



UNIVERSITAS INDONESIA

LIMINALITY DAN ARSITEKTUR
Studi kasus terhadap stasiun kota sebagai ruang liminal

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia

WULAN TETRIS LUCAS SIBATUARA
0706269533

FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JULI 2011



HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : Wulan Tetris Lucas Sibatuara

NPM : 0706269533

Tanda tangan : 

Tanggal : 8 Juli 2011





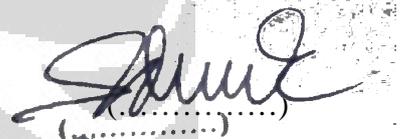
HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Wulan Tetris Lucas Sibatuara
NPM : 0706269533
Program Studi : Arsitektur
Judul Skripsi : *Liminality* dan Arsitektur

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

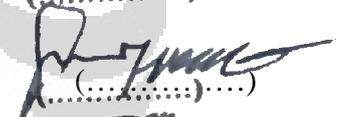
DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Kemas Ridwan Kurniawan, MSc, Ph.D



(.....)

Penguji : Prof. Ir. Gunawan Tjahjono, Ph.D., M.Arch.



(.....)

Penguji : Joyce Sandra, S.Ars, MLD



(.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 8 Juli 2011



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas ide, kekuatan, dan semangat yang diberikanNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar sarjana Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa dari awal perkuliahan hingga penyelesaian skripsi ini akan terasa sangat sulit dilalui tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

- dosen pembimbing skripsi, Bapak Ir. Kemas Ridwan Kurniawan, MSc, Ph.D, atas kesabarannya dalam mengarahkan, membagi informasi, meminjamkan banyak buku, serta memberikan semangat kepada penulis untuk menemukan hal – hal baru yang tidak pernah terpikirkan sebelumnya.
- dosen penguji, Bapak Prof. Ir. Gunawan Tjahjono, Ph.D., M.Arch. dan Ibu Joyce Sandra, S.Ars, MLD, yang telah memberikan saran dan kritik terhadap penelaahan skripsi penulis.
- Bapak dan Mama yang sudah memberikan kepercayaan kepada penulis dan selalu membawa penulis dalam doa, serta tidak bosan - bosannya bertanya perkembangan skripsi dan memberikan semangat untuk penulis. *Thanks for the unconditional love, Pak, Ma.*
- adik – adik tersayang, Pani, Tri, dan Arga, yang selalu bertanya kapan penulis libur dan bisa pulang dan menjadi penyemangat bagi penulis untuk memberikan teladan yang terbaik. Tunggu kakak pulang ya... ☺
- Pak Tua, Inangtua, Tante Kuteng, Uda, Uthe, Ronald dan adik kecil, Vega yang sudah menemani dan mengisi hari – hari penulis selama di perantauan. Terima kasih untuk doa, dukungan, dan berbagai kegiatan yang dilakukan bersama penulis, terkhusus di saat malam minggu dan liburan. Haha...
- teman – teman sebimbingan, Reyni Rahmadhani dan Fritz R. O. Sinaga, yang selalu bersedia untuk diajak berdiskusi, mencari data bersama – sama, dan



berbagi suka – duka dalam pengerjaan skripsi dari awal hingga akhir. Thanks ya, Ces, Frit, senang bisa berjuang bersama kalian.

