

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA SEBAGAI KAWASAN ARSITEKTUR KOLONIAL TROPIS BANDUNG

BRAGA STREET UTILIZATION AS BANDUNG TROPICAL COLONIAL ARCHITECTURAL DISTRICT

SUGIRI KUSTEDJA *

Mahasiswa S3 arsitektur, Universitas Katolik Parahyangan
PO Box 6751 Bdcp. Bandung 40067A.
(Anggota *Bandung Heritage Society* & Anggota pendiri ICOMOS Indonesia, UNESCO.)

Historically, Braga street is identic with the Bandung city center. Known before as the best, high class shopping area; currently only fast motorized traffic from south to north dominantly passing through, causing crossing the street a dangerous effort. No more comfort and enjoyable city space. City icon is forgotten, 45% shops along it were closed. Those colonial style buildings are degrading. Gone are the days when people can relax by taking a walk and window shopping for the last Parisian haute couture, to see and to be seen (Bragaderen) along Braga as "Het meest Europeesche Winkelstraat van Indie". Nowadays only nightlife activities bloom at the north end of Braga street.

Starting on the end of 2007, the new Aston hotel starts operating near the north part of Braga, together with a new hotel project at the south end. This situation is most favourable for city government to support these activities by taking part in the rejuvenation of the city center. By giving more attention to the people, who are the genuine owner of a city, the government can facilitate citizens with a nice open space. This can be done by changing the whole Braga area into a pedestrianize promenade. The area is restricted exclusively for pedestrians, with no more motorized traffic.

This effort should be well planned, set up to suit the tropical weather condition, while furnished with artistic city furnitures. A brand new architectural atmosphere; it will become a new major tourist destination as known before. The economic activity along the area will be rescucitated again after years of deep hibernation.

Keywords: gentrification, conservation, rehabilitation, preservation, pedestrian, shopping street, tropical architecture, colonial architecture, open space.

1. Kawasan Pusat Kota Bandung

Pembahasan mengenai perkotaan selalu menyinggung hal-hal pokok mengenai pekerjaan (*work*), kehidupan (*living*), rekreasi (*recreation*), dan transportasi

* Penulis untuk korespondensi: Tlp.2011149, Fax.2012840., Email: ibcindon@rad.net.id.

(*transportation*) bagi para penghuni kota. Diharapkan juga suasana dengan dimensi manusiawi dan nilai humanis dapat tampil dalam perencanaan arsitektur dan kota. Dalam perkembangannya, kota senantiasa berorientasi kepada pusat kota sebagai titik awal perkembangan selanjutnya. Pusat kota seringkali memiliki nilai simbolik dan historis bagi sejarah kota tersebut. Kelompok *CIAM 8*, pada kongresnya di Hoddesdon, Inggris, pada tahun 1951 menyebutkan mengenai jantungnya kota sebagai “*core*”.

*“The core is an artefact: a man-made essential element of city planning. It is expressive of the **collective mind and spirit** of the community, which humanises and gives meaning and form to the city itself” (CIAM 8, 1951).*

(Jaqueline Tyrwhitt, Jose Luis Sert, EN Rogers (eds), 1952: 168)

Kadangkala pusat kota pun dibentuk menjadi monumental yang melampaui manfaat fungsionalnya, bila ditinjau secara menyeluruh terhadap wilayah kota seutuhnya. Pusat kota pun dapat dibentuk menjadi *urban focus* simbolik, misalnya dengan memanfaatkan gedung khusus, lokasi bersejarah, ruang terbuka, kawasan tertentu, dan sebagainya.

Dengan demikian, kota akan memiliki identitas yang mewujudkan, mengekspresikan jiwa kota tsb (*genius loci*), juga menjiwai ruang kota (*locus genii*). Pusat kota yang demikian memiliki nilai utama yang penting dalam pembentukan dan perluasan kota, dengan memiliki pusat kota yang berbudaya, bersejarah, artistik, serta menjadi pusat kemasyarakatan (*civic center*), warga kota pun dapat merasa sebagai suatu kelompok masyarakat bersama.

