

Bandung dan Pemaknaan Dago dalam Sejarah: Masa Lalu, Masa Kini

FRANS ARI PRASETYO

Urbanist; Independent Researcher

Email: fransariprasetyo@gmail.com

Abstract

This article explores the history of Bandung, in particular the Dago street area, as a history of place. It looks into how Bandung include Dago has been defined, its etymology and the way in which the people that inhabit the place use and place meaning to these urban spaces. The article argues that civic meaning is rooted in the historic creation of place. It also looks into civic design and civic reform going through different governmentality from the colonial up into the present period to see how much the meaning of place is both historical but also politic and strategic to the present needs of the people that inhabit it.

Keywords:

Dago;
toponym;
urban space;
urban
planning

Abstrak

Artikel ini mengeksplorasi sejarah kota Bandung, khususnya kawasan Jalan Dago, sebagai sejarah *place*. Artikel melihat bagaimana Bandung termasuk Dago dipahami, etimologi dari kata-kata dan cara tempat orang yang menghuni kawasan ini menggunakan dan memaknai ruang-ruang urban ini. Artikel ini berargumen bahwa pemaknaan kota (*civic meaning*) berakar dari penciptaan *place* secara historis. Ia juga melihat bagaimana *civic design* dan *civic reform* dengan menelusuri beragam governmentality yang berbeda, dari zaman kolonial sampai masa kini, guna memahami bagaimana pembentuk arti *place* itu terbina secara historis tetapi juga secara politik dan strategis untuk kebutuhan orang-orang tinggal di dalamnya.

Kata Kunci:

Dago;
ruang kota;
tata kota;
toponim

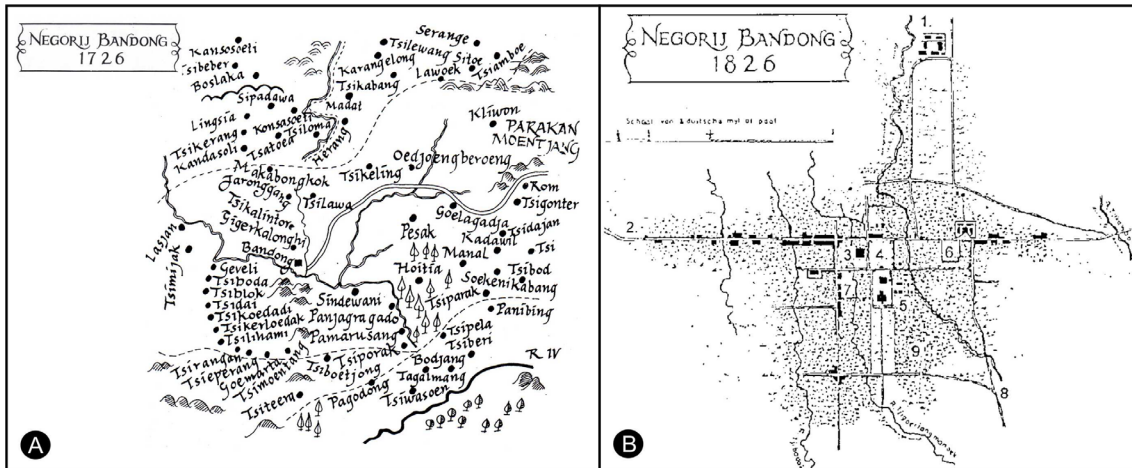
Pendahuluan

Aktivitas produksi ruang membuat proses produksi tertanam dalam ruang tersebut, maka ketika membicarakan ruang aspek historisitas tidak mungkin dihindari. Historisitas sebagai praktik memproduksi realitas, bentuk dan representasinya tidak dapat dianggap sebagai kausalitas yang berimplikasi waktu yang mewujudkan dalam peristiwa (Lefebvre, 1991). Situasi ini, akibat dari bentuk pembangunan perkotaan, yang terletak di sirkuit global, meliputi arus akumulasi modal tetapi juga dicirikan oleh sejarah lokal dan lanskap serta nilai dan hubungan tertentu (Bishop, 2003; Douglass, 2008; Harvey, 2012). Warga global mengalami ruang hubungan di dunia global melalui jaringan yang terus bergerak dalam ranah pengalaman, latihan, imajinasi, dan ingatan. Situasi yang sama dialami warga kota, termasuk Bandung-Indonesia. Hal ini terkait dengan penataan ruang dan memvisualisasikan (politik) perkotaan dengan menyatukan imajinasi perkotaan, publik, dan ruang dan tempat (Prasetyo, 2020).

Fenomena pembentukan ruang publik dipilih untuk memahami historisitas dan kompleksitas penggunaan ruang urban di kota Bandung dengan fokus pada ruang yang dikonstruksi oleh kegiatan keseharian masyarakat. Gagasan ruang ini dapat digunakan untuk mendekati persoalan urbanitas, mengingat unsur kedalamannya secara lokalitas mendominasi secara eksplisit maupun implisit. Jalanan terus menerus memuntahkan benda-benda baru dan formasi sosial baru membuat rasa penasaran-keingintahuan kita dan mendorong ke arah tindakan interpretatif (Barker, 2009). Artikel ini mengeksplorasi area *landmark* Dago sebagai sebuah jalan dengan nilai baru yang dihasilkan oleh pengalaman keruangan lingkungan bermasyarakat dalam skala lokal di kota Bandung termasuk intervensi pembangunan dan kebijakan formal maupun informalnya yang bekerja melalui kekuasaan kota yang terus berubah melalui skema pemerintahan kota yang ter-dibentuk oleh politik, walaupun juga terkoneksi dengan jaringan kota global dan politik global.

Perubahan *landmark* jalan Dago teridentifikasi tidak hanya sebagai perubahan dalam konteks *civic design* tetapi dalam konteks *civic reform*. Pengalaman mencakup bermacam pola individu maupun kolektif dalam mengetahui dan memahami realita. Pengalaman yang didasari oleh emosi dan pikiran yang kemudian membentuk sensasi, persepsi, dan konsepsi pada manusia itu sendiri (Tuan, 2001). Selanjutnya, menggunakan etnografi dengan teknik pengamatan visual, pengalaman, studi literatur termasuk sejarah lisan digunakan untuk melihat perubahan yang terjadi dalam *landmark* Dago sebagai identitas kota Bandung dalam konteks perjalanan dan pengalaman historisnya.

Pendekatan ini dapat memberikan pemahaman historis tentang bagaimana peran ruang berubah ketika teknologi, kondisi produksi yang bergeser, dan representasi yang terkait muncul untuk pola baru akumulasi



Figur 2. (A) Nagorij Bandoeng Tahun 1726, (B) Nagorij Bandoeng Tahun 1826. Sumber: (A) (Valentijn, 1858); (B) (Kunto, 1984) pp.410.

kampung *Binong* berasal dari nama tumbuhan *binong* (*Sterculia Javanica*), begitu juga dengan nama sungai Cikapundung, berasal dari nama tumbuhan *kapundung* (*Baccaurea dulcis* MUELL) atau nama Sungai Citarum berasal dari kata tarum dari jenis tumbuhan *tarum* (*Indigofera spec*) atau *Tarum areuy* (*Marsedenia tinctoria* R.BR). Kata Bandung, berasal dari sebuah nama tumbuhan *Bandong* (*Garcinia spec*) (Heyne: 1950 Jilid III, pp 2233) sejenis pohon yang tingginya 10-15 m dan besar batangnya 15-20 cm, dengan batang tak bercabang yang dieksploitasi setelah berumur 20-30 tahun, dengan cara menoreh kulit kayu sedalam 2-3 mm akan mengalirkan cairan berwarna kekuningan untuk pengobatan, mewarnai kayu (pernis), lak emas (*goudlak*), cat air hingga untuk proses kegiatan fotografi.

Toponimi kota Bandung juga berasal dari cerita rakyat mengenai topomini kata Bandung berasal dari kata “*bandeng/ngabandeng*” dalam bahasa Sunda yang berarti genangan air yang luas dan tenang. Asal kata “Bandung” ini dapat dikaitkan dengan danau purba yang dahulu berada area Bandung ketika sungai Citarum di Padalarang ditutup oleh Gunung Sunda pada era jaman *Holosen*. Selain itu, kata “Bandung” juga ditengarai berasal dari kata *bandung* atau *bandungan* yang membentuk telaga.

Erupsi dari Gunung Tangkuban Parahu, yang menurut cerita rakyat adalah “perahu” yang tertelungkup dan ditendang oleh *Sangkuriang* (Bachtiar, 2008). Erupsi lava tersebar di daerah Ciumbuleuit dan sebagian lagi sempat menyumbat sungai Citarum yang mengalir di lembah Cimeta di Padalarang, sehingga terbentuklah Danau Bandung atau sering juga disebut sebagai “Situ Hiang”. Berdasarkan penelitian arkeologi, danau ini mulai surut secara beangsur-angsur dan mulai mengering 16.000 tahun lalu (Brahmantyo, 2009). Dalam pandangan lainnya, penyebutan ‘Danau Bandung’ pun terjadi setelah daerah bekas danau itu berdiri pemerintah Kabupaten Bandung (Hardjasaputra, 1985).

Cerita lainnya, mengungkapkan nama “Bandung” berakar dari kendaraan air dua perahu yang diikat berdampingan yang disebut Perahu Bandung dan digunakan oleh Bupati Bandung atau disebut juga “Dalem Kaum I”, R.A. Wiranatakusumah II (1794 – 1829) untuk berlayar disungai Citarum dalam mencari tempat kedudukan kabupaten baru untuk menggantikan tempat pemerintahan yang lama, Dayeuhkolot yang sekarang menjadi Kabupaten Bandung yang sejak tahun 1980an menjadi area konsentrasi banjir sampai sekarang.

Kota Bandung mulai dijadikan sebagai kawasan pemukiman sejak pemerintahan kolonial Hindia-Belanda, melalui Gubernur Jenderalnya waktu itu Herman Willem Daendels dengan mengeluarkan surat keputusan tanggal 25 September 1810 tentang pembangunan sarana dan prasarana untuk kawasan ini. Dikemudian hari peristiwa ini diabadikan sebagai hari jadi Kota Bandung. Hal ini juga yang kemudian membuat Bupati R. A. Wiranatakusumah II dianggap sebagai pendiri kota Bandung.

