada umumnya menghadap Utara atau Selatan, kecuali Pendopo Kabupaten Kediri yang menghadap ke Barat (Warpani, 2010).

Disisi lain, jalan masuk terdapat di tengah-tengah membelah alun-alun. Kemudian pada sisi kanan dan kiri selalu ditanami pohon beringin yang berpagar, karena itu masyarakat (di Jawa) menyebutnya *Ringin Kurung*, dan biasanya dikeramatkan serta diberi nama *Kyai Jayandaru* (kemenangan) dan *Kyai Dewandaru* (keluhuran). Sedangkan sebagian masyarakat menyebutnya *Ringin Kembar*. Sebagai lambang kebesaran, *Ringin Kurung* hanya ada di Keraton dan Kabupaten, sedangkan Kadipaten (meskipun memiliki pemerintahan seperti daerah otonom) tidak memilikinya (Warpani, 2010).

Di tempat itu, pada saat paseban rakyat yang ingin *seba* (menghadap raja), harus duduk menunggu berjemur di alun-alun (dalam Bahasa Jawa disebut *pepe*) sampai waktunya dipanggil jika raja berkenan menerimanya. Rakyat yang *pepe* adalah rakyat yang akan menyampaikan keluhannya atau ingin melaporkan sesuatu langsung kepada raja (Warpani, 2010).

Sementara itu, *Ringin Kembar* mengandung makna atau pesan simbolik bahwa Raja atau Bupati bukan sekedar penguasa melainkan juga *pengayom* (pelindung) bagi rakyatnya. Ini hendaknya “dibaca” dari kanopi pohon beringin yang rindang memberi keteduhan bagi siapapun yang kepanasan terik matahari, sedangkan akar yang tertanam kuat seolah-olah menyiratkan kuasa raja yang mengakar pada rakyatnya. Dari sini pula

bisa diartikan lebih dalam makna keberadaan pohon beringin di alun-alun, sedangkan lapangnya (*jembar* : Jawa) alun-alun menyiratkan kesan seorang penguasa (Raja, Bupati) yang berpandangan luas (*jembar nalare*) sebagaimana konsep kepemimpinan Astabrata (Warpani, 2010)

Perihal *Ringin Kurung*, juga memiliki makna dalam model busana, gaya tari, dan gaya bahasa. Terdapat perbedaan antara Keraton Surakarta dengan Yogyakarta. serupa tapi tak sama. Menurut versi Surakarta, di tengah-tengah alun-alun terdapat dua pohon beringin, yakni: Kyai Jayadaru di sebelah Timur dan Kyai Dewadaru di sebelah Barat. Di samping itu masih terdapat empat pohon beringin jantan, seperti Kyai Jenggot tumbuh di Baratdaya, dan beringin betina Wok di Timurlaut, sementara itu beringin Gung terdapat di Tenggara dan beringin Bitur menempati sisi sebelah Baratlaut (Warpani, 2010).

Tak hanya itu, sejumlah beringin lain juga tumbuh rapat di Jalan Gladhag tak lebih sebagai pohon peneduh (Setiadi, dkk; 2001) dalam Warpani (2010). Tetapi jika menengok versi Yogyakarta, bila kita dari Selatan masuk melalui Plengkung Gadhing (Nirbaya) ke kompleks keraton, di pinggir Alun-alun Selatan, tumbuh dua pohon beringin bernama Wok yang berasal dari kata brewok, sedangkan dua pohon beringin yang berada di tengah alun-alun menggambarkan bagian tubuh yang rahasia sekali, maka dari itu diberi pagar batu bata, namanya *Supit Urang*, lambang perempuan, sedangkan pagarnya terdapat ornamen busur yang melambangkan sifat pemuda-pemudi. Di sisi lain, sebelah Utara terdapat dua pohon beringin (Warpani, 2010).

Selain pohon beringin yang ditanam dengan landasan filosofi pemerintahan, halaman Keraton, Kadipaten, dan Kabupaten biasanya juga ditanami pohon yang mengandung filosofi hubungan antar sesama, yaitu pohon *Sawo Kecil* (sawo mini), yang konon mengandung pesan agar manusia hendaknya selalu *nandur kabecikan* (berbuat kebaikan) kepada sesama. Bahkan biji buah sawo kecil dijadikan bahan mainan anak-anak masa itu, anak-anak lelaki menggunakannya untuk diadu kekerasannya sesama teman (ditumpangkan satu di atas yang lain, lantas diinjak sambil dihentakkan dengan tumit), sedangkan anak-anak perempuan menggunakannya untuk main *dakon* (keterampilan berhitung dan memindahkan biji kecil dari satu cekungan ke cekungan lain pada semacam nampan kayu). Selain itu rindangnya pohon-pohon sawo kecil di halaman digunakan sebagai peneduh yang menebar kesejukan. Konon ini pun mengandung pesan bagi penguasa agar mampu memberi kesejukan kepada kawulanya (Warpani, 2010).

