

1

Pendahuluan //

- lebih dari sekedar infrastruktur
- jembatan multi-konektor
- fenomena jembatan di kampung code yogyakarta

1.1 Lebih dari Sekedar Infrastruktur

Ia adalah Arsitektur

“The fate of the bridges is to be lonely; because bridges are to cross not to stay.” (Ildan, n.d.). Sebuah sajak yang indah dari seorang novelist Turki Murat Ildan. Namun apakah anda setuju dengan pernyataan ini? Mari kita bahas.

Sajak di atas menyatakan bahwa jembatan hanya sebagai jalur perlintasan dimana orang berlalu lalang dan bukan tempat untuk berhenti atau tinggal, dengan kata lain jembatan hanya dianggap infrastruktur dan bukan arsitektur dimana orang tinggal. Persepsi ini ada dan nyata di lingkungan kita khususnya di Indonesia. Padahal jembatan memiliki multi peran selain sebagai jalur perlintasan mobilitas. Menurut Marek Salamaka dan Klaudiusz Frossb (2016) dalam artikelnya yang berjudul *Bridges in Urban Planning and Architectural Culture* menyatakan,

“Bridges obviously serve multiple functions but the primary purpose is to traverse a terrain obstacle to get goods and/or people across to the other side. Bridges are often viewed as an indicator of progress in technical capability, engineering skills as well as a symbol of economic potential of a particular city, region or a country. Often, this is the reason why many urban bridges become the most important infrastructure in some cities.” (Salamak & Fross, 2016).¹

Dari pernyataan diatas, jembatan juga memiliki peran simbolis pada perkembangan ekonomi dan teknologi suatu kota yang mana membuat ia dianggap sebagai infrastruktur yang paling penting di banding infrastruktur lain.

Persepsi yang terbatas tadi membuat perkembangan infrastruktur jembatan berorientasi pada mesin (kendaraan bermotor) khususnya di-Era Industrialisasi yang serba mobile dan global, dan jembatan sebagai *space of flow* menjadi jauh dari kemapanan. Hal ini yang kemudian menjadikan kota semakin tidak manusiawi dan tidak dapat dinikmati oleh semua kalangan (hanya bagi yang memiliki kendaraan atau akses terhadap infrastruktur tersebut) yang menimbulkan kesenjangan akibat batas-batas akses. Di sisi lain *space of flow* menjadikan identitas manusia pun lantas berubah sekedar menjadi secarik kertas tiket dan paspor. Identitas kultural, rasial, agama meluruh dan hanya berfungsi ketika kita bertemu dengan seseorang untuk memposisikan kita secara relatif (Maharika, 2018)² terhadapnya hingga akhirnya identitas kota seluruh dunia di era global menjadi sama karena batas konteks menjadi blur.

Padahal pembangunan infrastruktur memerlukan investasi yang besar bagi masyarakat dan juga membutuhkan pemeliharaan dalam jangka waktu yang lama (Adl-Zarrabi, 2017)³ dan tak bisa kita semerta-merta menaruhnya di gudang apabila tak lagi berfungsi. Apabila investasi yang besar tersebut hanya digunakan sebatas untuk transportasi maka investasi tersebut menjadi kurang optimal dan kemanfaatannya kurang bisa dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Dalam hal perencanaan kawasan urban, mengacu pada prinsip *walkability* dalam *New Urbanism* bahwa jalan (termasuk jembatan) dan alun-alun harus aman, nyaman, dan menarik bagi pejalan kaki serta dikonfigurasi dengan benar, sehingga mendorong orang untuk berjalan dan memungkinkan masyarakat saling mengenal dan melindungi identitas/karakter komunitas mereka. (“Charter of The New Urbanism,” 2001)⁴. Dalam hal ini jembatan yang merupakan perpanjangan atau bagian dari jalan, maka ia seharusnya bisa mengakomodasi para pejalan kaki serta berbagai fasilitas pendukungnya sehingga nantinya memungkinkan untuk pengembangan berprinsip *mix-use*. Dengan *mix-use* maka dapat menghasilkan profit lebih besar, penghematan biaya dan waktu, serta sebagai solusi keterbatasan ruang akibat kota yang semakin padat. OMA melalui proposal desain jembatan Port Jean-Jacques Bosc di Prancis mencoba merespon hal tersebut seperti yang ada pada diagram disamping.

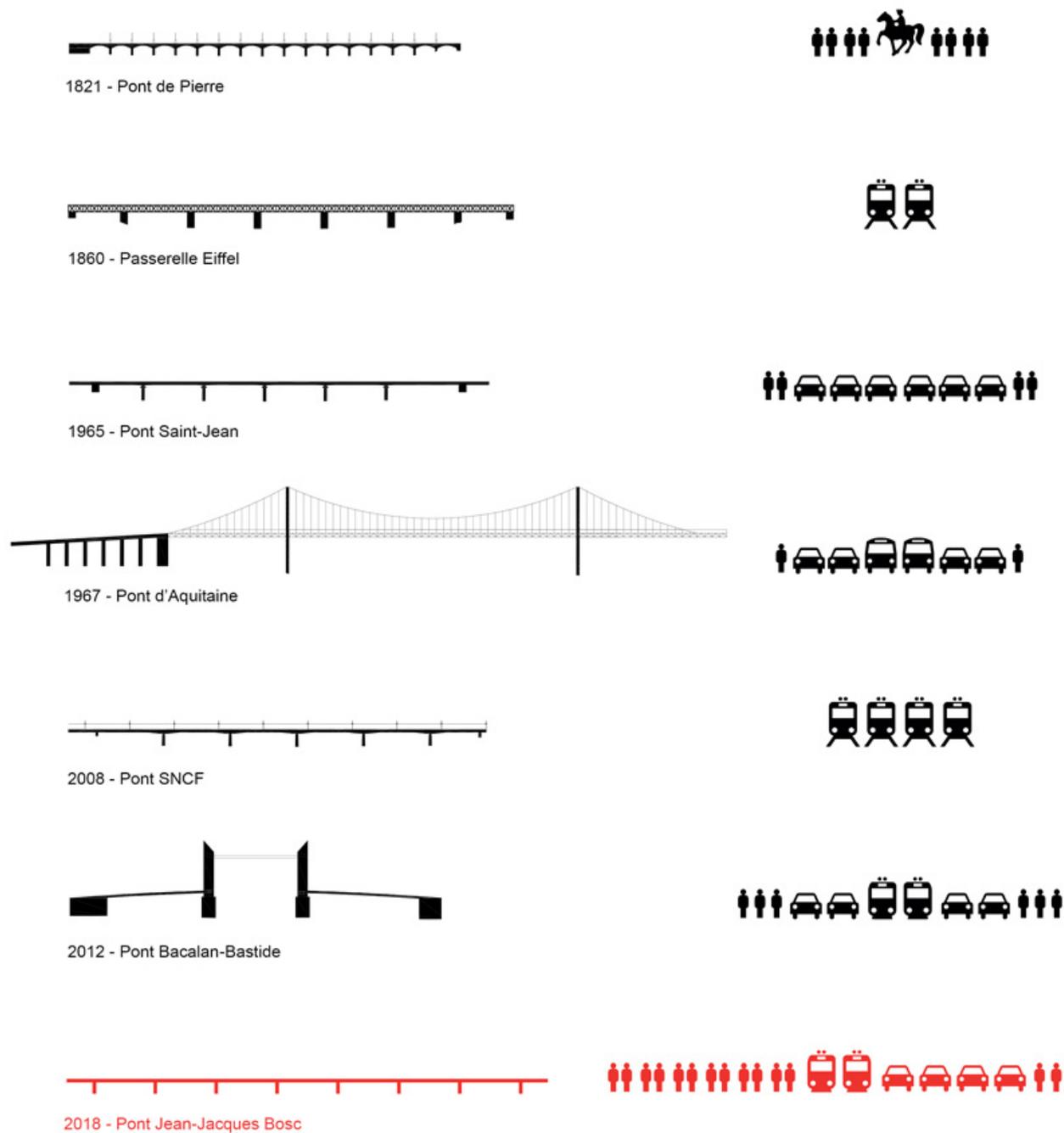
Dengan demikian jembatan seharusnya tidak lagi dipandang sebagai infrastruktur semata, melainkan juga bagian dari arsitektur yang mana mengakomodasi ruang aktivitas masyarakat. Ia tidak hanya jalur melainkan juga tempat (*place*). Ide ini tidak baru, orang telah membangun jembatan multifungsi selama berabad-abad, dan kita masih bisa belajar banyak dari struktur dan tradisi historis di sekitar kita.