Pendapat lainnya, mengatakan bahwa kata ‘Bandung’ identik dengan kata *Ngabandeng*, yang dalam bahasa Sunda, atau berdampingan dalam bahasa Indonesia. Bandung juga artinya adalah persahabatan/perdamaian menurut Bahasa Kawi (Bachtiar, 2008). Menurut Hasan Mustafa (1924), Bandung sama dengan kata *Bandungan* yang berarti *parahu paranti ngarungkepkeun heurap dina situ atawa wiletan* (Perahu yang dipergunakan untuk menebarkan jaring dalam sebuah situ atau wiletan - danau).

Kata Bandung juga dapat diartikan sebagai puji-pujian, *minangka tungtung kapujian, cara dina elmu répok Lumbung Bandung sabab sok kongas eusina loba* (ini merupakan pujian, seperti dalam *elmu répok* Lumbung Bandung, sebab termashur banyak isinya) dan *Sumur Bandung caina tara saat-saat* (Sumur Bandung airnya tidak pernah surut). Kalimat lain menyatakan *Dayeuh Bandung, ceuk kolot Bandung, gawena keur ngabandungan ka peuntas nagara Batulayang (Banjaran) nu matak aya basa “peupeuntasan dayeuh Bandung”* “Menurut orang tua dahulu Kota Bandung berfungsi untuk menyimak atau memperhatikan ke arah sebarang Negara Batulayang (Banjaran), karena itu terdapat kata “Seberang Dayeuh Bandung”. Bandung *sarua jeung bendung, rasiyahna ngabendung nu kudu kandel bendungan bisi kabuka wiwirangna* ‘Bandung sama dengan *bendung*, rahasianya membendung suatu bendungan agar tidak terbuka kejelekannya’ (Moestapa, 1924).

Pada abad ke-17, wilayah Bandung sering juga disebut dengan nama Tatar Ukur dengan penguasanya bernama Dipatiukur (Kunto, 1984). Namun dalam penelusuran lainnya, nama Bandung diperkirakan sudah muncul lama sebelum nama Tatar Ukur (Brahmantyo, 2009). Robert Voskuil dalam buku *Bandoeng, Beeld van een stad*, memperlihatkan peta kuno dengan nama Bandung ditulis dengan huruf kecil (Voskuil, 2007). Catatan lain yang mendukungnya, antara tahun 1579-1580, Kerajaan Pajajaran runtuh akibat serangan pasukan

Banten dalam usaha menyebarkan Islam di Jawa Barat. Setelah keruntuhan Pajajaran, Tatar Ukur menjadi wilayah kekuasaan Kerajaan Sumedang Larang yang diperintah oleh Prabu Geusan Ulun (1580-1608).

Kota Bandung dibangun jauh setelah Kabupaten Bandung. Kabupaten Bandung dibentuk pada pertengahan abad ke-17, dengan Bupati pertama Tumenggung Wiraangunangun yang memerintah kabupaten Bandung hingga tahun 1681. Kabupaten Bandung dibawah kekuasaan Mataram sampai tahun 1677 ketika wilayah itu diambil alih oleh VOC. Hingga berakhirnya kekuasaan colonial-VOC tahun 1799, kabupaten Bandung bepusat di Krapyak. Semula Kabupaten Bandung beribukota di Krapyak (sekarang Dayeuhkolot) sekitar 11 kilometer ke arah Selatan dari pusat kota Bandung Setelah kekuasaan kolonial berakhir, Jawa diambil alih oleh Pemerintah Hindia Belanda dengan Gubernur Jendralnya yang pertama yaitu Herman Willem Daendels (1808-1811) (Voskuil, 2007). Merujuk kepada naskah Sajarah Bandung, pada tahun 1809 Bupati Bandung Wiranatakusumah II beserta sejumlah rakyatnya pindah dari Karapyak (Dayeuh Kolot) ke daerah sebelah utara Kota Bandung. Salah satu alasan kepindahannya yaitu wilayah Karapyak sering dilanda banjir dari sungai Citarum, dan hal itu masih terjadi hingga sekarang.

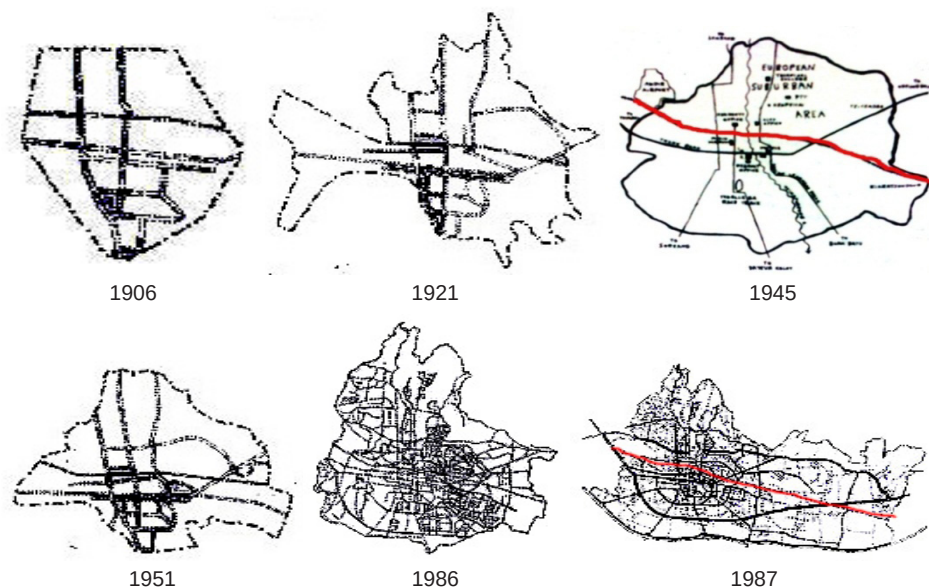
Bupati Bandung merencanakan untuk memindahkan ibukota Kabupaten Bandung, bahkan telah menemukan tempat yang cukup baik dan strategis bagi pusat pemerintahan. Tempat yang dipilih adalah lahan kosong berupa hutan, terletak di tepi barat Sungai Cikapundung, tepi selatan Jalan Raya Pos yang sedang dibangun. Sekitar akhir tahun 1808 atau awal tahun 1809, Bupati beserta sejumlah rakyatnya pindah dari Krapyak ke pusat Bandung baru. Bupati awalnya tinggal di Cikalintu, kemudian pindah ke Balubur Hilir, selanjutnya pindah lagi ke Kampur Bogor (Bachtiar, 2008) ¹.

Berdasarkan morfologi regional, Kota Bandung terletak di bagian tengah “Cekungan Bandung” yang mempunyai dimensi bentangan luas sekitar 233.000 Ha. Berdasarkan catatan dan pembagian wilayah administratif, cekungan ini meliputi lima daerah administrasi kabupaten/kota, yaitu Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan sebagian Kabupaten Sumedang di 5 kecamatan. Dalam tatakelola administrasi sekarang ini dengan desentralisasi pemerintahan daerah kabupaten/kota, area Cekungan Bandung ini dikelompokan ulang dan disebut sebagai Bandung Metropolitan Area sebagai sebuah kawasan regional metropolitan walaupun tidak berupa pemerintahan. Hal ini ditujukan untuk memudahkan koordinasi antar kabupaten/kota yang berada di wilayah cekungan Bandung dalam menjalankan pemerintahan dan pembangunan.

Seiring perkembangan waktu dan perubahan tata kelola pemerintahan secara spasial dan politik, wilayah Kota Bandung mengalami perluasan dalam

1) Lihat Bachtiar, T., Ety RS and Tedi Permadi. (2008). *Topomini Kota Bandung*. Bandung: Bandung Art and Culture Council.

beberapa fase yang dimulai di era kolonial, era kemerdekaan dan orde lama hingga saat ini, orde baru dan reformasi. Pada tahun 1987 Bandung mengalami perluasan secara administratif sehingga luasan areanya tidak mengalami perubahan sampai sekarang (2020) (Figur 3). Perluasan administratif ini juga mengarah kepada konsentrasi perubahan distribusi penduduk kota Bandung yang mulai bergeser ke arah timur, sekitar Ujung Berung yang pada era kolonial disebut *Oedjoeng Beroeng*² yang awalnya hanya berupa sebuah desa. Akibat pembangunan dan pertumbuhan serta persebaran penduduk, wilayah *Oedjoeng Beroeng* ini terkoneksi dengan Kota Bandung dan kemudian terintegrasi-terkoneksi oleh sebuah poros jalan utama yang sekarang di kenal sebagai Jalan AH Nasution dan Jalan Raya Ujung Berung.



Figur 3. Perubahan Lanskap dan Perkembangan Kota Bandung. Sumber: BPS Kota Bandung (1999), Bandung Heritage³ dan (Smail, 1964)

Pemerintahan Kota dan Rencana Pembangunan Kota Bandung

Kota-kota kolonial Indonesia berciri barat diekspresikan melalui peran arsitek, nama jalan, patung dan ornamen dekoratif kota lainnya. Kota berfungsi sebagai pusat administratif, ekonomi dan terdapat segregasi kelompok penduduk menurut latar belakang etnis (Nas, 2007). Bandung merepresentasikan hal tersebut sebagai kota kolonial yang ditunjukkan oleh keberadaan Jalan Dago sebagai area hunian kolonial melalui ekspresi secara visual dan eksplisit melalui arsitektur dan penggunaan nama jalan, walaupun narasi implisitnya terkait

2) Terkait perkembangan *Oedjoeng Beroeng* di masa kolonial dapat dilihat essay photo dalam tautan berikut <https://www.indiegangers.nl/index.php/nederlands-indie-foto-galerij/ovw-a-oosterhout-4e-veldcie-genie/oedjoeng-beroeng> (Diakses 25 Agustus 2020)

3) Lihat <http://www.bandungheritage.org/> (Diakses 19 Des 2013)

para penghuninya juga berperan penting dalam mengkontruksi Dago ini.