- narasumber, Bapak Atang Pranoto selaku Kepala Stasiun Jakarta Kota, penjaga toko/ supermarket di stasiun kota,serta beberapa pengguna stasiun Kota, yang bersedia untuk diwawancara dan berbagi pengalaman, serta memberikan informasi dan data yang penulis butuhkan.
- Pemimpin Kelompok Kecil (Kak Lita) dan teman Kelompok Kecil (Mahargarani, Verarisa, dan Cindy) yang udah mau berbagi kasih dan cerita serta saling mendoakan. Adik – adik Kelompok Kecil (Kreshna, Gusprian, Yohanes) yang selalu iseng, bercanda, sharing dan mendoakan penulis.
- para penghuni holan (Bang Mardian, Bang Nando dan Bang Armando) dan PMKK'ers (Khaty, Mogmog a.k.a Paulus, Tripang a.k.a Tresia, Jai, Ruthy, Martuah, Gita dan Davit). Kehadiran kalian benar – benar mewarnai hidupku, terima kasih udah mengukir senyuman di wajah penulis dan menjadi keluarga kedua bagi penulis.
- Julius Siregar yang udah membantu untuk mencari dan meminjamkan buku dari perpustakaan ITB di tengah – tengah kesibukannya menyusun tugas akhir. Thanx a lot ya, Jul. Sukses *ngarsitek* dan makin jago main sulungnya.
- Icha, Mona, Grace, Siska, Yohanes, David, Andreas N. , dan Thommy yang membuka pemikiran, memberikan inspirasi, semangat, dan ide untuk tema skripsi, *refreshing* bersama penulis menjelajahi Medan dan Bandung, dan yang tak terlupakan, menyusuri Padang Bulan sampai Pancur Batu hanya demi sepiring *BPK* dan segelas *mandi*. ☺
- Winda dan Jonathan, teman penulis satu kampung, satu perjalanan, namun beda jurusan. Akhirnya, kita lulus wooiii... Ayo, kapan kita kemana? Hehe...
- Lattersia, sahabat terbaik sekaligus musuh terbesar penulis. Haha... Terimakasih udah sabar menghadapi penulis dan mau mendengar serta berbagi keluh – kesah. Trimakasih ya, Jelek. Kapan menyusul? Ayo, kejar trus dosen pembimbingnya! ☺
- teman – teman seangkatan ars 2007 (esp. Tharra, Kico, Veron, Robin, Sagit, Pe'A, Ipeh, Dimas, Machio, Erick, Kice, Ritza, Andra, Ade, Anin, Jempol).



Terima kasih udah memanggil “batu” dan segala plesetannya. Hehe... Terima kasih udah mau berteman dan menerima penulis apa adanya, berbagi suka – duka dalam dunia perarsitekturan dan dunia lainnya, main dan nonton basket dan futsal bareng – bareng, dan berbagai kegiatan lain bersama penulis. Hal yang tak terlupakan sekaligus suatu kebanggaan bisa menjadi bagian dari kalian..., teman – teman arsitektur UI 2007.

- Para pejuang arsitektur UI angkatan 2008, 2009, dan 2010 (terkhusus untuk Yulia, Yola, Ajeng Nadia, Citra, Libratono, Monalisa, Anathalia, dan Bella Ernestine). Terima kasih buat semangat, dukungan dan doanya.
- Kaka (COMPAQ Presario CQ40), Messi (SANYO 14”), Villa (N73) dan Coki (C5-03) yang udah bekerja bersama penulis dalam medan pertempuran.
- Perpustakaan Arsitektur, Teknik, Psikologi, dan FISIP.
- Berbagai pihak – pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu, namun sudah membantu dan menyemangati penulis dalam pengerjaan skripsi. Dari lubuk hati yang paling dalam, penulis mengucapkan terima kasih banyak.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini pun tidak luput dari segala kesalahan dan kekurangan. Oleh karena itu, penulis memohon maaf apabila ada yang kurang berkenan di hati pembaca. Semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat, khususnya dalam perkembangan bidang ilmu arsitektur.

Terima kasih.

Depok, 8 Juli 2011

Penulis



HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wulan Tetris Lucas Sibatuara
NPM : 0706269533
Departemen : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Liminality dan Arsitektur

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 8 Juli 2011

Yang menyatakan

(Wulan Tetris Lucas Sibatuara)



ABSTRAK

Nama : Wulan Tetris Lucas Sibatuara
Departemen : Arsitektur
Judul : *Liminality* dan Arsitektur

Dalam kehidupan sehari – hari, kita sering melakukan perpindahan dari satu tempat menuju tempat lain. Dalam perpindahan tersebut, ada sesuatu yang kita tandai sebagai bukti bahwa kita sudah melakukan perpindahan. Sesuatu ini dapat berupa aspek fisik dan non fisik yang memiliki liminalitas dan akhirnya membentuk ruang liminal. Oleh karena itu, karakteristik ataupun kualitas ruang liminal menjadi hal yang cukup penting untuk diwadahi pada area yang memiliki mobilitas tinggi seperti area transit. Fokus pembahasan pada skripsi ini adalah peranan dan identitas stasiun sebagai ruang liminal. Hal ini dilihat melalui konteks dan eksistensinya terhadap lingkungan sekitarnya.

Studi kasus dilakukan terhadap stasiun Jakarta kota sebagai stasiun akhir dan *city centre terminal*. Stasiun sebagai ambang terlihat melalui hubungan antara stasiun dan kota Jakarta terkait dengan migrasi dari daerah Jawa dan juga konteksnya terhadap kawasan kota Tua dan daerah perdagangan serta pusat bisnis Jakarta. Selain itu, akan dibahas pula mengenai liminalitas stasiun Jakarta kota sebagai medium melalui foto – foto perkembangan stasiun Jakarta Kota dan sekitarnya dan melalui pengalaman yang dialami penulis ketika berada di dalam dan di sekitar stasiun kota. Temuan skripsi ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan untuk mendesain area transit sebagai salah satu ruang liminal, dimana aspek liminalitas ruang turut diperhatikan di samping aspek fungsional dan estetika.