Pada masa lampau, alun-alun dapat dikatakan sebagai pusat kemasyarakatan (*civic centre*), di antaranya sebagai tempat upacara kegiatan kerajaan, rekreasi, hiburan, pasar malam, kegiatan ekonomi, dan sebagainya; bahkan keberadaan pasar menjadi satu kesatuan lokasi dengan alun-alun. Pasar Kabupaten pada masa lalu, selalu berdekatan dengan alun-alun (di seberang jalan). Uniknya, pusat kemasyarakatan ini (berlaku bagi Keraton) justru terletak di belakang Keraton (Surakarta dan Yogyakarta), yakni di Alun-Alun Lor (Utara), karena Keraton menghadap ke Selatan. Buktinya, *Dalem Ageng Praba Suyasa* sebagai pusat dari seluruh bangunan keraton, jelas menghadap ke arah selatan (Warpani, 2010).

Ada riwayat yang mengungkapkan: "*Kyai Tumenggung Wiraguna dumugi alun-alun pengkeran lajeng nyengkal masjid ageng, beteng dalah sedaya griyanipun Kumpeni*". Artinya: Kyai Tumenggung Wiraguna, sampai di alun-alun belakang lalu mengukur masjid besar, benteng serta loji/rumah Kumpeni. Padahal keseluruhan bangunan itu tidak terletak di Alun-alun Kidul (Setiadi, dkk; 2001) dalam Warpani (2010).

Alun-alun Kidul (Selatan) Keraton biasanya menyatu berada di dalam benteng (tembok tinggi) sebagai salah satu sistem pertahanan tempo dulu. Ciri ini masih dapat ditemui di Keraton Kasunanan Surakarta dan Kasultanan Yogyakarta. Pada Alun-alun Kidul biasanya diselenggarakan *gladen*, latihan perang bagi para prajurit kerajaan secara berkala. Pada saat tertentu *gladen* ini digelar menjadi tontonan masyarakat; dipertontonkan keahlian *sodoran* (pertandingan keterampilan berkuda dan memainkan tombak). Kira-kira analog dengan "gelar siaga" militer pada masa sekarang lengkap dengan pasukan kavaleri untuk unjuk kesiagaan (*show of force*) (Warpani, 2010).

Sodoran atau *rampogan* diadakan di alun-alun tiap hari Sabtu atau Senin (Seton atau Senenan). *Rampogan* adalah laga prajurit beramai-ramai melawan seekor macan (harimau); *macan dirampog* (Jawa). Di alun-alun pula biasanya digelar berbagai upacara maupun keramaian, seperti upacara Gerebeg, Sekaten, apel prajurit, dan pasar malam. Seperti disebutkan olah Adrisijanti, peran alun-alun merambah aspek kehidupan sosial, politik, keagamaan, dan ekonomi. Menariknya, Kisdarjono (2009) menengarai bahwa di Jawa Barat juga terdapat alun-alun kecil di depan rumah kepala desa, tetapi alun-alun tersebut tanpa pohon beringin. Masjid seringkali terdapat di sebelah Barat alun-alun (Warpani, 2010).

Alun-alun Kota Bandung tempo dulu pernah menjadi lapangan sepakbola sebelum pindah di lapangan Gasibu (di depan Gedong Sate) dan kemudian pindah ke Sidolig. Pada masa silam, di seberang Alun-alun Kabupaten Cilacap adalah tempat "perantaraan", yaitu hukuman kepada orang yang

dirantai dan dijemur tak jauh dari penjara (di sebelah Timur alun-alun), juga pernah menjadi lapangan olah raga sejumlah sekolah, dan arena kampanye pemilu 1955. Ini juga membuktikan bahwa kala itu alun-alun menyanggah aneka guna (Warpani, 2010).