Anthony D. King (1985) dalam tulisannya menunjukkan bahwa penjajahan didefinisikan sebagai pembentukan dan pemeliharaan, untuk waktu panjang untuk orang asing (kolonial) terpisah berdasarkan kekuatan yang berkuasa. Dengan demikian, proses ini telah-dapat memperpanjang batas-batas masyarakat untuk memasuki wilayah lain dan kota sebagai artefak budaya, menjadi alat kolonialisasi. Sejumlah kriteria tipologis dapat digunakan untuk memahami bentuk formasi sosial dan spasial dari perkembangan sebuah kota kolonial. Salah satunya dengan membuat rencana pemukiman baru dengan mengakomodasi rumah pribumi (King, 1985).

Situasi ini yang terjadi di Bandung khususnya di area Dago melalui motivasi kolonialisasi dengan mengakuisisi lahan. Ada pemukiman pribumi dan penaklukan yang dibuat melalui mekanisme penyewaan paksa tanah dan kerja paksa (Kunto, 1984). Hal ini yang menjadi dasar dan titik awal bagaimana jalan Dago itu dikonstruksi hingga di apropriasi dikemudian hari oleh narasi kewargaan, politik spatial dan pemerintahan hingga kapitalisasi ruang termasuk tanah, infrastruktur dan hunian.

Bandung mendapat status kotapraja (*gemeente*)⁴ pada tahun 1906. Hal ini merujuk berdasarkan ordonansi tanggal 21 Februari 1906 yang memberikan status wilayah administratif yang ditetapkan oleh Gubernur Jendral J.B van Heutzs pada tanggal 1 April 1906 (Verslag, 1912). Wilayah Dago semakin strategis ketika pemerintah merencanakan perluasan Bandung ke utara. Tahun 1910, pemkot mulai memperluas wilayah dengan pembangunan jalan Dago dan Cipaganti serta pembukaan dan pengerasan jalan Dago hingga Hutan Pakar (sekarang Taman Ir. Juanda atau Dago Pakar) yang diiringi dengan perambahan kebun dan sawah. Pembangunan reservoir air minum di Bukit Dago dengan cara membebaskan tanah penduduk sebuah kampung yang dihuni oleh cikal bakal penduduk Dago.

Kampung tersebut terletak ditanjakan jalan antara Dago Simpang dan Kampus APDN (Kunto, 1996). Hal ini kemudian dapat ditelusuri dengan dibuatnya Pusat Penelitian Air (PUSAIR) oleh Departemen Pekerjaan Umum Negara Republik Indonesia di area Simpang Dago (berada di ruas jalan Dago, berhadapan dengan pasar Simpang dan berada disisi jalan Kidang Pananjung) sebagai pusat penelitian untuk reservoir air minum di Dago dan masih aktif hingga saat ini. Perkembangan selanjutnya didirikan Kampus APDN di Dago

4) Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1906 No. 21. *Gameente* (Kotapraja) merupakan sebuah status dan status Bandung didapat pada tanggal 1 april 1906, setelah banyak melakukan pembangunan atas andil dari organisasi partisipasi masyarakat "*Vereeniging tot Nut van bandoeng en Omstreken* (Perkumpulan Kesejahteraan Masyarakat Bandung dan sekitarnya) yang dibentuk oleh *Pieter Sijthoff*. Setelah menjadi *Geemente* perkumpulan ini berubah nama menjadi "*Comite tot Behartiging van Bandoeng's* Belangen (Komite guna mengurus kepentingan kota Bandung). Lihat Kunto, H. (1986). *Semberak Bunga di Bandung Raya*. Bandung: Granesia. pp 233-240.

yang berada disamping Kampus STKS (Sekolah Tinggi Kesejahteraan Sosial). Namun Kampus APDN sudah tidak ada lagi karena telah digabungkan dengan kampus STPDN yang berada Jatinangor- Sumedang, tetapi kampus STKS masih aktif hingga saat ini.

Pemerintah Kota telah menyusun peraturan pembangunan Bandung (*Bouwverordening van Bandoeng*) pada tahun 1917. Salah satunya untuk melakukan pengembangan pemukiman dan ruang terbuka melalui taman kota. Keberadaan taman kota tidak bisa dilepaskan dari citra Kota Bandung yang dirancang sebagai kota taman dan jalur hijau di era *Dutch East Indies*, hasilnya masih bisa dinikmati hingga sekarang ini berupa taman-taman kota di pusat-pusat kota Bandung sebagai artefak arsitektur dan perencanaan kota colonial yang masih tersisa, seperti Taman Balaikota dan Taman Maluku. Berdasarkan data tahun 2013, Bandung memiliki 604 taman kota⁵ dan hanya sekitar 20% yang terawat. Taman-taman kota ini menjadi Ruang Terbuka Hijau Kota yang hanya tersedia sekitar 9% dari jumlah luasan kota Bandung dan masih jauh dari yang seharusnya disediakan untuk publik sebesar 30% yang termaktub dalam Undang-Undang dan didukung oleh Peraturan Menteri Dalam Negeri negara Indonesia⁶.

Pengembangan taman dan ruang terbuka ini dilanjutkan dalam rancangan Kota Bandung tahun 1920-1930 dengan melakukan: (1) Pembentukan wajah kota menjadi prototipe sebuah *kolonialstad* (kota yang memiliki wajah eropa) yang mengacu pada desain model berdasarkan gaya, bentuk dan langgam arsitektur barat, (2) Penataan dan penghijauan kota dalam upaya mewujudkan *tuinstad* (kota taman) melalui *Plan Karsten* dengan perluasan kota untuk mendapatkan kota yang ideal. Standard penyediaan ruang terbuka khusus untuk Kota Bandung adalah 6,7 m²/orang yang direncanakan juga dalam bentuk *greenbelt* untuk membatasi perkembangan kota.

Rencana tersebut termaktub dalam Rencana Perluasan Kota Bandung Utara (*Uitbreidingsplan Bandoeng-Noord*) yang terbit tahun 1917. Rancangan ini yang didasarkan prinsip *Garden City*, yaitu lingkungan yang tidak sepenuhnya mandiri, tetapi difasilitasi oleh kota tua. Sejumlah perencana kota dan arsitek, di antaranya Thomas Karsten pun dikumpulkan dalam Komisi Pembangunan Kota (*Stadsvormingscommissie*). Peraturan pembangunan kota menjadi basis dari desain lingkungan. Banyak lahan dan perumahan blok dirancang dengan hati-hati yang disesuaikan dan dicocokkan dengan lebar jalan atau kondisi lansekap kan kontur jalan-jalan. Keseluruhan rencana tampaknya menerapkan sistem zonasi yang lebih didasarkan pada tingkat ekonomi bukan pada etnisitas ((Siregar, 1990); (Voskuil, 2007)).

5) Lihat Dinas Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman, Pertanahan dan Pertamanan Kota Bandung. <http://dpkp3.bandung.go.id/> (diakses 26 agustus 2020)

6) Lihat Undang Undang Undang-Undang No. 26 tahun 2007 Tentang Penataan Ruang dan Peraturan Menteri dalam Negeri No. 1 tahun 2007 Tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan.

Kawasan Dago berubah jadi kawasan hunian yang penataan ruangnya nyaris sempurna karena arsitek bangunannya banyak dirancang oleh arsitek terkenal pada masanya. Karya kelompok arsitek Hindia Belanda NIAK (Nederland Indie Architecture Krink) antara lain, Maclaine Pont, Schoemaker bersaudara, Gheijssels, Albers lalu mengenal istilah gaya arsitektural, seperti Art Deco, Straightline Deco, Nautical Deco dan Art Nouveau. Kawasan Dago menjadi kawasan elite. Perubahan demi perubahan trus terjadi di kawasan Dago, setiap dekade selalu membawa cerita yang khas.



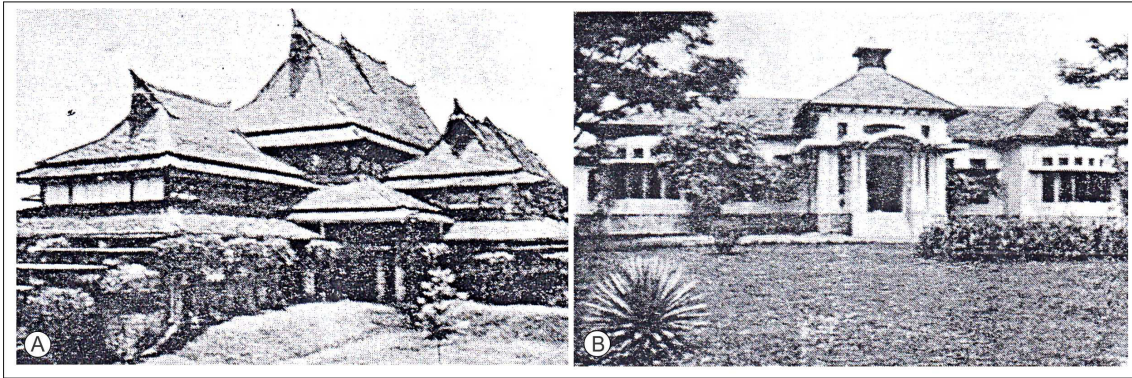
Figur 4. (A) Peta *Bandung Town Plan*; (B) Peta Kawasan Dago. Sumber: (A) Survey Directorate Head Quarters AFNEI 1945⁷; (B) Army Map Service 1930⁸

Pemerintah kota Bandung kembali mendapuk Thomas Karsten dalam proyek perluasan kota yang baru. Bersama Thomas Nix, proyek bertajuk *Karsten Plan* digagas dan dirancang selama lima tahun (1930-1935). Sayang kala direalisasikan, hanya sebagian kecil saja yang terlaksana karena masalah pendanaan. *Uitbreidingsplan Bandoeng-Noord* dan *Karsten Plan* memang tak terealisasi secara maksimal, namun Dago termasuk wilayah yang menikmati betul aktualisasi kedua rencana perluasan kota itu. Selama dua dasawarsa inilah kawasan Dago bersolek menjadi wilayah yang indah dan nyaman yang tetap berfungsi sebagai kawasan permukiman elit Eropa. Figur 4 menunjukkan *Bandung Town Plan* yang sudah direncanakan dan Dago menjadi salah satu pilot project dari pengembangan Bandung. Nama Dago paling lama tercantum dalam peta tahun 1930⁹.

7) Lihat: www.media-kitlv.nl dengan kode gambar D E 29,7 @ f (Diakses 14 April 2014).