1 Salamak, M., & Fross, K. (2016). Bridges in Urban Planning and Architectural Culture. *Procedia Engineering*, 161, 207–212. <https://doi.org/10.1016/J.PROENG.2016.08.530>

2 Maharika, I. F. (2018). *Umanisme - Penjelajahan Niat Arsitektur untuk Membangun Adab*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.

3 Adl-Zarrabi, B. (2017). What is “Infrastructure Physics”? *Energy Procedia*, 132(132), 520–524. <https://doi.org/10.1016/j.egypro.2017.09.707>

4 Charter of The New Urbanism. (2001). Retrieved from https://www.cnu.org/sites/default/files/charter_english.pdf

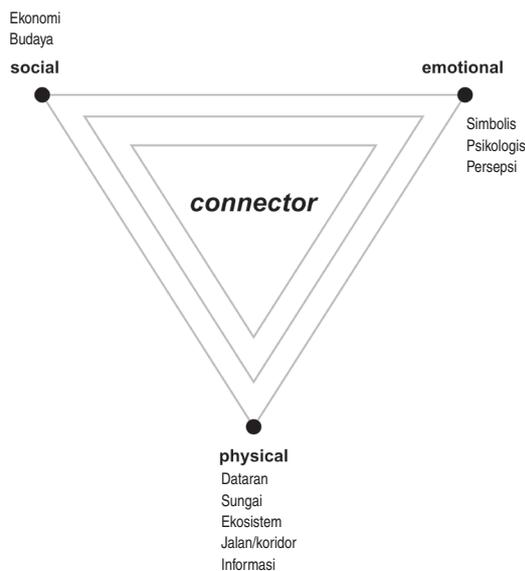


Gambar 1.1 Diagram perkembangan jembatan di Prancis oleh OMA (<http://oma.eu/projects/simone-veil-bridge>)

1.2 Jembatan Multi-Konektor

Dengan membuka jembatan sebagai ruang publik dan membuat jembatan lebih banyak hubungan antara lingkungan seperti yang dibahas di tulisan sebelumnya, maka ia tidak hanya sebagai persimpangan fisik tetapi hubungan sosial atau emosional.¹ Dengan kata lain, dalam bahasa jembatan sebagai konektor, ia tidak hanya menyambungkan aspek fisik saja, namun juga aspek sosial dan emosional yang berada di dikedua (atau lebih) sisi. Dengan begitu ia menjadi multi-konektor.

Paradigma jembatan sebagai konektor, dalam beberapa kasus ia menyambungkan dua atau lebih objek, namun tanpa sadar dalam waktu yang bersamaan ia memutus hubungan objek lain yang sudah lebih dulu terjalin, atau ia sengaja menyambungkan dua atau lebih objek dengan cara memutus hubungan yang lain. Apabila ini yang terjadi, kota tidak semakin saling terkoneksi, melainkan hanya mengganti koneksi yang sudah ada dengan koneksi yang lain. Dengan begitu, secara sadar ataupun tidak, ada keberpihakan dalam pengembangan kota. Kota hanya berpihak pada kalangan tertentu, ketimpangan menjadi wajar, jauh dari sebutan kota yang adil dan makmur. Oleh karena itu, perlu dikembangkan paradigmanya bahwa jembatan sebagai *multi-connector* sebagaimana arsitektur (memang jembatan adalah arsitektur) yang memiliki *multi-task* sebagai bangunan.



Norberg-Schulz (1988) menyatakan ada empat *Building Task* pada arsitektur : (1) *Physical Control*, yang mana sebagai pengontrol atau perekayasa kondisi lingkungan untuk kebutuhan tertentu (2) *Function Frame*, yang mana sebagai pelingkup bagi fungsi atau kebutuhan aktivitas tertentu (3) *Social Milieu*, yang mana sebagai ekspresi dari kehidupan sosial (4) *Cultural Symbolization*, yang mana sebagai simbol dari ekspresi nilai-nilai kultural.²

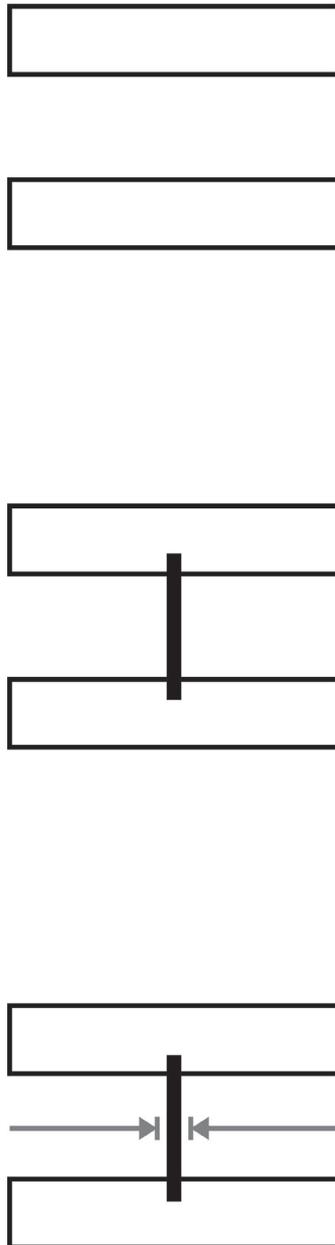
Burke (2015), dalam artikel lain menjelaskannya lebih spesifik dalam konteks jembatan sebagai konektor,

“...While they are physical connectors, making movement possible between different geographical areas, they can also serve as social connectors, facilitating commerce and interaction between people. In some cases they can even be emotional connectors – symbols with which people identify, or visual icons that remind them of the places they call home.”³

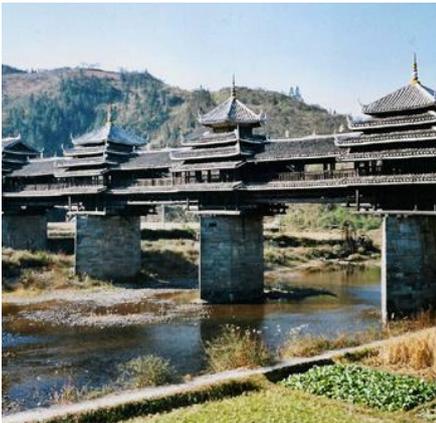
Berdasarkan pernyataan Burke ada tiga peran connector pada jembatan yaitu; (1) *Physical Connector* (2) *Social Connector* (3) *Emotional Connector*. Peran multi-konektor ini yang kemudian akan dikembangkan pada proyek tugas akhir ini dan juga menjadi parameter kajian preseden yang dilakukan.