Kini alun-alun pada umumnya sudah kehilangan atau ditinggalkan masyarakat, apalagi makna filosofi yang terkandung didalamnya. Banyak alun-alun yang sudah tidak lagi menampilkan ciri khasnya kecuali letaknya di depan kantor Bupati. Tidak ada lagi *Ringin Kurung* atau *Ringin Kembar* yang tumbuh di kanan kiri akses jalan masuk kantor Bupati. Dua contoh ekstrim, adalah Alun-alun Kota Blitar dan Alun-alun Kota Bandung. Dua batang pohon beringin sebagai elemen Alun-alun Kota Blitar dikorbankan demi pelebaran jalan karena tuntutan perkembangan lalu lintas. Elemen pohon di dalam kawasan alun-alun diubah, tidak hanya pohon beringin, tetapi ditambah dengan pohon yang dianggap lebih modern, yakni palem. Pohon baru ini ditanam dalam jumlah yang cukup banyak sehingga menimbulkan kesan yang lebih menonjol daripada beringinnya (Gunawan, Myra P; 2009). Tidak tahu apa pertimbangannya, maka sejumlah pohon beringin di Alun-alun Kota Blitar diganti dengan pohon palem. Tataan wajah alun-alun pun sudah berbeda dibandingkan dengan alun-alun tradisional (Warpani, 2010)

*Ringin Kurung* yang menjadi ciri suatu alun-alun, nampak kehilangan makna. Pohon beringin tidak lagi di kanan-kiri akses masuk Kabupaten, bahkan pagarnya "sangat" tinggi, terkesan seperti *kurungan* (sangkar) (Warpani, 2010).

Zaman dulu, meskipun pohon beringin dipagari, masyarakat dengan bebas dapat masuk. Bedanya, pohon beringin tempo dulu dikeramatkan, sedangkan kini hanya dianggap sebagai tanaman biasa. Citra Alun-alun Kota Blitar seluas ± 20.000 m<sup>2</sup> yang dibangun pada tahun 1875 juga sudah hilang, hanya meninggalkan sebutan Alun-alun saja. Sudah tidak lagi menjadi satu kesatuan jiwa tak terpisahkan dengan fungsi Kabupaten karena rancangannya memang tidak berlandaskan filosofi alun-alun, tetapi sudah murni menjadi salah satu elemen ruang terbuka kota, tempat aktivitas masyarakat (Warpani, 2010).

Keadaan serupa juga dialami oleh Alun-alun Kota Bandung. Karena kehilangan makna filosofi pohon beringin sudah enggan tumbuh dan memang tidak lagi ditanam karena hamparannya sudah dilapisi perkerasan dan berubah fungsi. Alun-alun Kota Bandung bahkan sudah bukan lagi alun-alun, hilangnya Alun-alun Kota Bandung sudah dirasakan sejak 1984 (Warpani, Suwardjoko; 1984) dalam Warpani (2010).



Alun-alun Kota Bandung sudah bermetamorfosa menjadi elemen ruang terbuka kota, menjadi halaman Masjid Agung yang juga berubah nama menjadi Masjid Raya Bandung. Tidak ada lagi ciri-ciri sebuah alun-alun. Citra lapangan pun telah lenyap, padahal alun-alun ini pernah menjadi lapangan sepak bola. Di bawah alun-alun dijadikan ruang bawah tanah bagi PKL dan fasilitas umum, namun kurang diminati. PKL tetap bertebaran di sekitar alun-alun bahkan tak jarang masuk meramaikan isi halaman Masjid Raya ini. (Warpani, 2010)

Kasus Alun-alun Kota Bandung dan Blitar menunjukkan bahwa nasib alun-alun itu berada di tangan pemangku kepentingan, yang saat ini lebih dikenal sebagai Pemerintah Kota (Warpani, 2010).

Karena melupakan filosofi keberadaan sebidang alun-alun serta tergoda oleh suatu kepentingan, maka yang dipertimbangkan hanyalah ketersediaan lahan. Pameo yang beredar perihal Alun-alun Kota Bandung adalah: *'Ganti Walikota, diubah wajah alun-alun'*, seolah-olah di alun-alunlah potret karya bakti seorang walikota. Ada satu lagi: Alun-alun Kota Semarang hilang akibat korban dari kepentingan ekonomi (Warpani, 2010).

Oleh karena itu, mau atau tidak mau, pemangku otoritas harus memiliki pemahaman yang komprehensif. Keberpihakan kepada kepentingan yang mana harus jelas dan konsisten. Ujungnya, nasib objek peninggalan budaya itu berada dalam keputusannya. Untuk mengantisipasi proses tarik menarik kepentingan itu, mau tidak mau, pemangku otoritas harus mempelajari juga medan kekuatan kepentingan yang akan terlibat dalam tarik-menarik itu (Kisdarjono, 2010) dalam Warpani (2010), tetapi apakah harus melupakan filosofi keberadaan suatu elemen kota ?