Jadi meskipun kota berkembang cepat akibat kemajuan ekonomi, perluasannya selalu berkiblat pada *city core* ini. Untuk mendapatkan *genius loci* perlu tersedia lingkungan binaan, hasil pembangunan warga kota (*locus genii*). Oleh karena itu, hal semacam itu sering dimanfaatkan oleh pihak perencana atau pemerintah kota dalam upaya

peremajaan kota untuk merangsang daya dan semangat perubahan (*geist*), mulai dari kawasan pusat kota kemudian menyebar ke luar kawasan, yaitu pada *urban fabric* yang lebih luas. Upaya ini dilakukan dengan memperhatikan keindahan bangunan, lingkungan, kawasan, serta pengaturan lalu lintas yang tepat. Di antara pilihan yang memungkinkan adalah persiapan suatu *promenade* yang nyaman di pusat kota, yang akan mengundang warga kota untuk menikmati suasana kotanya dengan berjalan-jalan santai serta nyaman. Kendaraan bermotor dibatasi, hanya diizinkan masuk untuk keperluan darurat (kebakaran, *ambulance*), sedangkan pada hari kerja biasa diperbolehkan masuk hanya pada jam-jam tertentu saja (malam hari atau pagi hari sekali). Bangunan beserta lingkungannya yang bersejarah dipelihara dan dipreservasi sehingga dapat diharapkan aura dan jiwa historis kawasan dapat tetap dirasakan (*seele*).

2. Catatan historis kawasan Jl. Braga bagi kota Bandoeng.

Gubernur Jenderal kolonial Herman Willem Daendels (1808-1811) membangun jalan raya pos (*Grote Postweg*) dari Anyer sampai Panarukan. Ia menentukan pilar Kilometer 0 (nol) Bandoeng berdekatan dengan Jalan Braga sekarang; yang merupakan titik awal pembangunan kota Bandoeng dengan bupati saat itu Wiranatakesoemah II (1810). Atas perintah Daendels ia telah memindahkan ibukota kabupaten Bandoeng dari daerah sekitar Dayeuh Kolot ketempat baru; sekitar Alun-Alun sekarang; di tepi jalan raya yang sedang dibangun.

Pada tahun 1856 Bandoeng ditetapkan sebagai ibu kota residensi Priangan, warga Eropa mulai menempati daerah sekitar Aloen-aloen, *Groote Postweg* (Jl. A-A, Jl. Jend. Soedirman sekarang) dan *Karrenweg* (Jl. Pedati, Jl. Braga sekarang).

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 1. Karrenweg (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)



Gambar 2. Toko Hellerman (Sumber: Kunto, Haryanto, 1984)

Bangunan awal yang dibangun pada Karrenweg terutama dari konstruksi kayu, di tengah halaman luas, dengan pohon-pohon pelindung sepanjang jalan ini (R. Teuscher, 1874). Para pengunjung kota pada akhir minggu terutama adalah *Preangers planters* dari perkebunan sekitar Bandoeng. Pada tahun 1870-an dibentuk perkumpulan *societeit* untuk anggota yang dikhususkan bagi warga Eropa. Perkumpulan ini mendapat legalisasi 29 Juni 1879 dengan *gouvernement-besluit no. 3*. Selama beberapa tahun mereka berpindah-pindah memakai gedung yang ada disekitar Karrenweg. Tahun 1890 dibangunlah gedung pertemuan permanen “*Societeit Concordia*” di sudut Karrenweg dan Groote Postweg. Kemudian pada tanggal 18 Juni 1882 dibentuk “*Braga Theater Club*”. Sebutan Bragaweg mungkin berasal dari periode ini. Di samping ada diskusi lainnya mengenai asal penamaan Jl. Braga.

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 3. Escompto Bank, disudut Karrenweg-Grote postweg (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)



Gambar 4. Bangunan yang sama, sudut Jl. Braga- Jl. Asia Afrika (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)



Gambar 5. Pertigaan Braga- Groote Postweg (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



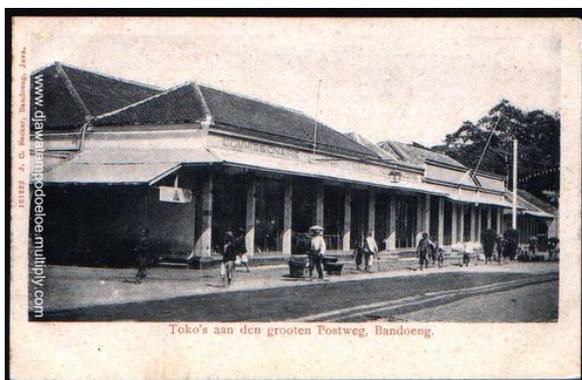
Gambar 6. Perempatan Dennis Building ke Arah Jl. Braga (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)