Berikut beberapa jembatan-jembatan dengan multi-connector,

1 Burke, S. (2015). Building Bridges as Public Spaces, Not Just Infrastructure - Project for Public Spaces. Retrieved October 2, 2017, from <https://www.pps.org/blog/bridges-and-placemaking/>
 2 Norberg-Schulz, C. (1963). Intentions in Architecture. Universitetsforlaget. Retrieved from <https://books.google.co.id/books?id=G0AzAAAAMAAJ>
 3 Burke, S. (2015). Building Bridges as Public Spaces, Not Just Infrastructure - Project for Public Spaces. Retrieved October 2, 2017, from <https://www.pps.org/blog/bridges-and-placemaking/>



Gambar 1.2 Paradigma jembatan yang menyambungkan dua sisi namun memutus hubungan dua sisi yang lain



Chengyang Bridge

bagaimana ia mengkombinasikan jembatan, koridor dan pavilun china menjadikannya memiliki karakter simbolis.



Galata Bridge

jembatan menjadi ruang aktivitas budaya mencing dan ekonomi kota.



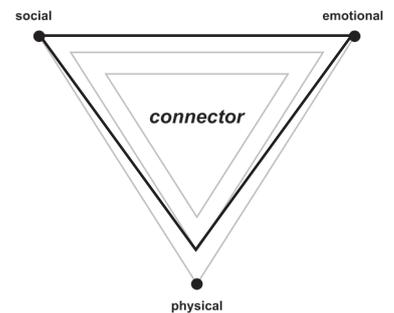
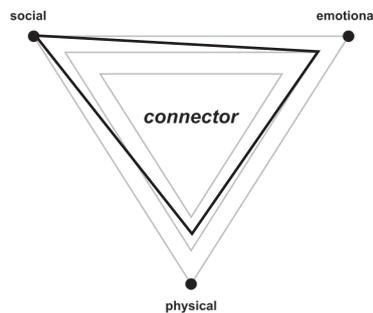
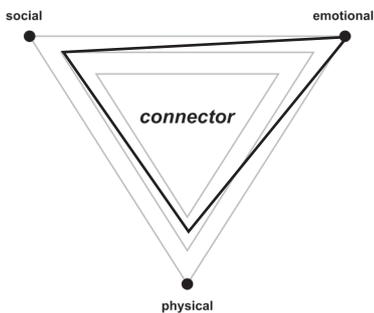
Ponte Vecchio

jembatan sebagai penghubung aktivitas ekonomi di kedua sisi dan dijadikan ruko-ruko dimana sang penyewa mempunyai peran dalam pengembangan

Karen Cilentio. "LOOP City / BIG" 03 Sep 2010. ArchDaily. Accessed 9 Mar 2018. <<https://www.archdaily.com/76482/loop-city-big/>> ISSN 0719-8884

Donald Appleyard - Project for Public Space. (n.d.). Retrieved October 13, 2017, from <https://www.pps.org/reference/dappleyard/>

Florence: An Architectural Guide. San Giovanni Lupatoto, Vr, Italy: Arsene Editrice srl. ISBN 88-7743-147-4.





Jean Jacques Bosc Bridge/OMA

jembatan sebagai ruang peristiwa/publik kota dengan solusi desain yang sederhana.



Tabiat Pedestrian Bridge / Diba Tensile Architecture

sirkulasi yang rumit membuat orang lebih lama menghabiskan waktu di jembatan



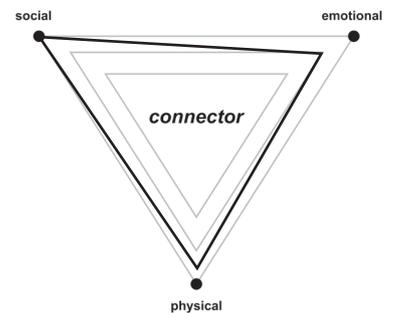
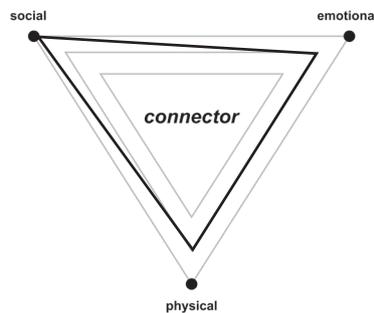
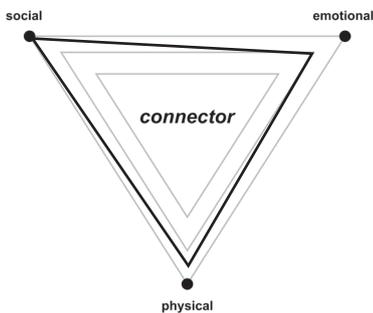
Seullo 7017/ MVRDV

modul-modul lingkaran sebagai 'open building' dan disusun secara acak membuatnya terkesan organik dan atraktif.

_____ oma.eu. (n.d.). Simone Veil Bridge. Retrieved April 16, 2018, from <http://oma.eu/projects/simone-veil-bridge>

_____ "Tabiat Pedestrian Bridge / Diba Tensile Architecture" 17 Nov 2014. ArchDaily. Accessed 16 Apr 2018. <<https://www.archdaily.com/566387/tabiat-pedestrian-bridge-diba-tensile-architecture/>> ISSN 0719-8884

_____ "ArchDaily. Accessed 16 Apr 2018. <<https://www.archdaily.com/882382/seoullo-skygarden-mvrdv/>> ISSN 0719-8884





Bridge House / LLAMA

menyatukan fungsi sirkulasi, view vista, dan simbolik melalui elemen struktur



' Zalige Bridge / NEXT Architects

merespon banjir sekaligus memberi atraksi dan menyimbolkan interaksi manusia dengan air melalui step stone yang sekaligus bangku saat masa kering.



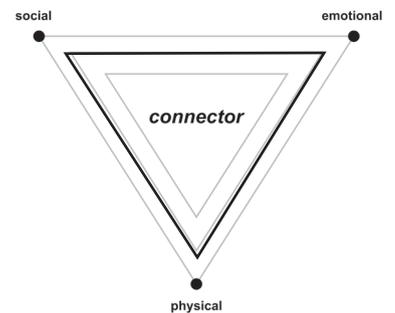
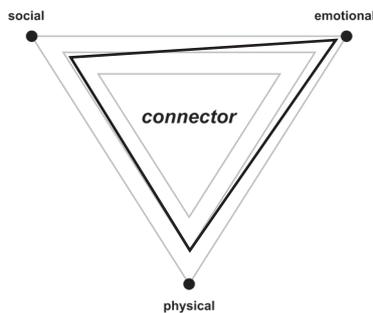
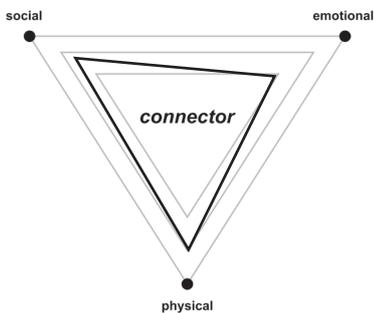
Dawn Bridge / MVRDV

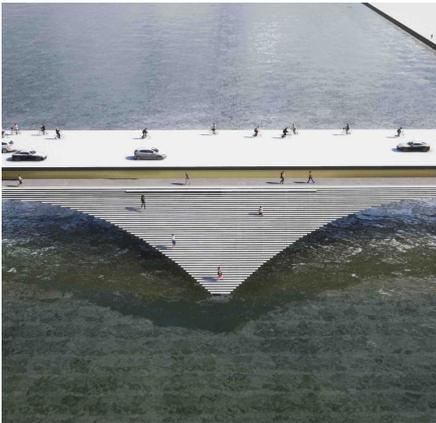
membagi jalur pedestrian dan kendaraan sekaligus menjadikan ruang publik.