Kata kunci:

Liminality, ruang liminal, stasiun, ambang, medium



ABSTRACT

Name : Wulan Tetris Lucas Sibatuara
Study Program : Architecture
Title : Liminality and Architecture

We often move from one place to another place. In that movement, there is something marked as a proof that we have been doing it. These things can be physical and non physical aspects that have liminality and they will form a liminal space. Therefore, it's important to contain the characteristics or quality of the liminal spaces in areas that have high mobility, such as transit area. The focus of this study is the role and the identity of station as a liminal space. It will be seen by its context and its existence with the surroundings area.

The object study of this study is Jakarta Kota station as the ending station and the city centre terminal. Station as threshold can be seen through the connection between station and the city influenced the migration from the area of Java and it also can be seen by its context with the area of *Kota Tua* and by its context with the centre of trade and business of Jakarta. In addition, it will be discussed about the liminality of Jakarta Kota station as a medium through the photographs showing the development of Jakarta Kota station and its surrounding and through the experience that the writer felt when she was at the station and when she walked around the building of station. Finally, this study provides suggestion for designing the transit area as one of liminal spaces, the aspects of liminality should become the focus attention beside functional and aesthetic aspects.

Key words:

Liminality, liminal space, station, threshold, medium

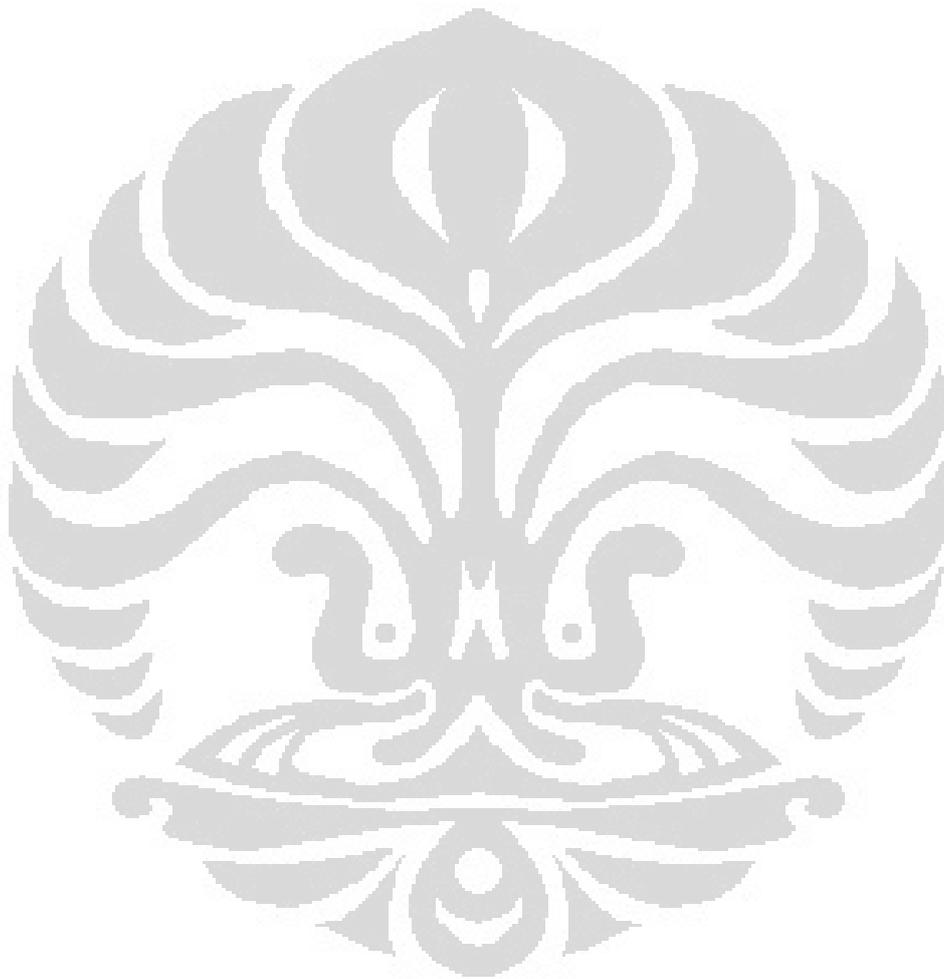


DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Penulisan	2
1.3 Pembatasan Masalah	3
1.4 Metode Pembahasan	3
1.5 Urutan Penulisan	4
1.6 Kerangka Berpikir	5
BAB 2 LIMINALITY DALAM ARSITEKTUR.....	6
2.1 <i>LIMINALITY</i>	6
2.2 Ruang dan Identitas sebuah Tempat.....	9
2.3 Ruang liminal.....	11
2.3.1 Ruang liminal sebagai ambang.....	14
2.3.2 Ruang liminal sebagai medium	15
2.4 Stasiun	19
2.4.1 Pengertian Stasiun	19
2.4.2 Jenis - jenis stasiun kereta api	21
BAB 3 EKSISTENSI STASIUN JAKARTA KOTA DALAM KONTEKS URBAN JAKARTA	24
3.1 Perkembangan alat transportasi di kota Jakarta	25
3.2 Sejarah Terbentuknya Stasiun Jakarta kota	27
3.3 Stasiun Jakarta kota	29
3.4 Kawasan Kota Tua Jakarta dan perkembangannya.....	38
BAB 4 STASIUN JAKARTA KOTA SEBAGAI RUANG LIMINAL .	42
4.1 Stasiun sebagai <i>threshold</i> atau ambang	42