8) Lihat: www.kit.nl www.kit.nl dalam Collection Historical Colonial Map. Kata 'Dago' di kota Bandung terdapat pada peta berkode 09657-A (1930), 05075-060 (1933), 05120-100B (1936) dan 05268-098 (1943) (Diakses Juni 2006).

9) Lihat: www.kit.nl dalam Collection Historical Colonial Map. Kata 'Dago' di kota



Figur 5. Bangunan Kolonial Sekitar Dago (A) Gedung ITB (1920), (B) *Lyceum* (1927). Sumber: (Kunto, 1986). pp 831.

Pembangunan jalur jalan dalam kota bertambah dan dikembangkan, fasilitas umum terus berkembang, gedung-gedung pertokoan, pemerintah, pendidikan, lembaga-lembaga sosial terus dibangun era awal 20an sampai 1940-an, tentunya dengan arsitektur yang khas, seperti RS. Borrromeus di bangun tahun 1921, ITB tahun 1920 dan gedung *Lyceum* yang pertama kali dibangun sebagai sebuah villa milik keluarga Tan pada tahun 1910, gedung ini beralih fungsi menjadi sekolah pada tahun 1927 dan diberi nama *Het Christelijk Lyceum* (Figur 5).

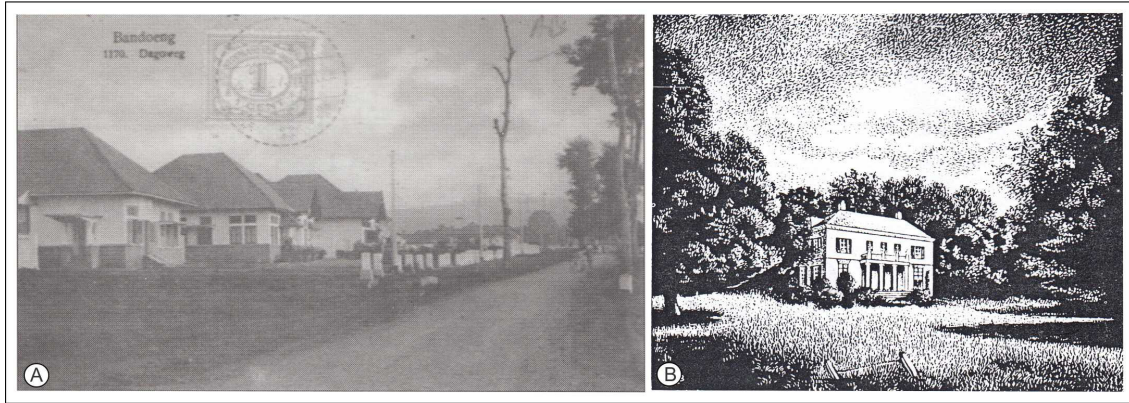
Perkembangan Area/Jalan Dago

Berkembangnya Bandung sebagai sebuah kota besar didukung oleh pemasangan rel kereta api pada tahun 1884 yang menghubungkan Batavia dan Bandung yang kemudian berlanjut pada masa sekarang ini ketika tahun 2004 dibangunnya jalan Tol Purbaleunyi-Cipularang yang menghubungkan Batavia (Jakarta) dengan Bandung. Semakin banyaknya kegiatan pemerintah Hindia Belanda di Bandung telah melahirkan kawasan pemukiman elite atau sering disebut dengan kawasan villa di *Dagostraat* atau jalan Dago. Terbukanya akses jalan, membuat kawasan Dago semakin ramai. Para pekebun Eropa menjadi kelompok pertama yang melirikinya untuk dijadikan tempat tinggal.

Andries de Wilde, salah seorang pemilik perkebunan di Priangan (*preangerplanter*) pertama di Bandung yang menikahi seorang gadis yang berasal dari *Kampung Banong* (di daerah Dago Atas). Kata *Banong* adalah sama dengan kata *Bandong*, karena terjadi nasalisasi, konsonan rangkap [*bandong=bandon*] menjadi [*banon*](Kunto, 1984). Kemudian Andries de Wilde menempati villa sebagai tempat kediamannya pada tahun 1820 di kampung Banong (Dago) tersebut yang menyerupai kediaman pribadinya di Pijnenburg, Holland. (Figur 6B) dan juga merangkap sebagai gudang kopi.

Memasuki pertengahan dan akhir abad ke-19, bisnis perkebunan

Bandung terdapat pada peta berkode 09657-A (1930), 05075-060 (1933), 05120-100B (1936) dan 05268-098 (1943) (Diakses Juni 2006)



Figur 6. (A) Jalan Dago tahun 1920-an; (B) Villa Dr. Andries de Wilde. Sumber: (A) (Kunto, 1996); (B) (Kunto, 1984)



Figur 7. Pohon Bandong (*Garcinia spec*) di Jalan Dago (Ir. H Juanda). Sumber: (A) (Kunto, 1986) pp.322; (B) Foto Penulis (2013)

swasta semakin mengeliat aktif di Priangan (sekarang, Jawa Barat). Para *Preangerplanter* yang bergelimang harta pun mulai membangun tempat tinggal dan vila di berbagai wilayah yang letaknya tak jauh dari lahan garapan mereka. Berkat usaha Andrees de Wilde, Dago kemudian menjadi salah satu destinasi favorit. Seperti para *Preangerplanter*, Pemerintah kolonial pun mulai melirik kawasan Dago sejak awal abad ke-20. Selain itu ada yang menyebutkan menyebutkan bahwa kata Bandung berasal dari nama pohon Bandong atau '*Garcinia spec*' sejenis pohon kamboja atau sejenis Damar Apus dan Mahogany.

Pohon ini dieksploitasi setelah berumur 20 - 30 tahun, dengan cara menoreh kulit kayu sedalam 2 - 3 mm akan mengalirkan cairan kekuning-kuningan. Keberadaan pohon jenis tersebut banyak dijumpai disepanjang Jalan Dago sampai sekarang ini (2014), Namun pemanfaatannya sekarang ini hanya sebagai bagian dari lansekap ruang terbuka hijau dan pelindung dari degradasi lingkungan perkotaan yang disebabkan oleh cuaca dan emisi

kendaraan serta sebagai dekorasi hijau perkotaan (Figur 7). Jalan Dago berkembang sebagai area *plantsoen* yang didominasi oleh tanaman keras disepanjang jalan untuk penyangga daerah resapan air di wilayah Bandung Utara sampai sekarang.

Nama Dago sendiri berasal dari nama panggilan “Tuan Dago Jawa” dari Pangeran Suryadiningrat yang merupakan adik Sultan Agung, raja kerajaan Mataram. Tetapi terdapat cerita lain mengenai penamaan daerah Dago ini yang berasal dari cerita masyarakat lokal yang mayoritas sebagai petani dari daerah utara untuk “*silih dagoan*” atau “*padago-dago*” (sunda) yang artinya ‘saling menunggu’ agar mereka dapat berangkat bersama menuju pasar yang berada di Kota Bandung (Prasetyo, 2013).¹⁰ Kegiatan ‘saling menunggu’ antara para pedagang *gowengan* (pedagang yang membawa barang dagangannya dengan cara dibawa di atas kepala atau disuhun) di sebuah perempatan di Desa Cobleng (sekarang Simpang Dago).

Kegiatan menunggu ini dilakukan karena pada waktu itu perjalanan memakan waktu hampir satu hari dan kondisi alam liar yang masih banyak binatang buas, jadi dengan bersama menurut mereka lebih aman. Jalan Dago merupakan jalan yang diawal pembangunannya bernama *Dagostraat* yang dimulai pada awal abad 19, dan perkembangannya menjadi lebih berkembang setelah Bandung mendapat status *Gemeente* (kotapraja) atau kotamadya pada tahun 1906 dan tahun 1950-an. *Dagostraat* berubah nama menjadi Jalan Dago kemudian berubah lagi menjadi jalan Jln. Ir. H. Djuanda pada tahun 1970-an. Namun seiring perkembangannya, Dago lebih populer digunakan dari pada Ir. H Juanda.¹¹ Jalan Ir. H Juanda/Dago merupakan kategori jenis jalan Kolektor sekunder¹² dengan panjang ruas jalan 5,64km.

Beberapa jaringan jalan yang bersinggungan langsung atau berada dalam teritori daerah Dago (Sayap Dago), antara lain: (1) Jalan Ir.H.Juanda/Dago (*Dagostraat*), (2) Jalan Raden Patah (*Pahud de mortagneslaan*), (3) Jalan Sumur Bandung (*Van Hoytemaweg*), (4) Jalan Teuku Umar (*Zorgvlietklaan*), (5) Jalan Taman Sari (*Huysgenweg*), (6) Jalan Kyai Luhur (*Van Ostadelaan*), (7) Jalan Pager Gunung (*Jan Steenlaan*), (8) Jalan Surya Kencana (*Borromeuslaan*), (9) Jalan Imam Bonjol (*Peltzerlaan*), (10) Jalan Ganesha (*huygensweg*), (11) Jalan

10) Lihat Prasetyo, Frans Ari . Sean M. Iverson. (2013). *Art, activism and the ‘Creative Kampong’: A case study from Dago Pojok, Bandung, Indonesia*. Paper presented at the Planning In The Era Of Uncertainty, Brawijaya University; Malang, East Java-Indonesia.

11) Lihat http://www.bandungheritage.org/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=19 (Diakses 19 Des 2013).

12) Jalan Kolektor Sekunder adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder lainnya atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Kolektor Sekunder adalah: (1) Kecepatan rencana > 20 km/jam, (2) Lebar jalan > 7,0 m. Lihat <http://bandung.go.id/images/download/daftarruasjalan.htm> (Diakses 20 Nov 2013)

Tirtayasa (*Frisiastrat*), (12) Jalan Sultan Agung (*Heetjanweg*). Maka terlihat bahwa Dago dan area penunjangnya merupakan kawasan kolonial yang teridentifikasi melalui penamaan jalan dan ditemukannya artefak arsitektur kolonial pada bangunan hunian yang terdapat pada jalan-jalan tersebut.