“Bridge House / LLAMA urban design” 23 Feb 2018. ArchDaily. Accessed 9 Mar 2018. <<https://www.archdaily.com/889537/bridge-house-llama-urban-design/>> ISSN 0719-8884

“Zalige Bridge / NEXT architects” 17 Feb 2018. ArchDaily. Accessed 9 Mar 2018. <<https://www.archdaily.com/889097/zalige-bridge-next-architects/>> ISSN 0719-8884

AD Editorial Team. “MVRDV Reveals Design For Dawn Bridge, A 80m-Long Dual Use Crossing in Shanghai” 08 Feb 2018. ArchDaily. Accessed 9 Mar 2018. <<https://www.archdaily.com/888743/mvrdv-reveals-design-for-dawn-bridge-a-80m-long-dual-use-crossing-in-shanghai/>> ISSN 0719-8884





Bridge in Sweden

menjadikan pondasi sebagai amphitheatre sekaligus sebagai connector fisik antara ruang sosial dan sungai.



LA's 6th Street Viaduct Replacement Project / HNTB

menjadikan struktur sebagai connector area publik di bawah jembatan sekaligus bentuk yang mengadaptasi jembatan sekitarnya.



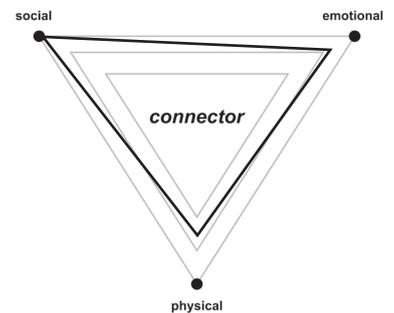
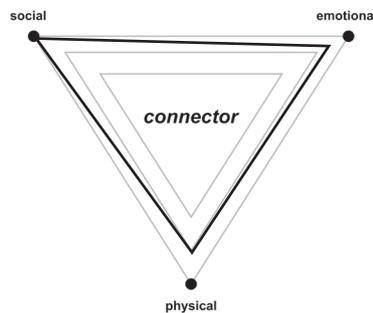
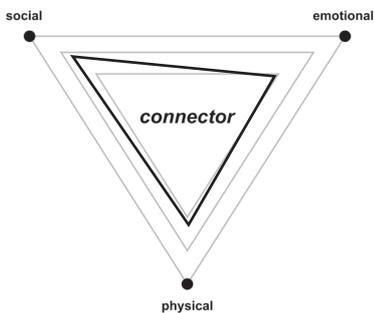
Sibling's wifi-blocking ON/OFF installation creates a disconnected "cold spot"

menjadikan ruang publik berupa 'kandang' yang anti-sinyal wifi untuk memfilter informasi yang ingin diberikan.

Rory Stott. "Proposed Bridge in Sweden Will Turn a River Into a Public Amphitheater" 13 Feb 2018. ArchDaily. Accessed 9 Mar 2018. <<https://www.archdaily.com/889027/proposed-bridge-in-sweden-will-turn-a-river-into-a-public-amphitheater/>> ISSN 0719-8884

Karissa Rosenfield. "HNTB's winning concept for LA's 6th Street Viaduct Replacement Project" 05 Nov 2012. ArchDaily. Accessed 9 Mar 2018. <<https://www.archdaily.com/289766/hntbs-winning-concept-for-las-6th-street-viaduct-replacement-project/>> ISSN 0719-8884

Sibling's ON/OFF installation creates a disconnected. (n.d.). Retrieved March 9, 2018, from <https://www.dezeen.com/2013/11/11/siblings-wifi-blocking-onoff-installation-creates-a-disconnected-cold-spot/>



1.3 Fenomena Jembatan-jembatan di Kampung Code Yogyakarta

Sebuah Kearifan Lokal

Berdasarkan hasil kajian jembatan-jembatan di koridor Sungai Code, ditemukan bahwa masyarakat kampung lebih dulu memperlakukan jembatan lebih dari sekedar infrastruktur. Jembatan yang awalnya didesain untuk jalur mobilitas kendaraan, pada akhirnya masyarakat baik kampung maupun kota tetap memerlukannya sebagai *livable urban space*. Mereka menggunakannya sebagai tempat memancing, bermain, berjalan dan lain-lain. Tak hanya dari sosial, jembatan juga mempunyai makna simbolis bagi masyarakat.

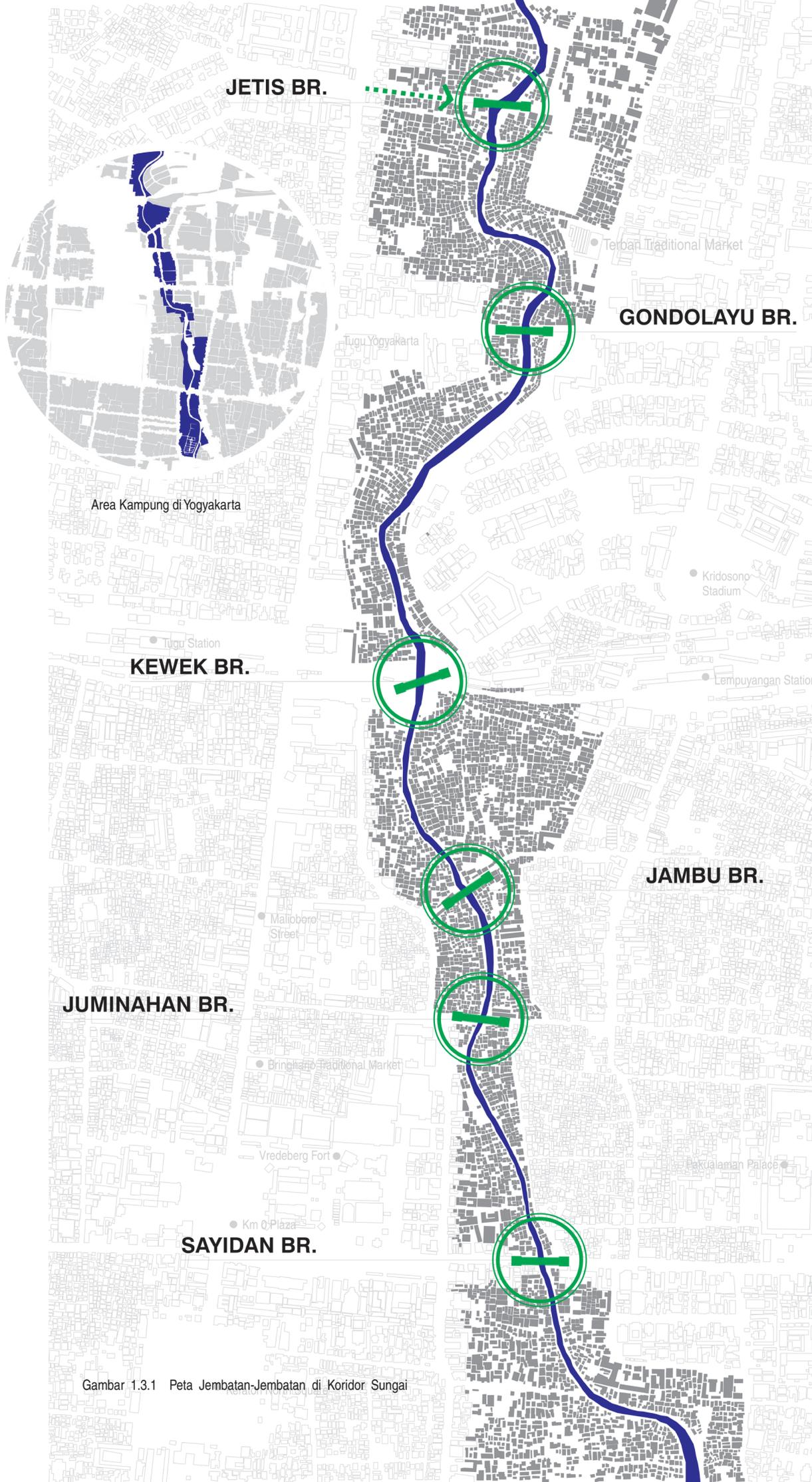
Meskipun secara preferensi masyarakat melalui wawancara masih melihat jembatan sebagai sebatas infrastruktur penyeberangan transportasi, masyarakat tetap memerlukannya (sadar ataupun tidak sadar) lebih dari hal tersebut meski belum ada fasilitas yang memadai dan mendukung (*not by design*). Sehingga jembatan terbukti secara sosial dan budaya masyarakat Yogyakarta memiliki peran-peran yang lebih luas dari sekedar infrastruktur penyeberangan. Peran-peran jembatan yang berhasil dipetakan di koridor Sungai Code adalah sebagai berikut.