4.1.1 Stasiun Kota sebagai ambang terhadap kawasan kotaTua Jakarta.....	42
4.1.2 Stasiun Kota sebagai ambang bagi masyarakat rural memasuki wilayah urban	45
4.2 Stasiun sebagai medium atau perantara.....	49



4.2.1	Stasiun Kota sebagai medium perjalanan dari transportasi kereta terhadap transportasi lain	49
4.2.2	Ruang liminal pada stasiun kota yang terbentuk melalui sequence.....	53
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN.....	67
5.1	KESIMPULAN	67
5.2	SARAN.....	70
DAFTAR REFERENSI		71





DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>Liminality</i> sebagai keadaan <i>in between – ness</i> dalam ritus peralihan	6
Gambar 2.2	Gambaran ruang liminal sebagai ambang	14
Gambar 2.3	Gambaran ruang liminal sebagai medium	15
Gambar 3.1	Perspektif Stasiun Jakarta kota	27
Gambar 3.2	Stasiun Jakarta kota dan <i>stationplein</i>	28
Gambar 3.3	Kawasan stasiun Jakarta kota pada tahun 1940, 1900 dan sekarang	30
Gambar 3.4	Rute perjalanan kereta di wilayah Jabodetabek tahun 2007	30
Gambar 3.5	Jaringan transportasi di Pulau Jawa	31
Gambar 3.6	Peta stasiun Jakarta kota	31
Gambar 3.7	Fasad bagian depan Stasiun Jakarta kota	32
Gambar 3.8	Fasad bagian utara Stasiun Jakarta kota	32
Gambar 3.9	Denah skematik lantai dasar stasiun Jakarta kota	33
Gambar 3.10	Kondisi <i>stationplein</i> saat ini (2011)	33
Gambar 3.11	<i>Entrance</i> (pintu masuk utama) Stasiun Jakarta kota	34
Gambar 3.12	Teras pada bagian <i>entrance</i> utama Stasiun Jakarta kota	34
Gambar 3.13	Hall utama (setelah memasuki <i>entrance</i> utama)	35
Gambar 3.14	Area sipil/ kantor di lantai dua bangunan (tepat di atas hall)	35
Gambar 3.15	Lobby tengah stasiun	36
Gambar 3.16	Situasi di lobby tengah dilihat dari area sipil/ kantor	36
Gambar 3.17	Akses dari loket tiket menuju lobby stasiun	37
Gambar 3.18	Pembagian loket tiket pada stasiun	37
Gambar 3.19	Fasilitas komersil yang terdapat pada stasiun Jakarta kota	37
Gambar 3.20	Situasi stasiun Jakarta kota di siang hari	38
Gambar 3.21	Jayakarta pada tahun 1618	39
Gambar 3.22	Kawasan kota Tua dan lingkungan di sekitarnya	41
Gambar 4.1	Letak stasiun Jakarta kota terhadap bangunan di kawasan kota Tua	43
Gambar 4.2	Perkembangan taman yang berada di depan stasiun Jakarta kota	44
Gambar 4.3	Kondisi taman yang berada di stasiun Jakarta kota saat ini	45
Gambar 4.4	Stasiun Jakarta kota sebagai ambang	46
Gambar 4.5	Titik keluar - masuk stasiun Jakarta kota	48
Gambar 4.6	Pola sirkulasi penumpang dari kereta menuju pintu keluar	48
Gambar 4.7	Lingkungan di sekitar stasiun Jakarta kota pada tahun 1930an	50