Pada tahun 1894 toko amunisi dan senjata api milik Helleman dibuka (kemudian menjadi toserba), selanjutnya tahun 1899 toko serba ada pertama di Bandoeng “*de Vries*” dibuka, yang sangat laku dikunjungi oleh konsumen Eropa dari *onderneming* di daerah Periangan . Secara lambat tetapi pasti, jalan ini menjadi “*Het meest Europeesche Winkelstraat van Indie*” (jalan bisnis Eropa yang utama di Hindia Belanda), tempat masyarakat berjalan-jalan saling memperagakan diri sehingga disebut “*Bragaderen*“(seeing and being seen). Kemudian hari diikuti pembukaan toko-toko lainnya, antara lain “Onderling Belang O.B.”, “Au Bon Marche”, serta “Kleermakerij Keller”(1929) untuk fashion mutahir, untuk penganan “Maison Bogerijen”, “Het Snoephuis”. Untuk perhiasan “De Concurrent”, toko jam Swiss ”Stocker” (1926), toko buku “Van Dorp & Co.” importir mobil ”Fuchs & Rens”(1919). “Escompto Bank” (1900), “Denis bank” (1915), “Javasche Bank”(1920, sekarang Bank Indonesia).

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 7. Societeit Concordia (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)



Gambar 8. Toko De Vries (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)

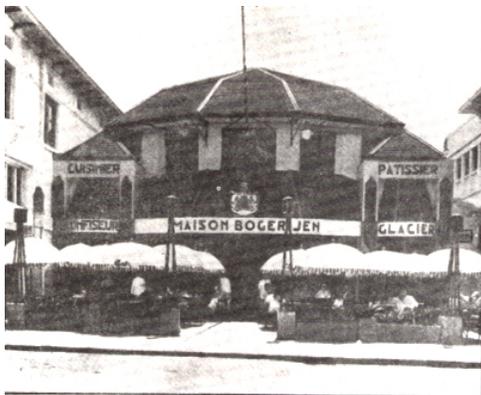


Gambar 9. Javasche Bank (sekarang BI) (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 10. Pertigaan Braga-Groote postweg.(Jl..A-A sekarang) (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)



" MAISON BOGERIJEN "

Gambar 11. Restoran Braga Permai, dahulu (Sumber: Voskuil, R.P.G.A., 1996)

Uraian ini menunjukkan betapa eratnya kawasan Braga sebagai cikal bakal proses pembangunan kota Bandung yang kita kenal sekarang. (lihat lampiran 1, 2 dan 3). Pada tahun 1931, Ir. Thomas Karsten (sebagai anggota Komisi Loggemenn), memaklumkan SVO (*Stadsvormings Ordonantie*) sebagai petunjuk perencanaan kota di Hindia Belanda. Bersama Prof. Dr. Ir. CP Mom, Ir. JP Thijsse, Ir. EH Roo, Ir. RLA Schoenmaker, Ir. CPW Schoenmaker, mereka meneliti masalah arsitektur tropis dengan iklim panas yang lembab. Untuk penataan kawasan Braga diterbitkanlah panduan sebagai berikut:

- Muka bangunan tanpa halaman muka, langsung berhubungan dengan tepi jalan.

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....

- Antara bangunan yang berdampingan harus menerus; tanpa ruang kosong diantaranya.
- Ketinggian bangunan dibatasi sampai 2 lantai, lantai dasar untuk komersial dan bagian belakang serta atas untuk hunian. Tampilan bidang horisontal dan vertikal haruslah memberikan kesan yang selaras.
- Bidang muka lantai dasar harus dilengkapi pintu masuk dan dinding kaca *etalage*. Jendela kaca *boven-licht* bagi penerangan ruang dalam. Dilengkapi lubang ventilasi alami. Berubah dari peraturan bangunan kota Bandoeng yang mensyaratkan bentuk *open bebouwing* menjadi *gesloten bebouwing*.

3. Kawasan Braga Saat Ini

Selama beberapa tahun terakhir Jl.. Braga telah mengalami perubahan fungsi, dari tempat yang pada awalnya nyaman untuk pejalan kaki menjadi alur jalan arteri lintas cepat, yang sekadar lewat dari Selatan ke Utara. Berjalan santai yang dapat dinikmati; sudah tidak mungkin lagi. Pada beberapa bagian trotoar tercium bau pesing dari mereka yang kencing di sembarang tempat, terutama pada sudut-sudut kecil di antara bangunan.