Dengan demikian, kita bisa melihat bahwa aktivitas-aktivitas masyarakat atau peran-peran ini perlu difasilitasi dan diakomodasi dengan lebih baik melalui infrastruktur jembatan multi-konektor yang mempertimbangkan fenomena sosial hingga emosional sehingga jembatan tidak hanya sebagai infrastruktur tetapi juga sebagai *place*.

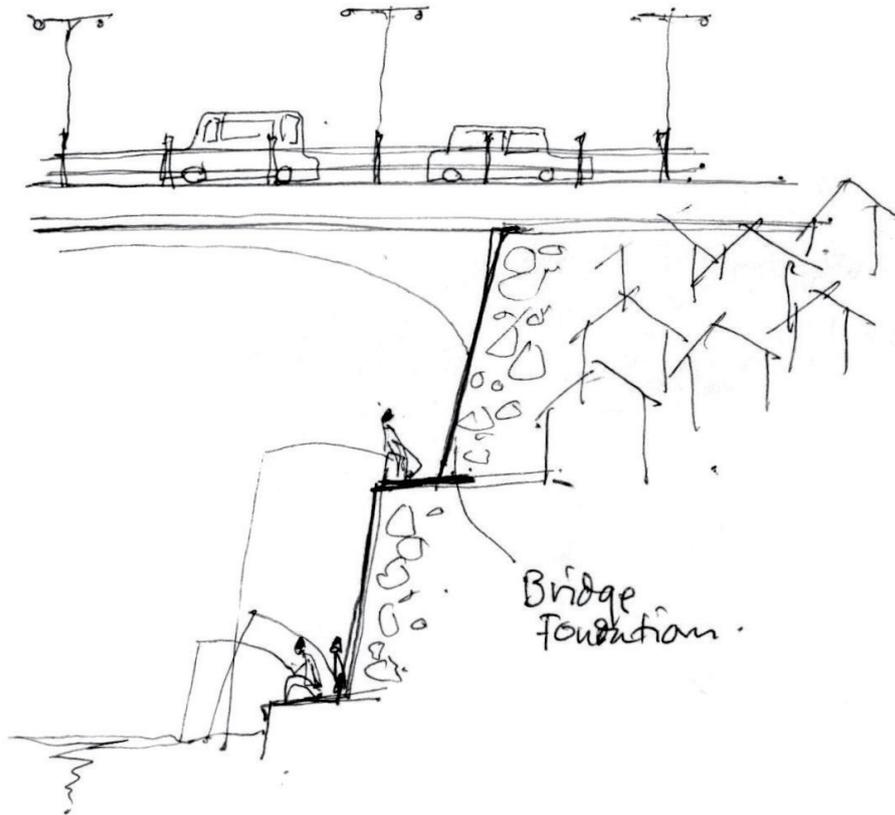
Physical Connector	Social Connector	Emotional Connector
<ul style="list-style-type: none"> Sebagai akses masuk dan ruang parkir kampung Sebagai <i>traffic node</i> kota 	<ul style="list-style-type: none"> Sebagai atraksi wisata Sebagai ruang berdagang masyarakat Sebagai area bermain dan taman Sebagai ruang festival budaya masyarakat Sebagai area pemancingan ikan 	<ul style="list-style-type: none"> Sebagai struktur penyampai aspirasi masyarakat Sebagai simbol atau tolok ukur kekuatan terhadap sesuatu bencana

PERAN	Jembatan					
	Jetis	Gondolayu	Kewek	Jambu	Juminahan	Sayidan
Sebagai atraksi wisata		Orange				Orange
Sebagai ruang berdagang masyarakat		Orange		Orange	Orange	Orange
Sebagai area bermain dan taman	Orange		Orange	Orange	Orange	
Sebagai ruang festival budaya masyarakat		Orange				
Sebagai area pemancingan ikan		Orange	Orange			
Sebagai akses masuk dan ruang parkir kampung		Dark Blue	Dark Blue		Dark Blue	
Sebagai <i>traffic node</i> kota	Dark Blue					
Sebagai struktur penyampai aspirasi masyarakat			Cyan			
Sebagai simbol atau tolok ukur kekuatan terhadap sesuatu bencana	Cyan	Cyan	Cyan	Cyan	Cyan	Cyan





Gambar 1.3.1 Peta Jembatan-Jembatan di Koridor Sungai



Memancing di Jembatan

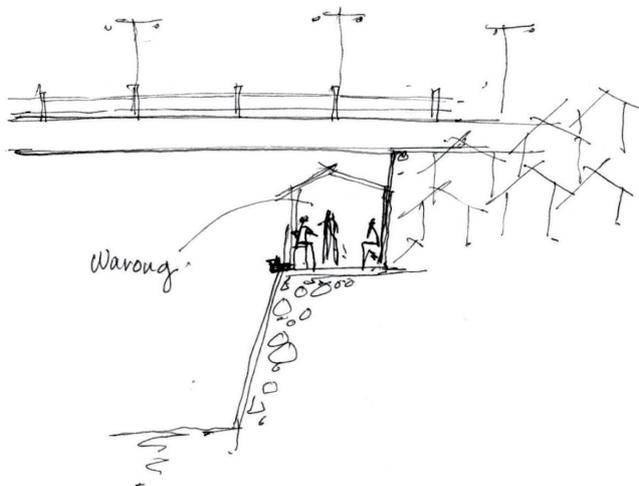
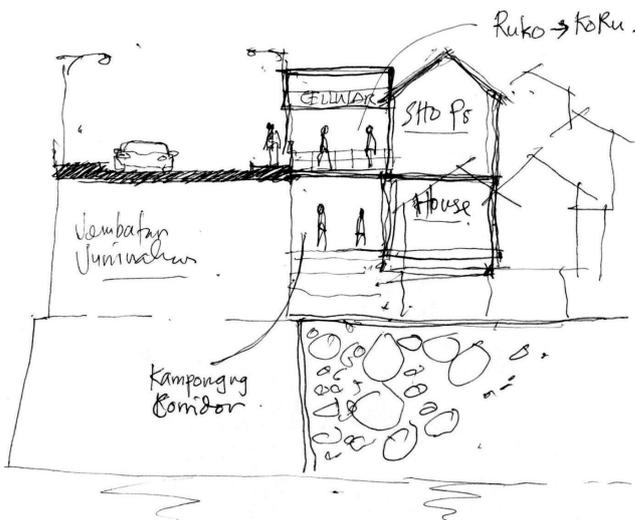
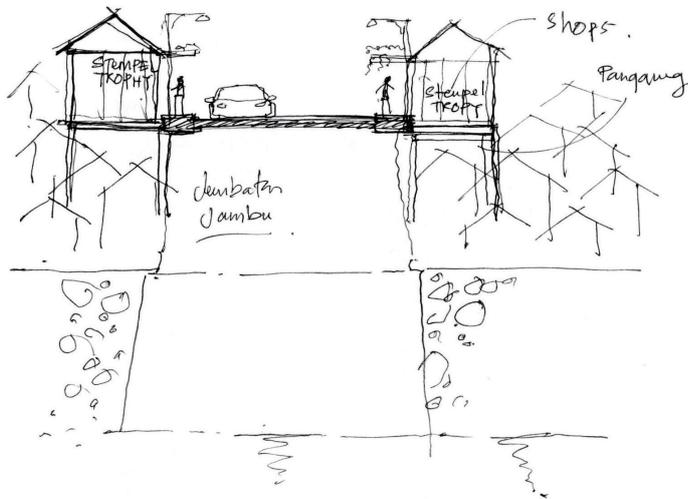
Memancing merupakan hobi yang telah membudaya di Kampung Code. Di bawah jembatan sering digunakan sebagai area memancing hingga festival memancing ketika air sungai sedang surut. Meskipun tidak semua aktivitas tersebut selalu dibawah jembatan namun terdapat alasan mengapa mereka melakukannya di bawah jembatan. Alasannya adalah karena teduh dan yang kedua mudah diakses oleh dari jalan raya, karena pemancing yang datang dari luar pun juga sungkan untuk memancing di depan rumah warga yang berada di koridor pinggir sungai.