Pada tahun 1950 sampai dengan 1970an kawasan Dago masih merupakan kawasan pemukiman elite dan berkelas selain itu suasana asri dan nyaman. Pada era tahun 1970 sampai 1980an Dago mulai menjadi menjadi pusat aktivitas anak muda kegiatan malam hari. Mulai dari acara malam Takbiran menjelang hari Raya Idul Fitri sampai acara balapan liar. Jalan yang lurus di Dago yang biasa digunakan sekitar 2,5 km antara perempatan pasar Simpang dago sampai perempatan Cikapayang yang sering dijadikan arena balapan motor dan mobil, atau menjadi jalan wajib konvoi klub kendaraan bermotor pada saat itu, biasanya keramaian saat itu hanya terjadi pada sabtu malam, hari biasa tidak terjadi kemacetan di jalan Dago seperti sekarang ini. Tapi sekarang ini hampir tiap malam Jalan dago menjadi tempat 'nongkrong' untuk anak-anak muda yang berpusat di Taman Cikapayang.

Pada tahun 1975 dikerahkan polisi yang dibantu oleh DLLAJR, Tibum (Pamong Praja) untuk mengamankan malam Takbiran bahkan sampai dikerahkan beberapa panzer milik kavaleri dan pemadam kebakaran. (Kunto, 1996). Jalan-jalan yang menjadi pusat-pusat aktivitas kegiatan di Bandung pada malam hari salah satunya dengan mengubahnya menjadi sirkuit balap motor dan mobil antara lain Jalan Dago, Jalan Diponegoro, Jalan Supratman, Jalan Taman Sari, Jalan Siliwangi, Jalan Cihampelas, Jalan Merdeka, Jalan Braga dan Jalan Asia Afrika.

Semenjak tahun 1990an terjadi perubahan besar di kawasan Dago sebagai bagian dari kebijakan Pemkot Bandung. Kebijakan ini ingin menangani penyalahgunaan fungsi bangunan yang merusak pelestarian bangunan. Jalan Dago menjadi pusat aktivitas kegiatan anak-muda dikota Bandung sebagai destinasi dari sirkuit balap motor dan mobil illegal yang dilakukan pada malam hari. Perempatan Jalan Cikapayang ini kemudian ditambah fungsinya dengan membuat Taman Cikapayang pada tahun 2004 yang sebelumnya merupakan SPBU (Stasiun Pengisian Bahan bakar Umum) Dago. Pemerintah kota mengambil alir lahan SPBU setelah hak guna usaha selesai dan membangun Taman Cikapayang sebagai ruang publik terbuka hijau. Cikapayang berdasarkan nama sungai yang melintas didepan Taman tersebut, namun sekarang sungai tersebut berada dibawah tanah dengan aliran menggunakan gorong-gorong karena tertutup oleh pondasi *flyover* Pasupati. Kapayang sendiri merupakan istilah lokal (sunda) untuk suatu jenis tumbuhan. Kapayang ini termasuk keluarga *Cucurbitaceae* dengan nama latin *Hodgsonia macrocarpa* (Blume) Cogn¹³ (Figur 8).

13) Lihat Duyfjes, W. J. J. O. d. W. a. B. E. E. (2010). Cucurbitaceae. *Flora Malesiana* 19, 342.



Figur 8. Tumbuhan Kapayang. Sumber: (Duyfjes, 2010)

Secara ekologi di Pulau Jawa, Hodgsonia memang hanya ada di Jawa Barat. Kalau habitatnya, Hodgsonia ini tumbuh di hutan primer & sekunder yg lembap. Hodgsonia ini nama local-nya (sunda) disebut “areuy kapayang” soalnya memang merambat sehingga namanya areuy. (wawancara).¹⁴

Berdasarkan hal tersebut, maka wajar bila tumbuhan ini disebut “kapayang yang merambat” sehingga disebut “areuy kapayang” oleh masyarakat lokal dalam bahasa Sunda. Tumbuhan jenis ini tumbuh di di Jawa Barat di hutan primer atau sekunder yang lembab, hal ini wajar karena dulunya daerah Cikapayang ini merupakan hutan sebelum kolonial membangun area hunian di sepanjang Jalan Dago. Hal ini memperkuat bahwa istilah Dago yang berasal dari kata “Dagoan” (sunda) yang artinya “menunggu” menunjukkan hubungan saling menunggu diantara masyarakat Bandung Utara secara individu ketika memasuki area Dago yang kala itu masih berupa hutan dengan berjalan bersama-sama untuk menghindari binatang buas menuju Kota Bandung untuk melakukan aktivitas ekonomi.

Landskap dan Arsitektur di Dago

Kawasan Dago di Bandung Utara memiliki sejarah yang panjang sebagai lokasi penting untuk perdagangan, sosialisasi, transportasi, dan baru-baru ini sebagai kawasan pemukiman, yang mencerminkan sejarah perkotaan Bandung yang lebih luas pengembangan. Lingkungan ini dinamai dari jalan raya utama, yang umumnya masih dikenal sebagai ‘Jalan Dago’ meski secara

14) Wawancara Penulis via Elektronik dengan Arifin Surya Dwipa Irsyam (Peneliti LIPI) (Tgl. 25 July 2013).

resmi berganti nama menjadi jalan Ir. H. Juanda pada tahun 1970.

Dago sebagai kawasan kolonial memberikan warisan arsitektural kolonial yang khas dan umumnya digunakan sebagai area hunian walaupun secara perlahan seiring perkembangan waktu berubah fungsi sebagai area komersial. Pada awalnya kawasan Dago berupa hunian kolonial dan hunian pribumi bangsawan sebagai pemilik perkebunan teh atau kopi atau sebagai tuan tanah. Secara perlahan kawasan ini kemudian berubah menjadi kawasan komersial yang terlihat nyata diakhir 90an. Setelah reformasi, satu demi satu hunian di Jalan Dago antara perempatan Cikapayang dan Simpang Dago beralih fungsi menjadi lahan komersial.

Seiring dengan perkembangan ini, Dago mendapatkan kembali peran historisnya sebagai tempat pertemuan, menjadi 'tempat nongkrong' bagi pemuda kota daripada petani. Dago telah menjadi situs penting bagi para rocker, punk, dan pemuda subkultural lainnya yang gaya hidup alternatif dan usaha kreatifnya telah berkontribusi secara substansial untuk perkembangan Bandung sebagai 'kota kreatif' (Prasetyo, 2013).

Faktor lain yang membuat Dago menjadi kawasan komersial didukung oleh pembangunan Jalan Tol Purbaleunyi-Cipularang pada tahun 2004 yang menghubungkan Bandung dan Jakarta yang juga menghadirkan landmark baru berupa Jembatan layang Pasupati yang membentang antara Pasteur dan mendarat di ujung dalan Dago, tepatnya di samping taman Cikapayang. Kemudahan akses ini membuat mobilitas ulang-alik masyarakat Jakarta dan kota-kota lainnya termasuk pergerakan kapital-nya untuk mencari komoditas konsumsi di Bandung dan sekitarnya. Dago sebagai sentral wisata belanja dan wisata kuliner Kota Bandung menjadi destinasi 'wajib' bagi pengunjung. Jalan tol ini kemudian menjadi *landmark* baru sebagai identitas baru Kota Bandung dengan nama Jembatan Pasupati yang berada diatas Jalan Dago (Cikapayang) (Figur 9).

Tipe bangunan yang ada di Dago tampak mengikuti karakteristik villa yang mengacu pada arsitektur modernisme Eropa tahun 1920 dan 1930an, kemudian seiring dengan perkembangan jaman, kawasan ini berubah pesat



Figur 9. Cikapayang Area (Dago). Sumber: Foto Penulis (2013).



Figur 10. (A) Rumah hunian Prof.dr.Koestedjo SpB; (B, C dan D) Hunian warga di Jalan Dago. Sumber: Foto Penulis (2013)

menjadi kawasan niaga/komersial seperti yang dilihat saat ini, dan tentunya membawa dampak pada bangunan-bangunan arsitektural-nya yang beralih fungsi, dan yang memprihatinkan adalah hilangnya bangunan-bangunan tersebut yang merupakan heritage kota Bandung. Tercatat sekitar 18 *factory outlet*, 13 bank, 9 hotel, 10 kafe/restoran, 3 perusahaan asuransi, dan kegiatan komersial lainnya seperti toko swalayan, mall, money changer, kantor valas hingga lembaga pendidikan formal maupun informal. Isu *Building Coverage Ratio* 70:30 (70% lahan terbuka) seperti pada jaman kolonial sudah tidak relevan lagi di jalan Dago sekarang ini. Salah satu arsitektur kolonial yang masih bertahan hingga saat ini adalah rumah Prof. dr. Koestedjo SpB yang terletak di jalan Dago No. 68 (Figur 10A) dan beberapa rumah hunian yang masih mempertahankan desain arsitekturalnya sebagai bagian dari sejarah kolonial di Dago (Figur 10B, 10C dan 10D).

“Kawasan Dago di tata dengan apik, sehingga merupakan daerah hunian paling nyaman di Bandung, jalannya lebar di kiri kanan tersebut dibuat trotoar yang ditumbuhi pohon damar sehingga membuat nyaman pejalan kaki, rumah-rumah tanpa pagar, halaman yang luas, jalan khusus untuk pengendara sepeda dan infrastruktur yang baik”. Bangunan tempat tinggal sering disebut dengan *Open Westersebouw* (ruang terbuka mencapai 70% dari lahan tersedia). Pada akhir pembicaraan beliau katakan dengan berbinar “indah san sangat nyaman”. “Sekarang tetangga-tetangga saya adalah *factory outlet*, bank, restoran, rumah-rumah yang tersisa pun kini berpagar tinggi”. “kemacetan menjadi santapan setiap hari, sangat tidak nyaman untuk pemukiman.” “saya ingin menghabiskan sisa usia saya tetap menjadi warga Dago”.¹⁵

15) Dikutip dari wawancara dengan Prof. Kustedjo (94 tahun) di awal tahun 2009 oleh Komunitas Weg. Prof. Kustedjo meninggal tahun 2010 di usia 95 tahun dengan kemungkinan sebagai warga terakhir yang tinggal di Jalan Dago yang tetap menempati rumah hunian dengan gaya desain arsitektural yang tetap sejak tahun 1950an. Lihat <http://jongarsitek.com/2009/12/08/weg-sekilas-tentang-kawasan-dago/> (Diakses 25 April 2014).