Gambar 4.8	Trem sebagai alat transportasi yang melewati stasiun Jakarta kota.....	50
Gambar 4.9	Busway sebagai alat transportasi yang melewati stasiun Jakarta kota.....	51
Gambar 4.10	Alat transportasi lain yang melewati stasiun Jakarta kota.....	52
Gambar 4.11	Alat transportasi yang melintasi stasiun Jakarta kota	52
Gambar 4.12	Terowongan yang langsung berhubungan dengan trotoar	53
Gambar 4.13	<i>Sequence</i> penumpang yang turun dari kereta kemudian keluar dan memasuki ruang kota.....	54
Gambar 4.14	Elemen arsitektur yang menjadi medium dalam perpindahan	56
Gambar 4.15	Potongan pintu masuk stasiun menuju loket dan peron.....	56
Gambar 4.16	<i>Sequence</i> penumpang keluar dari stasiun menuju trotoar	57
Gambar 4.17	Potongan pintu masuk stasiun menuju trotoar di depan stasiun.....	57
Gambar 4.18	Orang yang sedang duduk di garis pembatas pada pinggir peron.....	58
Gambar 4.19	Pembagian zoning pada Stasiun Jakarta kota.....	59
Gambar 4.20	Hall utama pada saat <i>entrance</i> utama masih dibuka	60
Gambar 4.21	Ornamen pada pintu utama dan atap yang melengkung	60
Gambar 4.22	Kolom Y yang membagi peron menjadi dua bagian	61
Gambar 4.23	Potongan peron stasiun dan kereta.....	61
Gambar 4.24	Gerbang pada bagian lobby	62
Gambar 4.25	Potongan gerbang pada bagian lobby	62
Gambar 4.26	Pengalihfungsian kolom pada peron dan bangunan Stasiun	63
Gambar 4.27	Kondisi stasiun pada siang hari	66
Gambar 4.28	Kondisi stasiun pada malam hari	66



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang



Bagian yang berwarna hitam pada gambar di atas merupakan Garis Meridian atau yang lebih dikenal sebagai Garis Greenwich. Garis yang terdapat dalam kompleks *The Royal Greenwich Observatory* di Inggris ini juga merupakan posisi garis Bujur pada 0° dan berfungsi sebagai garis pembatas antara bumi belahan Barat dan bumi belahan Timur. Oleh sebab itu, jika seseorang yang berdiri pada garis, lalu bergerak ke arah Barat maka hitungan derajat bertambah seiring dengan pergerakannya, begitupula jika ada orang lain yang bergerak ke arah Timur, hitungan derajat pun juga bertambah dan keduanya akan bertemu pada derajat 180 di sisi muka bumi yang berlawanan dengan Greenwich.

Garis Meridian menjadi titik pertemuan sekaligus titik perpisahan dari posisi garis Bujur yang membagi bumi belahan Barat dan Timur. Selain itu, pada lantai yang berbatasan sepanjang garis, tertulis kota – kota besar di dunia yang berada di sebelah Barat dan Timur garis. Jika garis Meridian tidak ada, maka tidak ada pembatasan yang jelas terhadap posisi garis Bujur Barat dan garis bujur Timur. Selain itu, tentu ada perbedaan yang antara kawasan dunia bagian Barat dan dunia bagian Timur, baik itu dari segi iklim maupun budaya. Dengan



demikian, garis ini dapat disebut sebagai *threshold* ataupun ambang antara Barat dan Timur dalam geografis bumi. *Threshold* ini menunjukkan keliminalitasan pada ruang dimana garis ini berada dan ruang ini disebut sebagai ruang liminal.

Ruang liminal tidak hanya ditemukan dengan adanya karakter yang jelas sebagai ambang atau batas seperti garis Meridian. Dalam teori postkolonial, ruang liminal menggambarkan ruang *in-between* dalam perubahan budaya yang mungkin terjadi atau disebut juga dengan ruang transkultural. Dengan demikian, ruang liminal yang merupakan ambang, juga berperan sebagai medium.