Ruang terbuka umum sesungguhnya bukan entitas spesifik, melainkan sebuah kategori yang berisi banyak varian. Terbuka bisa berarti berada dalam ruang terbuka, bukan dalam gedung tertutup, tetapi bisa juga diartikan sebagai terbuka bagi pengunjung umum, dalam arti siapa saja bisa masuk. Sebuah pusat perbelanjaan, misalnya, terbuka untuk pengunjung umum, walaupun ia berbentuk gedung tertutup. Sebaliknya, lapangan golf berada di udara terbuka, tetapi tidak semua orang bisa masuk, terbatas pada anggota atau tamu yang harus membayar (Kisdarjono, 2009) dalam Warpani (2010).

Alun-alun merupakan salah satu bentuk ruang terbuka kota yang keberadaannya menyandang filosofi dan tampil dengan ciri-ciri khas. Ciri-ciri sebidang alun-alun yang sudah hilang barangkali sangat sulit dikembalikan, atau setidaknya tidaknya memerlukan waktu cukup lama. Metamorfosa alun-alun nyaris tak bisa dicegah, walaupun fungsi sebagai ruang terbuka masih tampil kuat bahkan kadang-kadang berlebihan.

Banyak anggota masyarakat yang *kebablasan* memaknai ruang terbuka umum dengan paham berhak melakukan apa saja (Warpani, 2010).

Banyak alun-alun yang tidak lagi bisa disebut alun-alun dalam makna tradisional. Alun-alun sekarang adalah ruang terbuka umum, namun tidak seharusnya kehilangan makna filosofis yang terkandung di dalamnya agar alun-alun masih menunjukkan ikatan budaya dengan masyarakat dalam bentuk yang sesuai dengan perkembangan jaman. Alun-alun, sejak dahulu kala sampai sekarang, bagi sebagian anggota masyarakat adalah tempat mencari nafkah. PKL sudah ada sejak dahulu, perbedaannya dahulu lebih sebagai pedagang keliling sedangkan sekarang lebih banyak membangun jongko (Warpani, 2010).

Wajah berubah, elemen dan tatanannya berganti, namun peran alun-alun sebagai ruang terbuka umum tak bisa dihilangkan dari sebuah hunian, bahkan seharusnya diperkuat peran dan fungsinya. Selain berfungsi sebagai taman untuk menghirup udara segar, rekreasi bersama keluarga, olah raga ringan, tempat upacara, juga bisa menjadi wahana pendidikan (Warpani, 2010).

Filosofi alun-alun yang sudah cukup tua, dan gagasan pengadaannya, memiliki nilai kesejarahan dan pendidikan. Nilai-nilai ini seharusnya juga bisa menjadi aset kekayaan daerah yang bisa dijual sebagai objek pariwisata. Masalahnya adalah bagaimana cara pengemasan dan kiat penjualan sebagai objek peninggalan budaya. Alun-alun sedikit banyak bisa “berceritera” tentang sejarah suatu kota di masa feodal, baik itu alun-alun dalam skala Keraton maupun dalam skala Kabupaten. Menjadi objek maka alun-alun tidak boleh kehilangan makna filosofi yang terkandung sebagai warisan kekayaan budaya nasional (Warpani, 2010).

## **b) Becak**

Suwarnintarta (2008) dalam tulisannya tentang becak di Yogyakarta melaporkan bahwa tidak ada daerah lain yang menggunakan Becak sebagai ikon pariwisata selain Yogyakarta. Tapi justru itulah daya tarik bagi para wisatawan. Becak sebagai alat transportasi tradisional, masih eksis sebagai alat transportasi masyarakat, di tengah perkembangan kota Yogyakarta menuju kota metropolitan. Becak bahkan ikut mempengaruhi perkembangan peradaban masyarakat Metropolitan Yogyakarta.

Keterkaitan antara becak dengan perkembangan peradaban masyarakat metropolitan dapat dilihat dari berbagai dimensi, yaitu becak sebagai alat transportasi, pengemudi becak sebagai makhluk sosial (baik sebagai komunitas maupun individu) dan becak sebagai penggerak kegiatan perekonomian (Suwarnintarta, 2008).