Pada hari tertentu masyarakat kampung juga sering mengadakan festival memancing. Antusiasme masyarakat sangat besar dan menjadi tontonan menarik di sore hari yang kadang sampai memenuhi koridor jembatan.

Gambar 1.3.2 Diagram aktifitas memancing di jembatan
 Gambar 1.3.3 Potret kegiatan memancing di jembatan Sungai Code







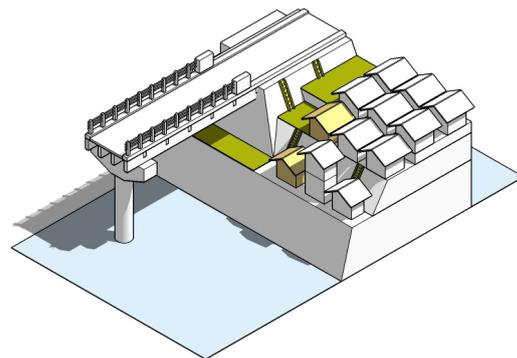
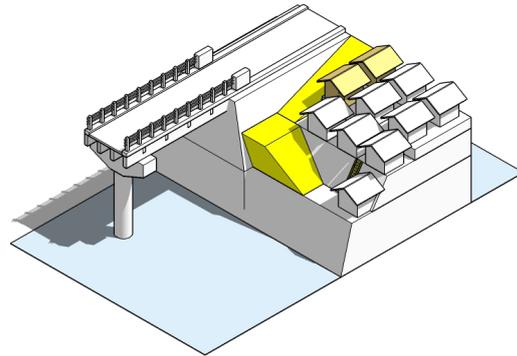
Berjualan di Jembatan

Hampir di seluruh Jembatan Code memiliki ruang kosong yang kemudian dimanfaatkan oleh masyarakat kampung menjadi tempat berjualan terutama di jembatan wisata seperti Jembatan Gondolayu dan Sayidan. Sebagian besar dari mereka bersifat informal namun juga ada yang telah menjadi area formal tertata.

Ada dua alasan mereka berjualan di sekitar area tersebut, yang pertama adalah karena mereka ingin memanfaatkan atraksi berupa suasana sungai yang sejuk dan yang kedua karena area tempat mereka berjualan dekat dengan akses keluar kampung menuju jalan raya. Alasan kedua ini memperkuat argumen bahwa dalam beberapa kasus jembatan memiliki peran sebagai satu-satunya akses keluar masuk kampung.

Adapun yang berjualan pada saat tertentu seperti pada saat festival memancing. Mereka tak segan-segan berjualan di tengah jalan dan mengakuisisi jembatan sebagai milik masyarakat kampung. Kendaraan yang lalu-lalang pun dengan santun melewati jembatan menghargai kegiatan yang sedang berlangsung.

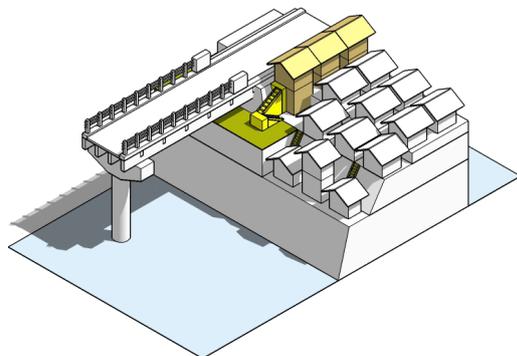
Gambar 1.3.4 Potret kegiatan berjualan di sekitar jembatan
 Gambar 1.3.5 Diagram spasial kegiatan berjualan di jembatan



Jembatan adalah Gerbang

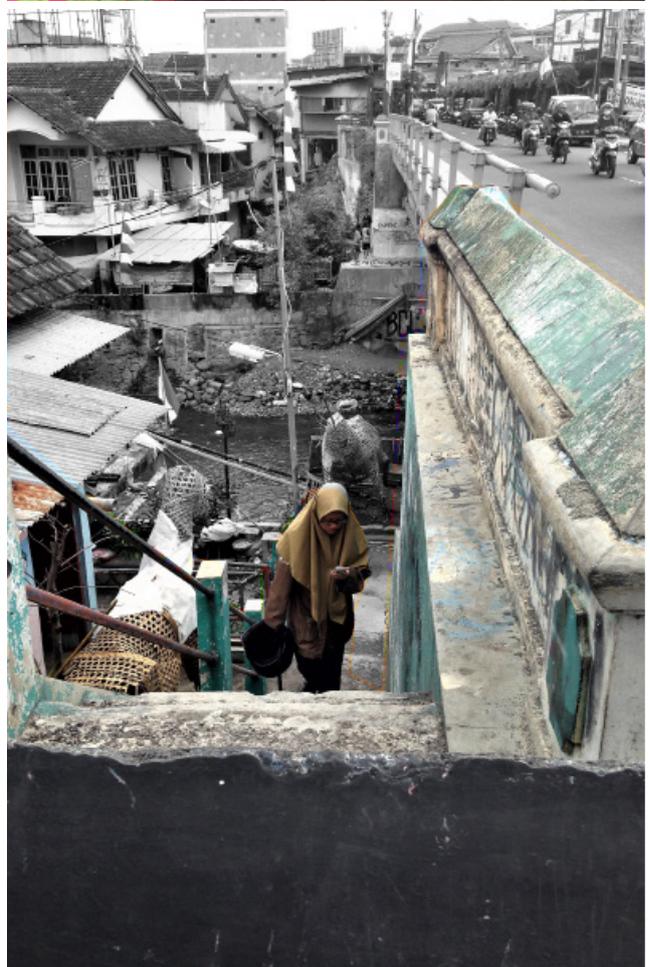
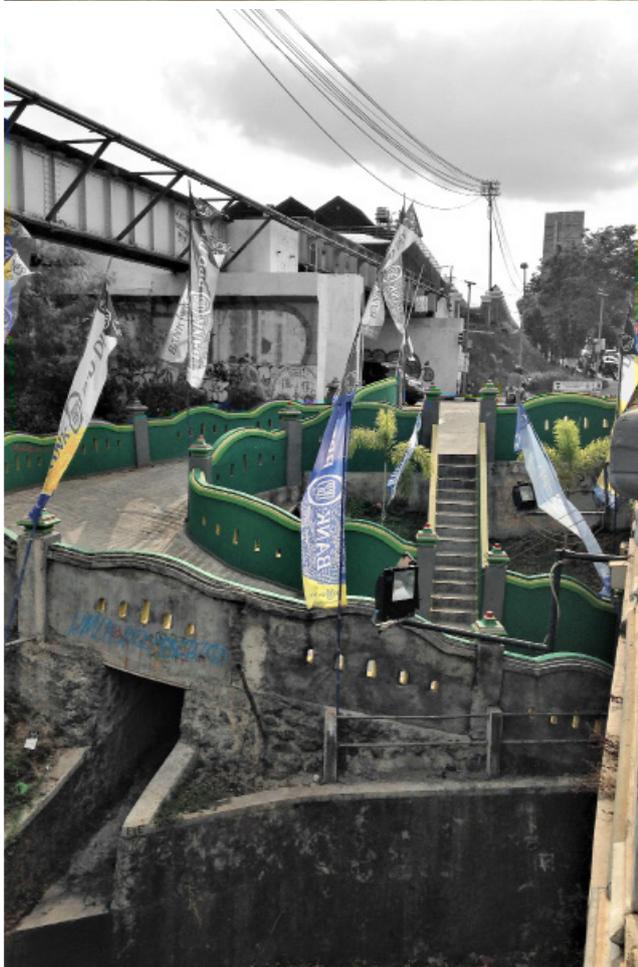
Kondisi kampung di bantaran sungai yang padat dan berkontur curam membuat kampung tidak dapat diakses oleh kendaraan bermotor. Karena akses kampung selalu berada di dekat jembatan sementara terdapat ruang di kolong jembatan yang kosong, warga kemudian menggunakannya menjadi ruang parkir komunal.