Karakter ruang liminal sebagai ambang, tentunya berbeda dengan karakter ruang liminal sebagai medium. Untuk lebih memahami ruang liminal dan karakteristiknya, penulis melakukan pendekatan studi kasus terhadap stasiun Jakarta kota yang terletak di Jakarta. Berbeda dengan stasiun lain, stasiun Jakarta kota merupakan tempat bermula sekaligus tempat berakhirnya perjalanan kereta yang melintas di kawasan Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi) serta di kawasan Pulau Jawa. Sebagai stasiun yang tidak memiliki keberlanjutan jalur, penumpang yang berasal dari kereta akan memasuki ruang kota dan dapat melanjutkan perjalanan dengan berjalan kaki ataupun dengan menggunakan alat transportasi lain. Selain itu, stasiun Jakarta Kota mempunyai andil dalam perkembangan kota tua Jakarta, khususnya dalam hal aksesibilitas.

1.2 Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penulisan ini adalah:

1. mengenali teori *liminality* dan implikasinya terhadap bidang arsitektural
2. menunjukkan karakteristik dan kualitas ruang liminal
3. memberikan gambaran ruang liminal dalam konteks urban. Selain itu, diharapkan mampu melihat kemungkinan terbentuknya dan berkembangnya ruang liminal yang mempengaruhi urban desain secara keseluruhan.

Penulisan ini secara khusus ditujukan bagi para mahasiswa dan para pelaku serta pekerja yang tertarik dalam bidang antropologi, psikologi, dan khususnya dalam bidang urban planning agar dapat membuka serta memperkaya



wawasan dan pemahaman yang lebih luas mengenai fenomena *liminality*, ruang, serta perencanaan urban dan transportasi pada khususnya.

1.3 Pembatasan Masalah

Penulisan ini akan membahas tentang stasiun Jakarta kota sebagai stasiun yang tidak memiliki keberlanjutan jalur sehingga menjadi titik awal sekaligus bagi titik akhir perjalanan kereta di Pulau Jawa. Pembahasan diawali dengan pengenalan dan pemahaman teori *liminality* dalam konteks tradisional yang kemudian berkembang dalam konteks modern. Selanjutnya, teori ini diimplikasikan terhadap arsitektur dengan mengambil stasiun Jakarta kota sebagai objek studi kasus ruang liminal. Dalam pembahasan stasiun, terlebih dahulu akan dipaparkan mengenai sejarah stasiun Jakarta kota dan dikaitkan dengan lingkungan Jakarta Kota. Selanjutnya, terdapat analisis pengamatan terhadap stasiun Jakarta kota dan karakternya sebagai ruang liminal dengan melihat stasiun sebagai ambang dan medium dalam konteks urban Jakarta.

1.4 Metode Pembahasan

Metode pembahasan dalam skripsi ini diawali dengan teori – teori dari studi literatur mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan *liminality*, ruang liminal, dan area transit. Kemudian, untuk memperoleh gambaran tentang ruang liminal, dilakukan studi kasus terhadap stasiun Jakarta kota. Dalam studi kasus, dilakukan dua metode pengumpulan data, yakni:

1. pengamatan langsung terhadap stasiun Jakarta kota. Pengamatan dilakukan pada dua hari yang berbeda, satu hari kerja (*weekdays*) dan satu hari libur (*weekend*), dimana pengamatan dimulai dari siang hari sekitar pukul 13.00 WIB sampai malam hari sekitar pukul 22.30 WIB. Penulis mengalami ruang stasiun dimulai dari turun kereta sampai keluar dari stasiun, dan sebaliknya, dari ruang kota kemudian memasuki stasiun, lalu naik kereta. Selanjutnya, penulis mengamati aksesibilitas pengguna stasiun dan lingkungan di sekitar stasiun.



2. pencarian data tentang sejarah dan perkembangan stasiun dan lingkungan sekitarnya melalui studi kepustakaan, media internet dan wawancara dengan narasumber terkait seperti kepala stasiun Jakarta kota, penjual/ pedagang di stasiun kota, dan beberapa pengguna stasiun.

1.5 Urutan Penulisan

Adapun urutan penulisan dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Berisi latar belakang penulisan, tujuan penulisan, pembatasan masalah, metode pembahasan, dan urutan penulisan.

BAB 2 *LIMINALITY* DALAM ARSITEKTUR

Berisikan tentang pengenalan teori *liminality* yang terdapat dalam konteks sosial budaya (antropologi), yang kemudian berkembang dalam bidang ilmu lain, termasuk bidang arsitektur. Bab ini juga membahas tentang ruang liminal sebagai ambang dan medium dan juga pembahasan tentang stasiun dan jenis – jenis stasiun.