Sampai saat ini rumah hunian Prof. Kustedjo masih tetap lestari dan menjadi bangunan heritage yang dilindungi, walaupun tidak terurus baik. Permasalahan pajak menjadi hal krusial, karena sampai sekarang tidak ada subsidi pengurangan pajak bangunan heritage di kawasan² yang telah terbagi secara komersial. Jadi rumah hunian seperti milik Prof Kustedjo ini, pajak rumah dan tanahnya disamakan dengan pajak bangunan komersial, kantor bahkan hotel yang berada dalam satu koridor jalan. Hal ini yang membuat banyak rumah-rumah hunian peninggalan arsitektur colonial yang berada di Jalan Dago dan di hampir semua lokasi di Bandung terutama yang strategis akan dengan mudahnya beralih fungsi menjadi komersial walaupun harus dengan cara menghancurkannya untuk diganti dengan bangunan baru sesuai kepentingan kapital dan investasi. Khususnya di Jalan Dago, perubahan termasuk penghancuran rumah-rumah kolonial ini tampak jelas dan semakin massif di awal tahun 1990an ketika booming pendirian *factory outlet* yang kemudian menjadi *trademark* baru dari kota Bandung.

Dominasi perubahan alih fungsi bangunan dari fungsi hunian yang berarsitektur modernisme Eropa tahun 1920 dan 1930an menjadi bangunan yang berfungsi komersial bergaya arsitektur modern tahun 2000an bahkan mayoritas tidak mempunyai gaya arsitektur yang khas karena dirubah hanya disesuaikan dengan fungsi komersialnya (Figur 11A). Namun terdapat bangunan hunian yang telah menjadi heritage berubah menjadi fungsi komersial tapi tidak merubah gaya atau desain arsitekturalnya (Figur 11B). Hal ini merupakan langkah baik dalam menjaga kelestarian bangunan heritage di Dago berubah secara nilai ekonomis tetapi tetap bernilai secara historis.

Namun kenyataan untuk menjaga dan memelihara bangunan heritage tidak mudah, April 2012 salah satu bangunan bersejarah di kota Bandung yang terletak di Jalan Dago yang dikenal dengan nama *Lyceum*¹⁶ dirubuhkan (Figur 12). Namun dalam perjalanannya *Lyceum* memiliki nilai historis sebagai tempat untuk berpesta dansa dan mendengarkan musik klasik maupun musik jazz. Tahun 1958, nasionalisasi aset *Het Christelijk Lyceum* dilakukan untuk kemudian membagi sekolah tersebut menjadi beberapa sekolah; SMAK Dago, SMAN 1, SMA Nasional, dan SMA Pembangunan. Namun sampai dirubuhkan sekolah yang masih tetap ada di bangunan *Lyceum* ini hanya SMAK Dago (Sekolah Menengah Atas Kristen Dago) yang kemudian menjadikan *lyceum* ini identik dengan SMAK Dago.

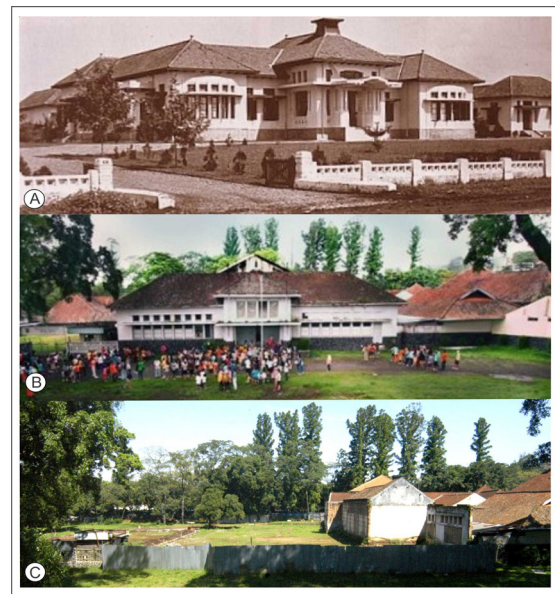
¹⁶ Lyceum merupakan vila milik warga keturunan Tionghoa bermarga Tan yang berdiri sejak 1910. Nama Lyceum berasal dari nama sekolah yang didirikan oleh Aristoteles di Athena, Yunani, pada tahun 335 SM. Bangunan ini telah mengalami dua kali renovasi, pertama tahun 1939 oleh arsitek J.S. Duyvis. Kedua, tahun 1941 yang sekaligus diperluas ke utara oleh A.W. Gmelig Meijling. Pada 1927, bangunan ini beralih fungsi menjadi sekolah dengan nama *Het Christelijk Lyceum*. *Lyceum* Dago pernah didiami Jepang pada 30 September 1945, dan dijadikan kamp penampungan bagi perempuan dan anak-anak yang sakit. Lalu, pada Januari 1946 ketika Bandung Utara menjadi kawasan sekutu, bangunan ini dijadikan rumah sakit.

Setelah era kolonial berakhir *Lyceum* ini dipergunakan untuk kekolah tapi aula-nya tetap dijadikan tempat konser musik yang prestisius dan berkkelas karena desain interiornya memang diciptakan untuk standard konser musik level internasional sampai akhir tahun 80an. Beberapa musisi pernah tampil di aula *Lyceum* ini, seperti Elfa Secioria dan Bubi Chen. Sampai tahun 2011 bangunan *Lyceum* masih berdiri walaupun sudah banyak yang rusak dan tidak dipergunakan lagi termasuk bangunan atau aula yang biasa digunakan untuk konser musik, tapi beberapa ruang masih digunakan untuk kegiatan belajar oleh SMAK Dago.

Mengalami masa kejayaan pada 1960-1970-an, *Lyceum* Dago memasuki fase sulit karena konflik terkait sengketa aset yang muncul pada 1980-an mengenai kepemilikan lahan SMAK Dago diklaim oleh dua pihak antara Yayasan Badan Perguruan Sekolah Menengah Kristen Jawa Barat dan Perkumpulan *Lyceum* Kristen. Konflik ini berlangsung hingga jelang masa perubahannya ditahun 2012.



Figur 11. Bangunan Komersial di Jalan Dago. Sumber: Foto Penulis (2013)



Figur 12. *Lyceum* Dago. Sumber: (A) 1927¹⁷, (B) Februari 2012¹⁸, (C) Foto Penulis 2014

Pada UU No. 5/1992 Tentang Cagar Budaya menyatakan bahwa bangunan berumur diatas 50 tahun dapat dikategorikan sebagai benda cagar budaya. Selain itu, pemerintah kota Bandung juga memiliki Perda No. 19/2009 yang melindungi bangunan cagar budaya di kota Bandung. Meski Gedung *Lyceum* Dago tidak termasuk 100 daftar yang dilindungi oleh Perda

17) Lihat <http://bandungers.wordpress.com/2012/04/24/botram-di-depan-gedung-lyceum-dago-minggu-29-april-2012/> (Diakses 24 April 2014)

18) Lihat http://myplasa.com/imgload.php?height=430&image=/images/event/201203014901_34_927.jpg (Diakses 24 April 2014)

No. 19/2009 karena tidak termasuk dalam kriteria yang dimaksud dalam Perda tersebut, seharusnya gedung ini tetap termasuk bangunan cagar budaya yang didefinisikan oleh UU No. 5/1992. Peristiwa hancurnya *Lyceum* merupakan tragedi yang menggerus sejarah dan identitas kota, peristiwa penghancuran gedung cagar budaya juga sekaligus menghapus narasi dan ingatan warga kota.

Dago: Ruang Publik Masa Kini

Jalan Ir. H Juanda/Dago di Kota Bandung masuk dalam wilayah Kecamatan Bandung Wetan dan Kecamatan Coblong. Namun aktivitas Jalan Dago banyak terdapat di wilayah Kecamatan Coblong. Pusat pusat keramaian dan aktivitas ini terdapat pada perempatan Cikapayang sampai perempatan Simpang Dago yang menjadi awal mula dari *Car Free Day Dago* sebagai *movement* yang di *setting* di tahun 2010 sebagai ruang publik terbuka, tapi mulai ramainya aktivitas di Jalan Dago sebagai ruang publik terlihat nyata setelah krisis ekonomi Indonesia dan reformasi pada tahun 1998.

Melihat lebih jauh kebelakang awal mula aktivitas di Dago terkonsentrasi pada wilayah perempatan Cikapayang yang didominasi oleh peran anak-anak muda melalui budaya '*nongkrong*'. Budaya *nongkrong* mirip dengan *hang-out* diawali dengan adanya balapan liar yang dilakukan dimalam hari sekitar pk. 10.00 AM yang memiliki dua jalur balapan, yaitu Jalan Juanda/Dago dan Jalan PH. Moestopa/Suci/Surapati yang berpusat di perempatan Cikapayang. Balapan liar yang sudah ada sejak pertengahan tahun 70an dan menjadi magnet bagi anak muda menggunakan ruang (jalan) tersebut untuk beraktivitas walaupun secara illegal. Dampak lain yang ditimbulkan adalah munculnya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan dimalam hari pada waktu acara balapan liar tersebut dilakukan. Ketika reformasi berlangsung, Jalan Dago menjadi salah satu poros dari aktivis dalam melakukan *longmarch* menuju Gedung Sate sebagai simbol kekuasaan yang ada di Kota Bandung.

Reformasi menuntut turunnya Presiden Suharto dan pemerintahan Orde Baru karena dinilai gagal menangani krisis ekonomi yang berkembang menjadi krisis multisektor. Aktivis-aktivis reformasi didominasi oleh mahasiswa yang universitasnya terletak dekat dengan Jalan Dago; ITB (Institut Teknologi Bandung) dan UNPAD (Universitas Padjajaran). Setelah reformasi bergulir, krisis di Indonesia belum juga berakhir dan bahkan semakin parah. Inflasi tinggi berdampak kepada sektor riil. Banyaknya perusahaan yang bangkrut dan pemutusan hubungan kerja terjadi dimana-mana. Krisis ekonomi mencetuskan beragam ide kreatif termasuk kegiatan "*Café on the Street*" atau kafe tenda yang menggunakan trotoar Jalan di sepanjang Jalan Dago yang dimulai pada pukul 18.00 sampai 24.00 bahkan sampai jam 03.00. Hal ini dapat dilihat sebagai pengulangan aktivitas kesenian di Jalan Braga era kolonial yang menandakan masyarakat kota Bandung memiliki *sence of the art*.