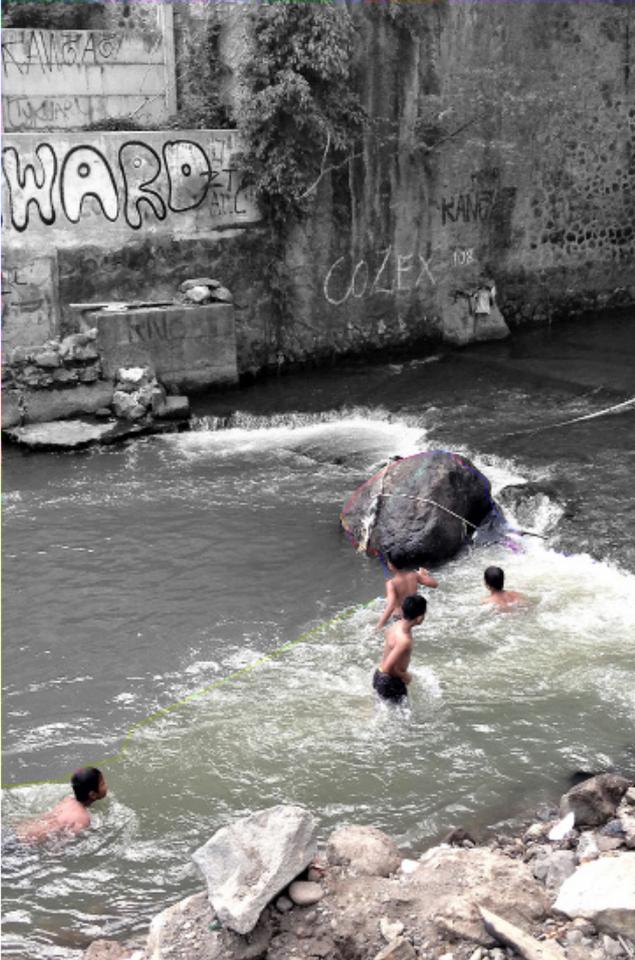
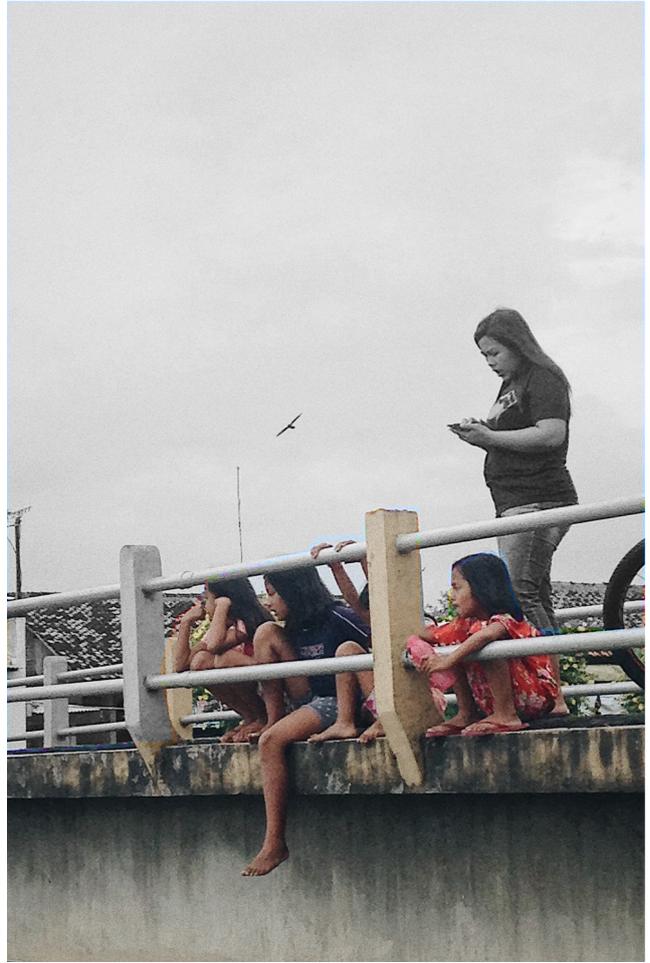
Berdasarkan fenomena ini kaki jembatan dalam beberapa kasus telah menjadi satu-satunya akses masuk keluar kampung. Fenomena parkir ini dapat didapati di Jembatan Juminahan dan Gondolayu.