BAB 3 SEJARAH DAN PERKEMBANGAN STASIUN JAKARTA KOTA

Bab ini berisikan tentang sejarah terbentuknya stasiun Jakarta kota dikaitkan dengan perkembangan jalur kereta di Pulau Jawa. Pada bab ini juga dibahas tentang kondisi fisik bangunan stasiun Jakarta kota dan kaitan stasiun Jakarta kota terhadap perkembangan transportasi, serta kawasan kota Tua Jakarta.

BAB 4 STASIUN JAKARTA KOTA SEBAGAI RUANG LIMINAL

Bab ini berisikan analisis terhadap stasiun Jakarta kota sebagai ruang liminal. Analisis dilakukan dengan melihat stasiun Jakarta kota sebagai ambang dan medium dalam konteks urban Jakarta. Selain itu, analisis juga mencakup liminalitas yang terdapat pada satasiun Jakarta kota yang akhirnya menjadikannya sebagai ruang liminal.

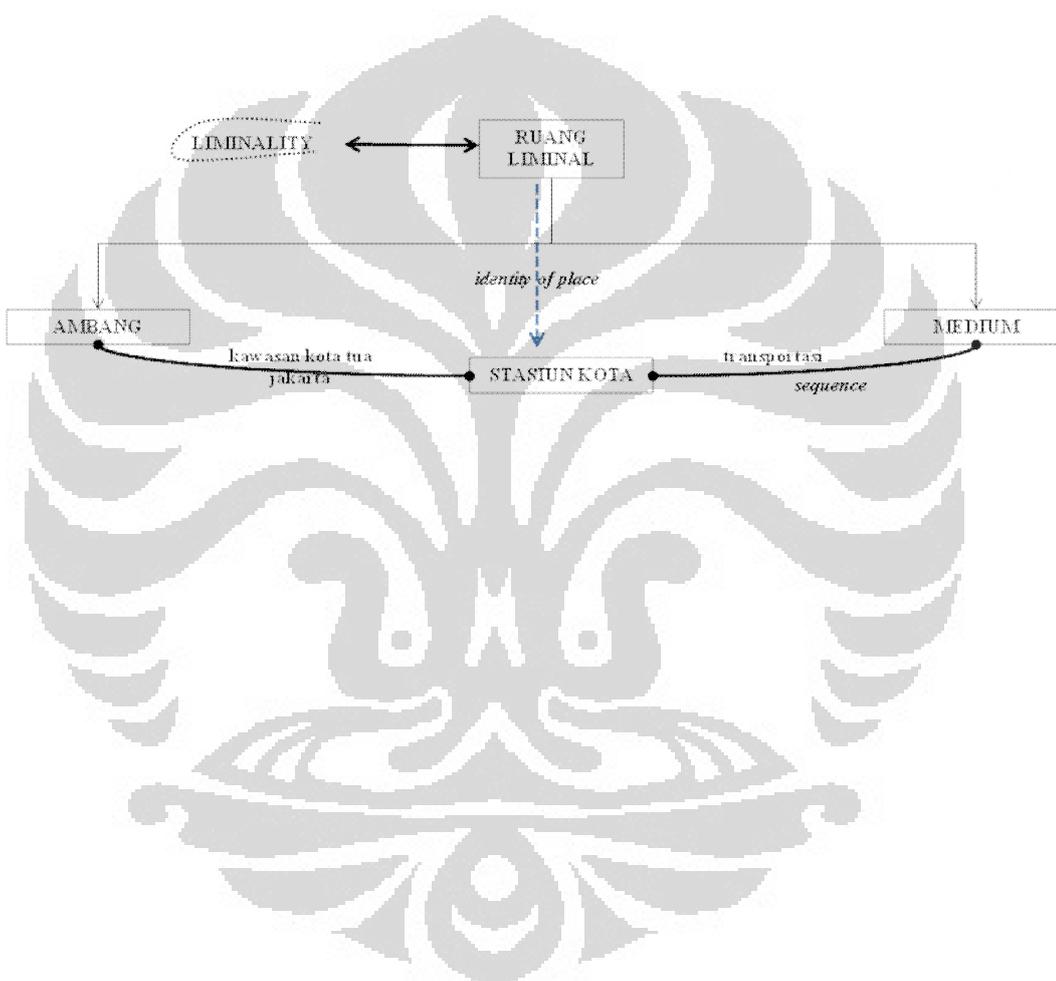
BAB 5 KESIMPULAN

Pada bab kesimpulan, terdapat kesimpulan bahwa terdapat *liminality* pada ruang yang dialami oleh seseorang. Ruang liminal

Universitas Indonesia

terbentuk jika terdapat perpindahan dan dalam konteks urban, ruang liminal terdapat pada area transit seperti stasiun. Selain itu, karakteristik ruang liminal dapat ditemukan dalam elemen arsitektural dan bersifat temporal atau sementara sehingga ruang liminal bersifat tidak fix.