Saat ini, becak sebagai alat transportasi tradisional melayani masyarakat khususnya wisatawan, di seluruh Kota Yogyakarta yang luasnya 30,5 km persegi. Terutama karena 60% wilayah Kota merupakan obyek wisata budaya heritage unggulan (Kraton, Kotagede, Pakualaman, Kota baru dan "Njeron Beteng"). Becak sebagai alat transportasi tradisional mampu melayani para pengguna (masyarakat dan wisatawan) dengan jangkauan 2 – 4 Km (Suwarmintarta, 2008).

Kota Yogyakarta sendiri telah tumbuh dan berkembang ke arah "metropolitan area" yang menggabungkan wilayah Yogyakarta, Sleman dan Bantul (KARTAMANTUL) dengan wilayah 400 Km persegi. Dalam kota metropolitan ini, pengelolaan sarana dan prasarana perkotaan (sampah, air minum, sanitasi dan transportasi) dilakukan secara terpadu. Sebagai contoh, sistem transportasi di wilayah perkotaan Yogyakarta mulai tahun 2006 telah dikembangkan, untuk meningkatkan pelayanan terhadap wisatawan, dengan moda transportasi terpadu antara pesawat udara, kereta api, bus Jogja Trans (busway a'la Yogyakarta) dengan rute bandara-stasiun kereta. Wisatawan kemudian dapat masuk ke kawasan kota dengan kereta, dan selanjutnya untuk perjalanan pendek di kota, dilayani becak atau delman pada shelter tertentu (di obyek-objek wisata) dengan jarak tempuh 2 – 4 Km (Suwarmintarta, 2008).

Sebagai makhluk sosial, komunitas pengemudi becak mampu berinteraksi dengan komunitas profesional lain untuk menjalankan fungsinya mendukung kegiatan kepariwisataan. Saat ini telah ada saling ketergantungan antara komunitas pengemudi becak dengan hotel, travel agent, toko-toko kerajinan dan makanan khas Jogja, restoran dan pengelola obyek wisata. Sebagai contoh, di kawasan Malioboro yang mempunyai panjang 2 Km, terdapat 20 kelompok pengemudi becak, dengan anggota masing-masing 30 orang, yang dibentuk oleh komunitas hotel, restoran, toko-toko dan travel agent dengan aturan main yang disepakati bersama (Suwarmintarta, 2008).

Hubungan antara pengemudi becak dengan pegiat pariwisata ini, menunjukkan peran becak sebagai pendukung kegiatan perekonomian di Yogyakarta. Meski becak merupakan alat transportasi dengan jangkauan yang sangat terbatas, namun sangat dibutuhkan industri pariwisata (Suwarmintarta, 2008).

Dukungan pemerintah daerah, baik propinsi dan kabupaten kota, terhadap keberadaan becak sebagai alat transportasi tradisional untuk menunjang pariwisata, sangat tinggi. Bahkan pembinaan becak dimasukkan dalam kegiatan strategis pemerintah yang meliputi penataan ruang untuk memberikan keleluasaan pergerakan becak, pemberdayaan pengemudi

becak untuk meningkatkan kualitas pelayanan, serta peningkatan kegiatan ekonomi dan kelembagaan untuk menjaga konsistensi hubungan antar komunitas becak dan kalangan pariwisata (Suwarmintarta, 2008).

Melalui aspek penataan ruang, pemerintah Kota Yogyakarta memberi jalur khusus sepanjang 2 Km di Malioboro untuk becak dan andong. Begitu pula pemerintah Kabupaten Bantul dan Sleman, memberikan ruang khusus di pasar, hotel, shelter bus dan obyek wisata, melalui Peraturan Bupati. Sedang Pemerintah Propinsi DIY melalui Dinas Perhubungan tidak melarang becak beroperasi di daerah manapun (tidak ada jalan bebas becak) (Suwarmintarta, 2008).



Gambar 8.4 Becak mangkal di dekat Stasiun Kereta Yogyakarta  
Sumber: Dokumentasi M. Husen Hutagalung

Kondisi demikian menjadikan transportasi di Yogyakarta isimewa, sesuai filosofi jawa “alon-alon waton kelakon”, maka bila melakukan perjalanan di Yogyakarta harus sabar karena bercampur antara kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Tapi kondisi inilah yang membedakan Yogyakarta dengan daerah lainnya (Suwarmintarta, 2008).

Melalui aspek pemberdayaan masyarakat, pemerintah daerah berupaya meningkatkan kualitas pelayanan pengemudi becak terhadap masyarakat luas, khususnya wisatawan. Seperti diketahui, pengemudi becak adalah hasil dari proses urbanisasi, sehingga perbedaan budaya kota dan desa sangat berpengaruh saat berinteraksi, baik antar komunitas maupun

individu, yang akhirnya berdampak pada tingkat pelayanan. Pemerintah dengan melibatkan swasta, masyarakat dan perguruan tinggi melakukan langkah-langkah pendataan komunitas, memberikan identitas, memberikan pelatihan sopan-santun, komunikasi bahasa asing dan pemandu wisata (Suwarmintarta, 2008).