Banyak poster berupa penawaran dijual atau pun dikontrakkan pada bangunan yang sudah tidak terawat lagi. Pada beberapa bangunan, bagian atas atapnya ditumbuhi pohon-pohon beringin dan rumput hijau yang dibiarkan liar, tidak ada perhatian ataupun niatan dipangkas.

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 12. Bangunan bekas “De Vries” tertinggal dinding muka saja (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 13. Sumber Hidangan (bekas Snoephuis) tidak terawat (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 14. Gedung bekas Aubon Marche, terdapat pohon di atap (Sumber: dokumentasi pribadi)

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 15. Bangunan bekas “Modern Foto”, terdapat pohon beringin di atap (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 16. Atap berumput, bangunan pun dijual (Sumber: dokumentasi pribadi)

Dari hasil pendataan ternyata 45% dari penghuni telah menutup usahanya (lihat Lampiran 4). Sementara itu, penjaja makanan kaki lima leluasa berjualan di trotoar pejalan kaki. Beberapa pengemis memiliki lokasi tetap di sebagian trotoar yang sama, ada pula yang ditemani oleh bayi yang memang sengaja ditudurkan di sisinya. Pemandangan yang terlihat adalah: bekas tempat sampah yang telah hilang tanpa sisa, lampu jalan padam yang tidak diganti selama berbulan-bulan, saluran air hujan terhambat apabila turun hujan sesaat saja, genangan air terjadi sepanjang jalan (*caileuncang*, Sunda), telepon umum yang tidak berfungsi, tempat polisi lalu lintas miring melintang di tengah perempatan jalan, tempat tanaman di trotoar pecah dan tidak diperbaiki. Menjelang larut malam terjadi kesibukan yang bersifat lain sama

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....

sekali dari dahulu, yaitu suasana kehidupan malam yang seronok pada tempat billiard, cafe dewasa, tempat diskotik remang-remang, dengan ABG yang berpakaian norak yang bergerombol ditepi jalan. Ada juga tempat karaoke yang dilengkapi akuarium wanita pemandu lagu yang dapat dipilih pengunjung. Lengkaplah sudah ciri-ciri pusat kota yang sedang ditinggalkan penghuninya, dijauhi dan dihindari oleh warga kota. Masih beruntung suasana malamnya belum berubah menjadi ancaman kriminal yang mencekam dan berbahaya bagi warga yang lewat.



Gambar 17. Gedung Merdeka (Concordia) (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 18. Bank Indonesia (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 19. Bangunan sudut Jl. Braga –Jl. A-A sekarang (Sumber: dokumentasi pribadi)

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Gambar 20. Sudut selatan Braga Permai (Sumber: dokumentasi pribadi)

Sejak akhir tahun 2007, pada sebagian kawasan di ujung utara Jl. Braga terjadi perubahan perbaikan pada beberapa bangunan. Menjadi lebih bersih dan digunakan sebagai tempat usaha baru. Berawal dari dibukanya lahan bekas Permorin; Fuchs & Rens, menjadi Aston Braga City Walk. Meskipun pengunjung belum berlimpah seperti di mal lainnya. Akan tetapi, sedikit banyak telah mengubah suasana lingkungan menjadi agak bergairah lagi. Terjadi suasana penyegaran di sekitar *entrance* baru ini. Berimbang dengan dibukanya restoran-restoran baru, beberapa toko baru dibuka. Secara perlahan perubahan sedang berlangsung disekitar ini. Yang dikhawatirkan bila Aston Hotel gagal menjaring tamu, kawasan ini akan terpuruk lagi. Mungkin lebih cepat lagi degradasi lingkungan yang akan terjadi.



Gambar 21. Entrance “Braga City Walk” (utara) (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 22. Lahan bekas Sarinah yang baru dibongkar.(selatan Jl. Braga)
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Di bagian selatan kawasan Braga, berdampingan diantara gedung Bank Jabar/Banten dan gedung ex Hotel Braga, lahan bekas bangunan Toserba Sarinah (O.B. dahulu) baru-baru ini telah dibongkar seluruhnya. Hanya tersisakan dinding muka saja. Agaknya akan hadir suatu bangunan hotel baru.