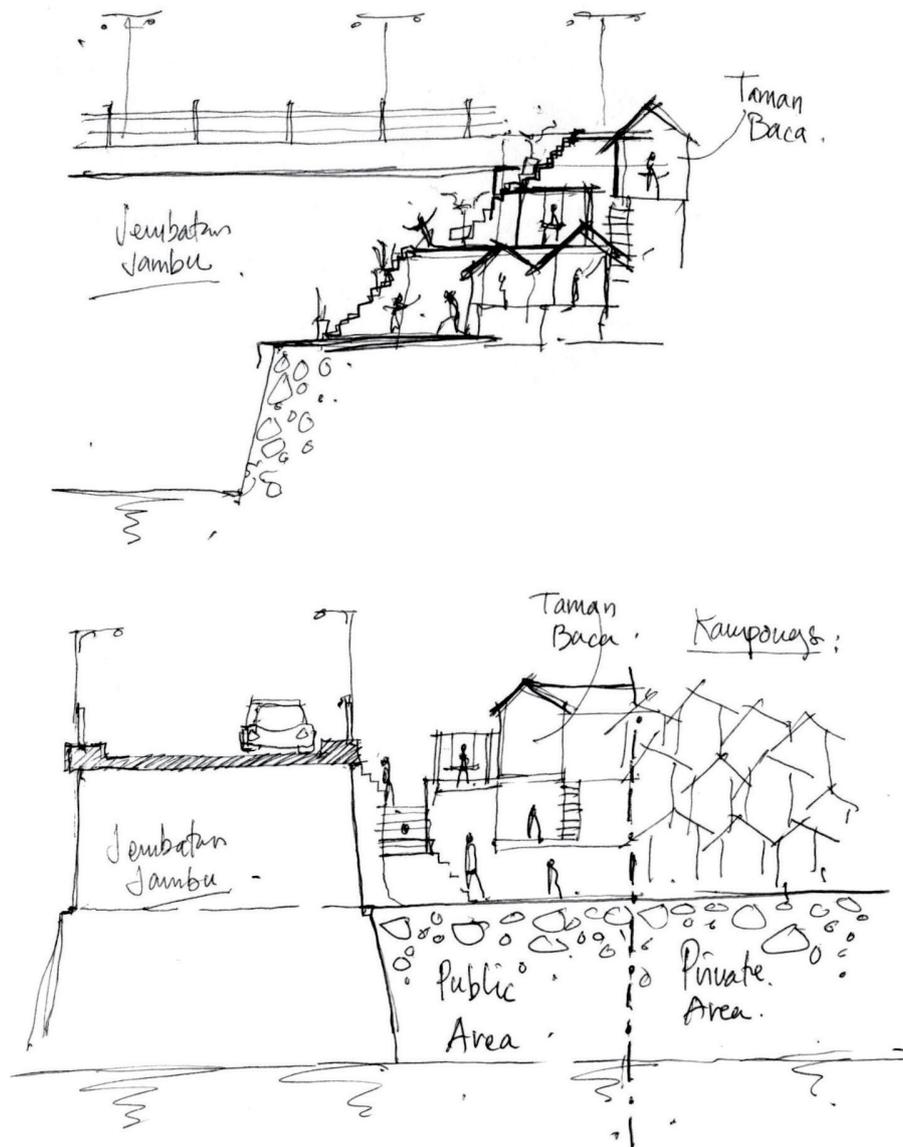


Gambar 1.3.6 Diagram variasi akses kampung pada jembatan dengan ruang parkir dan ruang publik

Gambar 1.3.7 Potret akses, ruang parkir dan ruang publik pada jembatan







Jembatanku, Taman Bermainku

Beberapa kasus Jembatan menjadikan area kolong dan samping jembatan menjadi area bermain seperti taman baca pada Jembatan Jambu dan Taman Sungai pada Jembatan Jetis. Tempat ini biasanya didesain dan dibangun melalui dana bantuan.

Namun fenomena di lapangan anak-anak lebih suka bermain dan turun ke sungai dari pada bermain di tempat yang telah disediakan. Sehingga hampir di seluruh jembatan ditemukan anak-anak yang bermain di sungai bawah Jembatan terutama ketika air sungai surut meskipun tidak memiliki fasilitas bermain.

Gambar 1.3.8 Potret anak-anak yang bermain di jembatan
 Gambar 1.3.9 Diagram spasial ruang bermain pada jembatan



Jembatanku, sebuah struktur aspirasi

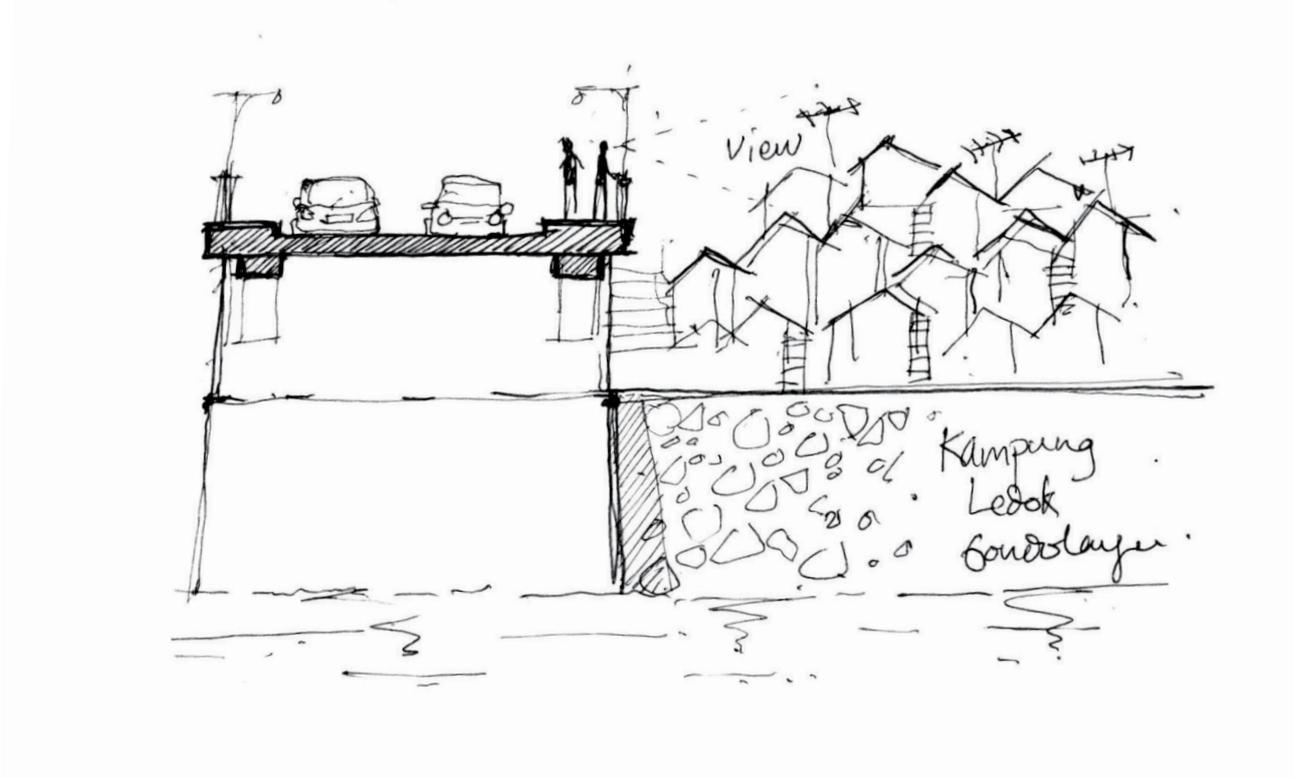
Jembatan Kewek Code yang memiliki dua level jalur transportasi membuat pondasinya yang besar muncul ke permukaan. Permukaan jembatan yang luas dan besar ini kemudian dimanfaatkan sebagai media untuk menyampaikan aspirasi atau pesan mereka ke khalayak ramai. Jembatan yang memiliki kesibukan traffic yang besar karena juga sebagai node, pesan-pesan secara efektif mudah tersampaikan kepada masyarakat hingga media informasi.

Namun sayangnya kini Jembatan Kewek telah diprivatisasi oleh perusahaan provider telekomunikasi sehingga tembok pondasi Jembatan digunakan sebagai ruang promosi atau iklan dan pemerintah mengklaimnya sebagai penertiban dari vandalisme.

Gambar 1.3.10 Potret mural sebagai ruang aspirasi masyarakat di jembatan Kewek

Gambar 1.3.11 Potret jembatan yang digunakan sebagai iklan provider





Senja di Jembatan

Jembatan merupakan titik perspektif yang tepat untuk menikmati sungai dan kampung. Dari sana kita bisa melihat kampung dan sungai yang membelahnya secara keseluruhan. Sebuah atraksi perspektif yang tidak bisa didapat di tempat lain. Tak jarang di senja hari banyak orang yang berhenti sejenak di tengah jembatan, bersandar pada pagarnya dan memuji Tuhan atas segala ciptaannya.

Gambar 1.3.12 Diagram jembatan untuk menikmati view sungai
 Gambar 1.3.13 Potret view sungai dari jembatan di sore hari