Gambar 8.5 Parkir khusus andong di Jalan Malioboro  
Sumber: Dokumentasi M. Husen Hutagalung

Di sisi lain, melalui pendekatan aspek peningkatan kegiatan ekonomi, pemerintah daerah berupaya agar arus urbanisasi dapat ditekan sehingga jumlah pengemudi becak tetap terjaga. Jika jumlah pengemudi becak tidak terkendali, maka persaingan tidak sehat di antara pengemudi becak, akan muncul. Upaya yang dilakukan adalah dengan melakukan pengalihan kegiatan usaha (alih profesi), bekerjasama dengan pemerintah Kota dan Kabupaten daerah asal pengemudi becak (Suwarmintarta, 2008).

Dari aspek kelembagaan, pemerintah daerah lebih menekankan pada pendampingan pengemudi becak secara berkelanjutan dengan didukung oleh swasta yang bergerak di bidang industri pariwisata dan masyarakat (termasuk di dalamnya pengemudi becak sendiri). Melalui pendekatan ini, pengemudi becak didampingi dalam membuat perjanjian-perjajian kerjasama serta menyusun rencana kegiatan bersama pegiat pariwisata lain, sehingga para pengemudi akan merasa aspirasinya didengar, sekaligus menyadari pelayanannya juga berpengaruh pada Kota Yogyakarta secara keseluruhan (Suwarmintarta, 2008).

Bagi Yogyakarta, becak masih dibutuhkan masyarakat dan wisatawan. Masyarakat masih membutuhkan becak untuk perjalanan jarak pendek dan memasuki jalan-jalan sempit. Bagi wisatawan, becak menjadi alat transportasi yang sensasional dan unik. Untuk mempertahankan eksistensi becak ini, peranan Pemerintah dalam memberikan pembinaan bagi para pengemudi becak amat besar. Sejauh ini, masih ada pengemudi becak yang belum memiliki kesadaran untuk menaati peraturan lalu lintas, tidak jujur dalam menerapkan tarif pada wisatawan, tidak jujur dalam mengantar ke tujuan, dan bahkan berbuat kriminal pada penumpangnya (Suwarmintarta, 2008).

Hanya dengan meningkatkan kualitas pelayanan, keberadaan becak sebagai ciri khas Kota Yogyakarta, Metropolitan yang bersahaja, dapat dipertahankan (Suwarmintarta, 2008).

## **7.7 Contoh Sumberdaya Pariwisata Urban di Pulau Bali**

### **1) Kawasan Kuta**

Salain (2011) menjelaskan bahwa dulu kuta adalah sebuah kampung nelayan dan pertanian yang terletak di pesisir pantai Samudera Indonesia. Bentuknya yang kecil yang mengikuti garis pantai ini memiliki hubungan yang kuat dengan pola desa tradisional Bali. Gambaran yang sama ini diperkuat dengan keberadaan sebuah sungai yang bernama Tukad Mati. Orientasi kosmologi Kaja-Kelod dan Kangin Kauh dapat dilihat dengan jelas. Keindahan alam yang indah ini, keramahtamahan penduduknya, budaya dan sejarah yang unik membuat Kuta menjadi destinasi pariwisata terkenal di seperti yang terlihat sekarang. Sekarang banyak fasilitas pariwisata yang telah dibangun. Wisatawan ingin tinggal lebih lama lagi di Kuta dan bahkan menjadikan Kuta sebagai rumah kedua.

Ketika bahasa asing diperkenalkan, makanan dan minuman menjadi kebutuhan dasar, Kuta berkembang dengan sendirinya dengan menata fisik lingkungan dengan kreatifitas masyarakatnya dalam menyesuaikan diri terhadap perkembangan wilayahnya yang digunakan sebagai destinasi wisata skala nasional dan juga internasional. Kuta sekarang telah menjadi destinasi wisata yang bisa disebut sebagai kota multi etnik dan muti budaya (Salain, 2011).