4. Masa Depan Kawasan Braga dengan *Pedestrianized* Seluruh Ruang Jalan (*Promenade*)

Melihat keadaan saat ini, terlihat adanya dua titik peremajaan baru pada kedua ujung kawasan Braga yaitu bagian utara dan selatan. Pemerintah Daerah Kotamadya Bandung seharusnya dapat mulai bersikap untuk membantu peremajaan kawasan. Biaya dan daya difokuskan pada sumber dari para pemodal dan pengembang yang sedang giat membangun dan berinvestasi, sehingga anggaran pembangunan tidak memberatkan APBD. Pemerintah kota dapat membantu dengan mengembalikan suasana ruang pusat kota bagi warga masyarakat, membangun suasana ruang kota kawasan Braga (*space*) menjadi tempat yang bermakna; *place*. Mengembalikan suasana yang telah dirusak oleh kendaraan bermotor dan lalu-lintas cepatnya; (*placeness* dijadikan sekedar *destinations*). Nilai jalan hanya pada kecepatan dan lancar melaju dalam waktu melewati sesingkat mungkin. Suasana ruang jalan sekarang yang telah berubah menjadi sekedar koridor lewat (*movement corridors*).

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....

Kawasan Braga harus dikembalikan menjadi kawasan yang ramah untuk pejalan kaki dan pengendara sepeda, menjadi lingkungan yang aman untuk tempat bermain anak-anak, tempat untuk beristirahat makan siang karyawan perkantoran sekitarnya, tempat rekreasi keluarga yang nyaman dan tanpa biaya, juga tempat para pelukis mencurahkan ekspresinya dengan tenang. Pada tanggal tertentu secara kontinyu dapat diselenggarakan acara kesenian dan kebudayaan, seperti festival daerah, musik hidup, *mode-show*, maupun pembacaan puisi yang bernilai estetis. Didukung oleh lingkungan kawasan yang bersejarah, hijau, dan teduh.

Perencanaan ini tentunya harus ditata dan direncanakan sesuai dengan iklim tropis; dengan dilengkapi *street furnitures* yang tepat (antarlain tempat sampah dan tempat duduk pengunjung); lokasi dan desain reklame dibatasi sehingga proporsional dengan dimensi ruang Jalan Braga; tersedia bangunan kios-kios kecil untuk pengusaha kecil; dilengkapi dengan WC umum yang bersih; dilengkapi dengan penerangan lingkungan, pohon-pohon peneduh, serta pot-pot bunga yang apik; kendaraan bermotor mutlak dilarang masuk ke dalam kawasan Braga (kecuali untuk pemadam kebakaran dan ambulans) atau hanya diijinkan lewat pada larut malam atau pagi hari saja; sarana parkir di perbatasan diatur secara strategis dengan pengalihan lalu lintas ke jalan pengganti di sekitar Braga; serta dicegahnya intrusi pedagang kaki lima (PKL) ke dalam kawasan.

Suasana baru Braga akan menjadikannya daerah tujuan wisata untuk menarik kembali para pengunjung. Hal ini dapat dimaksudkan juga sebagai upaya peremajaan pusat kota yang sekaligus bermanfaat untuk merangsang percepatan pulihnya kegiatan ekonomi pada toko-toko sepanjang Braga dan sekitarnya; menambah kesempatan kerja masyarakat sekitarnya; menyediakan tempat berekreasi murah-meriah, aman-nyaman, bersahabat bagi warga. Selain itu secara fisik juga bermanfaat menjadi *oase* pusat kota, area penghijauan dan daerah bebas polusi sisa pembakaran motor lalu lintas; menjadi daerah bebas kebisingan; sehingga terbentuk *city-canyon*, terjadi

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....

perbaiki *microclimate* dan penurunan suhu lingkungan waktu siang hari. Bahkan pada lokasi ini dapat juga dibuat sumur resapan. Suasana demikian akan mengundang pengunjung dari segala lapisan masyarakat untuk berekreasi di Jl. Braga, sehingga kegiatan ekonomi bagi pengusaha sepanjang kawasan Braga akan bergairah kembali secara menyeluruh.