Konsep *Café on the Street* menyajikan makanan dan minuman tradisional

hingga menu restoran dengan harga murah dan terjangkau. Fenomena ini muncul sebagai tindakan strategi krisis ekonomi dan pemutusan hubungan kerja. Kafe tenda ini juga sebagai perpanjangan dari kebiasaan budaya *nongkrong* dan *'ngafe'* yang menjadi ciri masyarakat Bandung. Bandung boleh disebut sebagai pionir yang mempopulerkan kafe tenda di Indonesia.

Kafe tenda ini adalah bentuk kreativitas berjualan yang berbeda dengan PKL biasa. Desain yang digunakan menarik orang dari berbagai lapisan sosial berkunjung ke kafe tenda ini, berbeda dengan PKL biasanya hanya 'melayani' kebutuhan kelas sosial menengah kebawah. Kafe tenda pada akhirnya terbatas untuk kelas menengah ke atas. Fenomena ini mengubah wilayah Dago menjadi kawasan malam hari baru dengan beragam aktivitas, walaupun hanya bertahan sampai pertengahan 2000an (tabel 1). Fenomena *café on the street* ini menjadi tolak ukur daya tarik Jalan Dago.

Terdapat beberapa kafe tenda: (1) Ucu Jagong berada didepan kampus St.Inten, (2) Ujang kafe, disamping Circle K minimarket, (3) Tohirin, didepan *factory outlet* Donatelo, (4) Kafe Sandi, didepan Miyazaki restoran (sekarang Glamour Factory Outlet), (5) Kafe Aan, didepan Miyazaki restoran (sekarang Glamour Factory Outlet), (6) Kafe Unyil, didepan *factory outlet* Donatelo, (7) Rudi Nasgor, di pertigaan jalan Ganesha ITB, (8) Kafe Dwilingga, di pertigaan jalan Ganesha ITB, (9) Kafe Akong, didepan Bank BNP, (10) Kafe Gondrong, didepan kampus LIKMI, (11) Kafe Madtari, di Cikapayang.

Kafe-kafe diatas merupakan kafe-kafe yang berada di jalan Dago antara perempatan Pasar Simpang sampai perempatan Cikapayang yang merupakan kawasan utama dan keramaian di Jalan Dago hingga saat ini. Perkembangan selanjutnya dari kawasan yang menjadi bagian dari Jalan Dago ini menjadi area *Car Free Day* sejak tahun 2010. Terdapat kafe-kafe lain yang berada di jalan Dago tapi tidak berada tepat di Jalan Dago. Contoh adalah Cempor Kafe di halaman parkir hotel Holliday Inn Dago yang notabene bertema *café on the street*.

Hal yang sama dilakukan oleh restoran, *factory outlet* dan toko-toko yang berada disepanjang jalan Dago dengan membuka kafe-kafe tenda tersebut pada malam hari dengan segmentasi kelas lebih elit dari pada kafe-kafe tenda umum yang mayoritas berada di area kawasan Dago antara Simpang Dago dan Cikapayang. Fenomena *café on the street* ini mengilhami Wawan Juanda dari Republic Entertainment untuk melaksanakan Dago Festival di tahun 2000 dengan menutup Jalan Dago kurang lebih sepanjang 3km (Figur 13) dan merupakan festival jalanan terbesar di Indonesia.

Dago festival menampilkan beragam aktivitas pertunjukan mulai seni musik, *performance*, *dance*, mural, *graffiti*, *fashion*, pasar seni sampai pertunjukan kembang api dan lain selama 24 jam. Jalan Dago sudah menjadi ruang publik terbuka walaupun masih dalam format *setting* dengan area dan waktu tertentu. Pada acara Dago festival, Jalan Dago berubah hanya untuk



Figur 13. Dago Festival. Sumber: Foto penulis (2000)

pejalan kaki. Dago festival berlangsung selama 3 kali tahun 2000, 2002 dan 2003, setelah itu event ini tidak memungkinkan lagi terlaksana karena berubahnya kawasan dan daya dukung lingkungan. Ini juga akibat pergantian pimpinan pemerintahan kota yang mengubah kebijakan.

Tahun 2000 setelah reformasi bergulir untuk pertama kalinya diadakan Dago Festival yang memberikan kebebasan penggunaan ruang publik yang salah satunya dilakukan masyarakat etnis Tionghoa untuk mempertunjukan kesenian *Barongsai* diruang publik terbuka (Figur 13B), karena sebelumnya tidak diperbolehkan melakukan aktivitas diruang publik karena kebijakan pemerintahan orde baru. Selain itu, Dago juga menjadi titik pertemuan untuk melakukan aktivitas balapan liar (motor dan mobil) dengan titik pertemuannya adalah Cikapayang yang waktu itu merupakan perempatan antara Jalan Dago dan Jalan PHH. Moestopa dan yang dijadikan tempat 'nongkrong-nya' adalah SPBU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum) atau yang lebih dikenal dengan *Pom Bensin Cikapayang* (Figur 13C).

Balapan liar ini juga seperti arena kontestasi antara pembalap liar yang juga sebagai penonton dan juga sebaliknya dengan polisi lalu lintas dan para pedagang di kafe-kafe tenda yang ikut terlibat dalam kontestasi ini serta pengusaha SPBU yang menarik keuntungan dengan adanya balapan ini terkait kebutuhan bahan bakar. Sedemikian terkenalnya Cikapayang-Dago dalam kultur anak muda sehingga tempat ini sering dijadikan lokasi untuk kegiatan advertising melalui pengambilan gambar iklan, film dan videoklip.

Keberadaan SPBU ini diambil alih oleh pemerintah Kota Bandung tahun 2003/2004 karena masa Hak Guna Usaha-nya sudah habis. Pemerintah Kota Bandung tetap ingin atmosfer kultur anak muda di Jalan Dago tetap ada sehingga kemudian bekas lahan SPBU ini dijadikan Taman Cikapayang sampai sekarang yang kemudian jadi ikon Dago dan Kota Bandung. Seiring waktu aktivitas balapan liar dan trend kafe tenda mulai hilang oleh keberadaan Taman Cikapayang sebagai ruang publik terbuka. *Trend* yang muncul tahun 2009 adalah penggunaan Cikapayang sebagai titik pusat aktivitas *Car Free Day*



Figur 14. Car Free Day Dago. Sumber: Foto Penulis (2013)

Dago dan itu berlangsung hingga saat ini¹⁹ (Figur 14). Hal ini mengikuti Car Free day Jakarta yang sudah berlangsung sejak tahun 2007.

Munculnya *café on the street* dan Dago Festival sebagai gambaran bahwa publik Kota Bandung memerlukan ruang publik terbuka yang komprehensif untuk melakukan berbagai aktivitas publik terkait sosial-budaya, politik dan ekonomi dalam kehidupannya sebagai bagian dari masyarakat modern perkotaan. Perubahan Dago tidak hanya dalam hal penggunaan ruang jalan atau perubahan tatanan arsitektural bangunan heritaganya sebagai bagian dari perubahan *civic design*, tetapi juga hal yang berkontribusi perubahan budaya dalam penggunaan dan pemaknaan ruang publik sebagai bagian dari *civic reform*.

Kebutuhan ruang terbuka hijau dalam konteks *civic design* bukan hanya dengan menyediakan vegetasi dengan luasan tertentu berdasarkan perhitungan matematis antara luas lahan terbangun, jumlah penduduk dan kepadatannya dan kebutuhan ruang terbuka hijau, melainkan harus memenuhi fungsi ekstrinsik dan intrinsik. Fungsi ekstrinsik merupakan fungsi RTH secara melalui keberadaan taman kota yang merupakan bagian dari taman-taman kota lainnya kota Bandung.

Fungsi ekstrinsik terkait dengan fungsi ekologis sebagai sistem sirkulasi udara dan air alami dan penyerap air hujan sehingga mampu ikut membantu mengatasi permasalahan banjir dan kekeringan. Fungsi arsitektural dan estetika juga menjadi bagian dari fungsi ekstrinsik yang terkait dengan meningkatkan kenyamanan, memperindah lingkungan kota baik dari skala mikro (halaman rumah, lingkungan permukiman) maupun makro (lansekap kota secara keseluruhan). Fungsi ekstrinsik juga sebagai faktor yang menstimulasi kreativitas dan produktivitas warga kota, pembentuk faktor

19) Lihat Prasetyo, F. (2020). *The Car-Free (Day) Movement: Transformation of Space and Place in Bandung, Indonesia*. Humanizing Cities Through Car-Free City Development and Transformation. Editor Rahma M. Doheim, Alshimaa A Farag and Ehab Kamel . IGI Global Publisher. pp. 116-139.

keindahan arsitektural, menciptakan suasana serasi dan seimbang antara area terbangun dan tidak terbangun.

Fungsi ekonomi juga menjadi bagian dari ekstrinsik karena terkait dengan nilai jual dari lahan yang tersedia, misalnya sarana parkir, sarana olahraga, sarana bermain, dan lain sebagainya. Sedangkan fungsi ekstrinsik lainnya terkait dengan keadaan darurat dimana Ruang terbuka hijau sebagai jalur evakuasi penyelamatan pada saat bencana alam dan disediakan sebagai lokasi penyelamatan berupa ruang terbuka perkerasan yang merupakan tempat berkumpulnya massa (*assembly point*) pada saat bencana.

Fungsi intrinsik kemudian memosisikan ruang terbuka sebagai ruang transformasi sosial budaya sebagai: (1) Wadah bagi aktifitas sosial budaya masyarakat di wilayah kota/kawasan perkotaan, (2) Wadah bagi ekspresi budaya local, (3) Ruang bagi komunikasi warga kota, (3) Ruang olah raga dan rekreasi, (4) Ruang untuk kegiatan pendidikan, penelitian. Berdasarkan kebutuhan intrinsik untuk ruang publik, maka peran *Car Free Day Dago* yang berada di Kecamatan Coblong dan Bandung wetan menjadi alternatif tambahan yang berperan sentral dalam pemenuhan kebutuhan ruang terbuka masyarakat Bandung secara keseluruhan.