Asal nama Kuta sudah dikenal pada saat tentara Majapahit yang dipimpin oleh Gajah Mada mendarat di Bali pada tahun 1334 di tempat yang dikenal sebagai Pura Pesanggrahan. Tempat ini di abad XIV menjadi penghubung antara Bali dan Jawa dengan nama Kuta, yang berarti benteng. Nama Tuban dan Canggü (nama pelabuhan terkenal di Jawa) adalah nama tempat yang

berada di wilayah utara dan selatan Kuta. Ada juga nama pelabuhan Petitenget yang dibuat tentara Majapahit (Salain, 2011).g

Pada tahun 1808, orang Belanda pertama kali datang ke Bali untuk mencari calon tentara. Kemudian Van Der Wahl melanjutkan perjanjian dengan Raja Badung untuk pekerjaan ini (Hoenel, 1854.; dalam Agung, 1998) dalam Salain (2011).

*Nederlandche Handel Maatsschappiy* (NHM) adalah perusahaan perdangan Belanda yang berlokasi di Kuta pada tahun 1839, sehingga Kuta menjadi wilayah yang ramai dan banyak dikunjungi oleh pebisnis. Dengan kata lain, Kuta menjadi kota pelabuhan pada saat itu. Mads Lange adalah petugas pelabuhan Kuta yang ditunjuk oleh Raja Kesiman, kemudian mengembangkan pelabuhan Kuta Spanyol sehingga sudah dikenal perdagangan dengan transaksi menggunakan uang kepeng Cina, piaster Spanyol dan uang perak Belanda (Agung, 1998) dalam Salain (2011). Kemudian Kuta berkembang menjadi kota pelabuhan dan perdagangan dengan berbagai etnik yang datang, seperti Eropa, Arab, Cina, Jawa, Bugis, Makassar dan yang lainnya, termasuk bangsa Jepang ketika menguasai Asia. (Salain, 2011).

Sebagai efek banyaknya pendatang ke Kuta maka sumberdaya pantai menjadi pelabuhan perdagangan dan akhirnya berkembang juga jasa untuk memenuhi kebutuhan makan dan minum, penginapan dan hiburan. Apalagi di kemudian hari, di Kuta telah dibuka pelabuhan udara yang bernama Tuban Airport. Sementara wilayah selatan Kuta (Legian dan Seminyak belum berkembang).

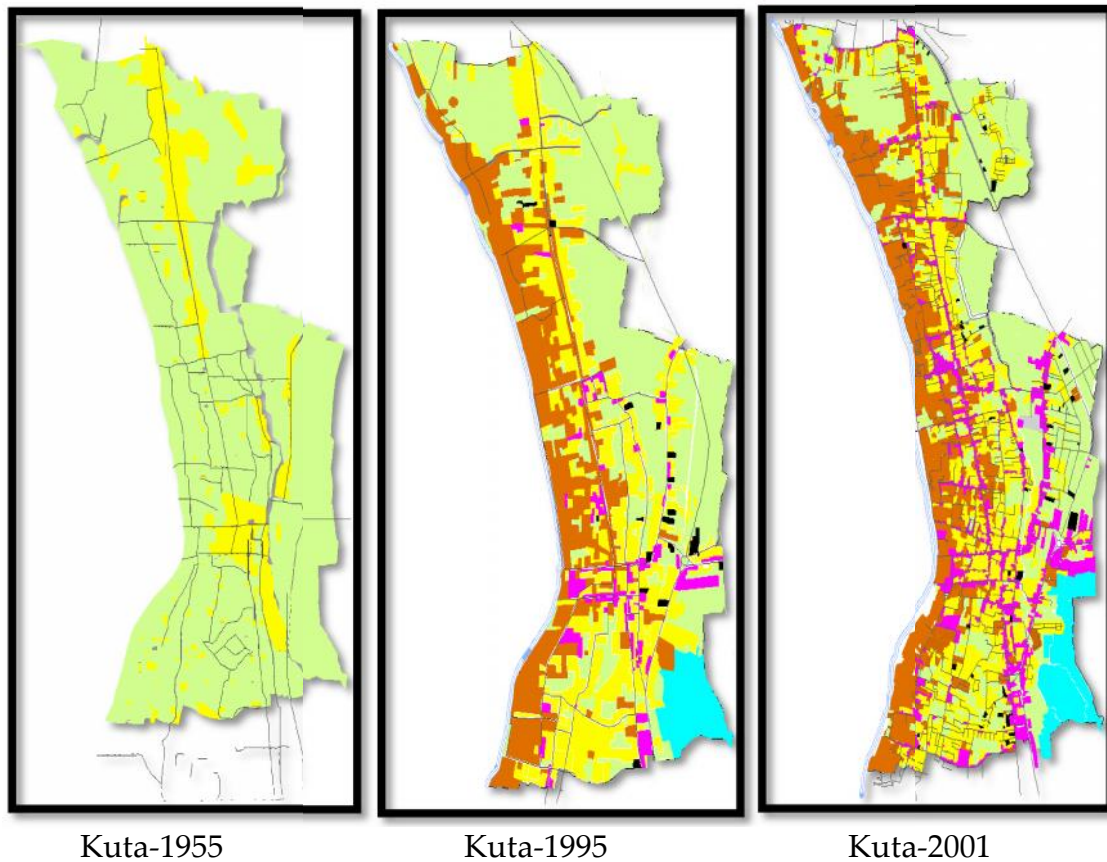
Pada akhir tahun 1950 an, Kuta hanya sebuah desa kecil. Hotel yang pertama kali dibuka adalah Kuta Beach Hotel pada tahun 1930 an, secara resmi dibuka pada tahun 1959 an. (Salain, 2011)