Malah apabila memungkinkan, dapat dimulai pengembangan sepanjang lembah sungai, yaitu “*Cikapundung Boulevard*” dengan membangun jalur jalan baru. Hal ini sesungguhnya merupakan suatu rencana yang telah digagaskan sejak masa kolonial Belanda. Rencana pengembangan “*Cikapundung Boulevard*” tersebut dapat juga diprogramkan bersama dengan proyek sungai bersih Cikapundung.



Gambar 23. Sketsa rencana *Pedestrianized Braga* (Sumber: dokumentasi pribadi)

Daftar Pustaka

Engwicht, David. 1992. *Towards an Eco-City*. Envirobook. Sydney.

Whyte, Ian Boyd. 2003. *Modernism And The Spirit of The City*. London: Routledge.

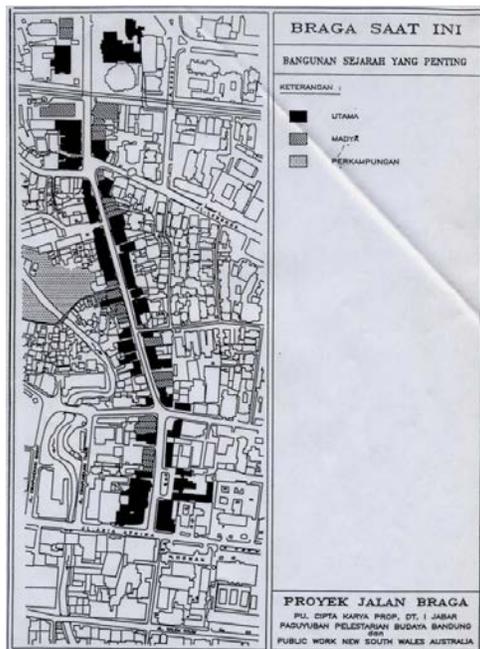
Kunto, Haryanto. 1984. *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*. Bandung: Granesia.

Kunto, Haryanto. 1986. *Semberak Bunga di Bandung Raya*. Bandung: Granesia.

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....



Lampiran 3. Peta Jl Braga dengan Letak Bangunan Milik Negara (Sumber: Seminar Proyek Jalan Braga)



PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....

Lampiran 4. Uraian Kondisi Bangunan Jalan Braga (Sumber: Ir. David, warga Jl. Braga)

I.Usaha di Jalan Braga =120 bh yang terdiri dari:

A = 66 bh	= 55 % (masih aktif)
P = 40 bh	= 33,3 % (berhenti usaha)
SP= 14 bh	= 11,7% (tidak menentu)

II.Uraian

Toko alat-alat tulis	=1bh
Toko alat alat foto	=1bh
Café/Restaurant	=13bh
Kantor	=7bh
Bank	=5bh
Pusat Kebudayaan	=2bh
Gudang	=1bh
Bakery	=5bh
Mini Market	=3bh
Toko Buku	=3bh
“Gallery”	=1bh
Bar	=1bh
Diskotik	=1bh
Karaoke	=1bh
Biljiard	=3bh
Toko Meubel	=1bh
Play Station	=1bh
Toko Carpet/Tirai	=1bh
Toko Elektronik	=2bh
Toko Bahan Bangunan	=1bh
Toko Barang barang antique	=2bh

PEMBERDAYAAN JALAN BRAGA....

Toko Pakaian	=5bh
Kursus	=1bh
Toko sepatu	=1bh
Toko alat alat dapur	=1bh
Optik	=2bh
Praktek Dokter	=1bh
Convention Hall	=1bh
Toko alat O.R	=1bh
Travel Agent	=1bh
Penghuni	=15 Keluarga

IV. Data Bangunan :

Bangunan yang tidak dapat direhabilitasi 25 buah	=21 %
Bangunan yang masih dapat direhabilitasi 7 buah	= 5.8 %
Bangunan yang masih asli 88 buah	= 73.2%

V. Fungsi/kegiatan sangat beragam

Toko / Bakery-----	Jam buka 9.00-----18.00
Kantor-----	Jam buka 8.00 s/d 17.00 5 hari/minggu
Bank-----	Jam buka 8.00 s/d 17.00 5 hari/minggu
Restaurant-----	Jam buka 10.00-----22.00
Bar-----	Jam buka 20.00-----03.00/04.00
Night Club-----	Jam buka 20.00-----03.00/04.00
Diskotik-----	Jam buka 20.00-----03.00/04.00
Karaoke-----	Jam buka 20.00-----03.00/04.00