Fungsi ekstrinsik ekonomi Jalan Dago membuat kebutuhan ruang terbuka publik melalui *Car Free Day Dago*^{20 21} sangat berarti bagi ekologi kota dan masyarakat Kota Bandung dan peran *Car Free Day Dago* sebagai identitas baru perkotaan yang direpson sebagai ruang publik dengan kompleksitas penggunaan dan pemaknaan yang tidak terduga sebelumnya. *Car Free Day* di kota Bandung memberikan dorongan aspek ekosistem perkotaan dari proses visi untuk mencapai hal tersebut dengan mendorong *sense of place* yang kemudian mendorong perubahan menjadi *space of flow* dan berubah lagi menjadi *space of culture* (Prasetyo, 2017). Pola perubahan lansekap dan ekosistem ini yang merujuk pandangan Soja (1996), maka *Car Free Day* di jalan Dago ini menempatkan ruang yang disebut sebagai 'Ruang Ketiga', dimana eksplorasi dimensi sosiokultural sebagai akumulasi nilai masyarakat baru dalam urbanisme sebagai kantung budaya urban yang khas dalam konteks ruang publik kota Bandung dan hal tersebut menjadi nilai historis paling kontemporer dalam perkembangan kota, khususnya jalan Dago.

Kesimpulan

Produksi ruang perkotaan tidak bisa dihindari dari sisi historisitas perkembangan kotanya sebagai praktek realitas dalam wujud *civic design* dan

20) Lihat Prasetyo, F. (2017). *Car Free Day: Transformation of Space and The Globalized Contemporary Urbanism in Bandung*. JPS - UGM 4: 1-24.

21) Lihat Prasetyo, F. (2020). *The Car-Free (Day) Movement: Transformation of Space and Place in Bandung, Indonesia*. Humanizing Cities Through Car-Free City Development and Transformation. Editor Rahma M. Doheim, Alshimaa A Farag and Ehab Kamel . IGI Global Publisher. Pp 116-139.

civic reform yang terus berkembang. Hal ini terjadi dikota Bandung melalui representasi Jalan Dago sebagai salah satu *landmark* kota sejak era kolonial, pasca kolonial termasuk ordelama dan orde baru hingga sekarang ini di era reformasi. Ciri *civic design* dalam konteks lansekap kota di jalan Dago teridentifikasi melalui arsitektural dari bangunan yang merupakan hunian di era kolonial yang menjadi bangunan *heritage* walaupun banyak yang telah hancur dan dihancurkan serta beralih fungsi menjadi bangunan komersial. Tetapi masih terdapat arsitektural yang masih asli dipertahankan walaupun fungsinya telah berubah.

Perubahan *landmark* Dago sebagai bagian dari perubahan *civic reform* kota Bandung dapat ditelusuri melalui pembacaan pengalaman penggunaan dan pemaknaan Dago itu sendiri. Dimulai dari penggunaan istilah Dago hingga menjadi sebuah identitas kota Bandung dengan preferensi pengalaman publik yang beragam. Perkembangan terbaru dari jalan Dago dengan melakukan *setting* ruang dalam bentuk movement *car free day* melalui isu lingkungan hidup perkotaan, namun atmosfernya melampaui dari sekedar isu tersebut. Sebelumnya Dago telah memiliki embrio sebagai ruang yang populer, terkenal, gaul, atraktif dan elit jauh sebelum *car free day* ini dilaksanakan. Keberadaan *car free day* tersebut semakin melegitimasi bahwa jalan Dago berperan secara eksplisit dan implisit dalam perkembangan kota Bandung dari masa ke masa sebagai sebuah praktik ruang yang terus berproses dan berevolusi secara spatial dan sosial.

Daftar Pustaka

- Bachtiar, T., Ety RS and Tedi Permadi. (2008). *Topomini Kota Bandung*. Bandung: Bandung Art and Culture Council.
- Barker, J. (2009). Introduction. *City & Society*, 21(2), pp 155–162. doi:10.1111/j.1548-744X.2009.01019.x
- Bishop, R., Philips, J., & Yeo, W. W. (2003). Perpetuating cities: Excepting globalization and the Southeast Asia supplement. In J. P. W. Y. R. Bishop (Ed.), *Postcolonial Urbanism: Southeast Asian Cities and Global Processes*. Routledge. pp. 1–36.
- Brahmantyo, B. a. T. B. (2009). *Wisata Bumi Cekungan Bandung*. Bandung: Truedee.
- Douglass, M. (2008). Civil society for itself and in the public sphere: Comparative research on globalization, cities and civic space in Pacific Asia. In K. C. H. G. L. O.M. Douglass (Ed.), *Globalization, The City and Civil Society in Pacific Asia*. Routledge pp. 27–49
- Duyfjes, W. J. J. O. d. W. a. B. E. E. (2010). Cucurbitaceae. *Flora Malesiana* 19, 342.
- Hardjasaputra, A. S. (1985). *Kedudukan dan Peranannya Pada Abad Ke-17–19*, Universitas Gadjah Mada., Yogyakarta.
- Harvey, D. (1989). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell Publisher.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From The Right To The City To The Urban Revolution*. Verso.
- King, A. D. (1985). Colonial cities: Global pivot of change. In R. J. R. a. G. J. Tellkamp

- (Ed.), *Colonial cities*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
- Kunto, H. (1984). *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*. Bandung: Granesia.
- Kunto, H. (1986). *Semerbak Bunga di Bandung Raya*. Bandung: Granesia.
- Kunto, H. (1996). *Ramadhan di Priangan (Tempo Doeloe)*. Bandung: Granesia.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space* (D. Nicholshon-Smith, Trans.): Oxford: Blackwell.
- Moestapa, H. a. K. k. (1924). *Bale Bandoeng*. Bandung: Toko Boekoe M.I. Prawira-Winata Bandoeng
- Nas, P. J. M. (2007). Kota Indonesia dalam Teori Perkotaan. In P. J. m. Nas (Ed.), *Kota-Kota Indonesia* (pp. 205-228). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Pemerintah Indonesia (1992). *Undang-Undang No.5 Tentang Benda Cagar Budaya*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/46597/uu-no-5-tahun-1992> (Diakses 25 Agustus 2020)
- Pemerintah Indonesia . (2007). *Undang-Undang No. 26 Tentang Penataan Ruang*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/39908/uu-no-26-tahun-2007> (diakses 26 Agustus 2020)
- Pemerintah Indonesia. (2007). *Peraturan Menteri dalam Negeri No. 1 Tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan*. http://ciptakarya.pu.go.id/dok/hukum/permen/permen_1_2007.pdf (diakses 26 Aug 2020)
- Pemerintah Kota Bandung. (2009). *Peraturan Daerah Pemerintah Kota Bandung No. 19 Tentang Pengelolaan Kawasan Dan Bangunan Cagar Budaya*. <http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/pembahasan-ruu/78-daftar-peraturan-daerah/2463-peraturan-daerah-kota-bandung-tahun-2009.html> (Diakses 26 Agustus 2020).
- Prasetyo, F. (2017). *Car Free Day: Transformation of Space and The Globalized Contemporary Urbanism in Bandung*. *JPS - UGM* 4: 1-24. DOI: 10.22146/jps.v4i1.23623
- Prasetyo, F. (2020). *The Car-Free (Day) Movement: Transformation of Space and Place in Bandung, Indonesia*. Humanizing Cities Through Car-Free City Development and Transformation. Rahma M. Doheim, Alshimaa A Farag and Ehab Kamel (ED). IGI Global Publisher. pp 116-139. DOI: 10.4018/978-1-7998-3507-3.ch005
- Prasetyo, F. Sean. M. Iverson. (2013). *Art, activism and the 'Creative Kampong': A case study from Dago Pojok, Bandung, Indonesia*. Paper presented at the Planning In The Era Of Uncertainty, Brawijaya University; Malang, East Java-Indonesia.
- Siregar, S. A. (1990). *Bandung, the Architecture of a City In Development: Urban analysis of a regional capital as a contribution to the present debate on Indonesian urbanity and architectural identity*. Doctor, Katholieke Universiteit Leuven. (Vol 1 & 2)
- Soja, E.W. (1996). *Thirdspace: Journey to Los Angeles and Orher Real-and Imagined Places*. USA: Blackwell. Publishers Inc.
- Smail, J. R. W. (1964). *Bandung in the Early Revolution 1945-1946*. Ithaca, NY: Cornell Modern Indonesia Project, Southeast Asia Program.
- Tuan, Y.-F. (2001). *Space and Place: The Perspective Experience*. London: University of Minnesota Press.
- Valentijn, F. (1858). *Oud en Nieuw Oost-Indian*. Holland: Uitgegev. S. Keijser.
- Verslag. (1912). *Verslag van den Toestand der Gemeetee Bandoeng*. Bandoeng: Visser.
- Voskuil, R. P. G. A. (2007). *Bandoeng, Beeld van een stad*. Bandung: Planologi-ITB dan Jagaddhita.

Website

- Kota Bandung, B. P. S. (2018). *Kota Bandung dalam angka* [Bandung in numbers]. Retrieved from <https://bandungkota.bps.go.id/> (diakses 25 agustus 2020)
- <http://bandungers.wordpress.com/2012/04/24/botram-di-depan-gedung-lyceum-dago-minggu-29-april-2012/> (Diakses 24 April 2014)
- <http://bandung.go.id/images/download/daftarruasjalan.htm> (Diakses 20 Nov 2013)
- <https://www.indiegangers.nl/index.php/nederlands-indie-foto-galerij/ovw-a-oosterhout-4e-veldcie-genie/oedjoeng-beroeng> (Diakses 25 Agustus 2020)
- <http://jongarsitek.com/2009/12/08/weg-sekilas-tentang-kawasan-dago/> (Diakses 25 April 2014)
- http://myplasa.com/imgload.php?height=430&image=/images/event/20120203014901_34_927.jpg (Diakses 24 April 2014)
- http://www.bandungheritage.org/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=19 (Diakses 19 Des 2013)
- <http://www.kit.nl> (Diakses Juni 2006)
- http://www.media-kitlv.nl/all-media/indeling/lijst?q_theme_id=936e2e73-45e2-7748-c8be-63253ba443bc&titel=stadsplattegronden&f_trefwoord%5B0%5D=Bandung (Diakses 14 April 2014)