Pengembangan pariwisata di Kuta dimulai dengan pariwisata berbasis masyarakat, dengan dibangunnya rumah untuk pensiunan, cottage dan hotel non-bintang yang dikelola dengan harga yang murah. Kuta mulai dikenal dengan destinasi wisata dengan biaya yang murah. Perkembangan di awal tahun 1990, Kuta dilengkapi dengan akomodasi yang lebih baik, hotel yang berbintang dan elemen pariwisata lain seperti tour yang dikelola dengan baik, restoran, cafe dan tempat belanja yang bervariasi (Salain, 2011).

Sekarang ini, Kuta termasuk dalam area Kabupaten Badung, dan terbagi menjadi Kuta Utara (Kerobokan), Kuta Tengah, termasuk Legian dan Seminyak (Pusatnya di Kuta) yang tercepat perkembangannya dan Kuta Selatan (pusatnya di Tanjung Benoa).

Perkembangan pariwisata di wilayah Kuta sangat pesat, sehingga mengambil alih fungsi lahan yang tadinya untuk pertanian menjadi fasilitas pariwisata. Begitu juga perkembangan populasi yang bertambah cepat, seakan-akan Kuta menjadi mutiara dalam perekonomian di Bali yang menarik banyak pendatang,

investor dan wisatawan (rata-rata kedatangan wisatawan 1297 orang/hari, data tahun 1992 (Salain, 2011).



Gambar 8.6 Perkembangan wilayah Kuta dari 1955-2001

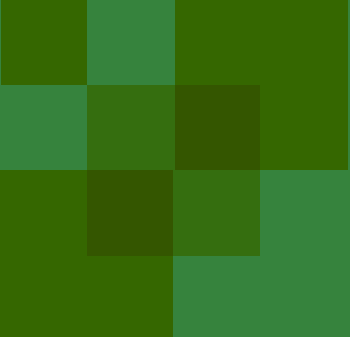
Sumber: Salain (2011)

Keunikan dari Bali, juga terjadi di Kuta, walaupun perkembangan pariwisatanya sangat pesat, masyarakat sekitar tetap menghormati dan menjalankan adat istiadat setempat yang dikenal dengan Tri Hita Karana, konsep kosmologi arah suci Kaja-Kelod atau pegunungan dan lautan. Kuta adalah perdesaan pantai yang terletak di Pantai Kuta dan Tukad Mati, terbentang dari utara ke selatan dengan luas rata-rata sekitar 1 Km persegi (Salain, 2011).

Dengan topografi yang relatif datar, tempat yang strategis dan perkembangan pariwisata yang cepat menjadikan Kuta yang dulunya desa kecil sekarang menjadi wilayah urban yang bertaraf internasional dengan pola arsitektur dan lanskap Bali. Tantangan di masa depan adalah bagaimana mempertahankan konsep kewilayahan Bali yang memiliki karakter Tri Hita Karana. (Salain, 2011).



Arsitektur tradisional Bali sebagai identitas budaya mengalami pembangunan yang cepat dan berpengaruh. Wilayah urban Kuta yang sekarang menjadi bagian daya tarik Kuta, dengan Atmosfer perkotaan dengan bangunan tinggi (hanya dibatasi 15 meter) dan saling menutupi. Kekuatan dan identitas urban menjadi dasar berdasarkan bentuk, fungsi dan arti ruang dan arsitekur. Berkembangnya produk barang dan jasa internasional di wilayah Kuta bergabung dengan adat istiadat Bali (Salain, 2011).



TRISAKTI

Institute of Tourism