1.6 Kerangka Berpikir

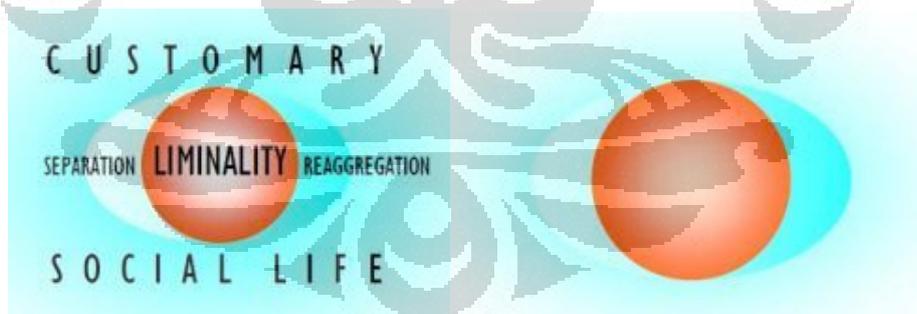


BAB 2

LIMINALITY DALAM ARSITEKTUR

2.1 LIMINALITY

Teori *liminality* diperkenalkan pada tahun 1909 oleh seorang etnologis, Arnold van Gennep, dalam eksposisinya yang berjudul *Les rites de passage (The Rites of Passage)*. Dalam ritus peralihan, terdapat upacara ataupun ritual yang menandai seseorang mengalami perubahan dari satu status sosial ke status sosial lain dalam fase kehidupan (Van Gennep, 1960: 1-3). Dengan adanya ritual tersebut, Gennep menyebutkan bahwa ada serangkaian ritus yang mengikuti perubahan, di antaranya adalah *preliminal* (ritus pemisahan) dimana seseorang akan memisahkan diri dari lingkungan yang biasa dan meninggalkan kebiasaan/rutinitas, *liminal* (ritus transisi) dimana seseorang akan mengikuti aturan yang terdapat dalam ritual/ upacara, dan *postliminal* (ritus penggabungan) dimana seseorang masuk ke dalam komunitas yang baru dengan identitas yang baru. Dalam teorinya ini, *liminality* mengacu pada keadaan *in between-ness*.



Gambar 2.1 *Liminality* sebagai keadaan *in between – ness* dalam ritus peralihan

Victor Turner dalam bukunya yang berjudul *The Forest Of Symbol*, menyebutkan bahwa *liminality* hanya akan diperoleh dalam suatu ritual. Turner mengklasifikasikan ritual menjadi dua jenis berdasarkan proses terjadinya, yakni:



seasonal ritual, merupakan ritual untuk memperingati siklus musiman yang terjadi dalam kurun waktu tertentu, seperti musim menanam atau musim panen dan *contingent ritual*, merupakan ritual yang terjadi pada jangka waktu yang tidak dapat dipastikan (ritual ini terbagi atas *life-crisis ritual* (seperti kelahiran, pubertas, pernikahan, dan kematian) dan *rituals of affliction* (seperti pengusiran setan atau kekuatan negatif lainnya)

Awalnya, teori ini hanya digunakan dalam bidang sosial budaya, namun dalam perkembangannya, teori ini diterapkan pada berbagai bidang disiplin ilmu, termasuk arsitektur. Pemahaman terhadap pengertian *liminality* juga berbeda – berbeda sesuai dengan penerapannya. Berikut adalah beberapa pengertian dari *liminality*:

“ ... a period and area of ambiguity, a sort of social limbo, which has few of the attributes of sociocultural life that precedes and follows it” (Victor Turner dalam *Turner and Turner 202*)

“*liminality as the conceptual, ephemeral relationships between people and spatial environments*” (Gianni Vattimo dalam *Rethinking Architecture, 1997*)

“*liminality or the liminal refers to transitional space; neither one place nor another; neither one discipline nor another; rather a thirdspace in-between*” (Cathy Smith dalam *Behind the Boundary, 2000*)

Untuk lebih memahami *liminality*, maka berikut penjelasan makna dari asal kata *liminality*. *Liminality* berasal dari kata, yakni:

- a. *Limen* (bahasa Latin), berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Turner dan Shields, yang berarti *threshold* atau ambang dan limit
- b. *Limes* (Romawi), berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Paul Erdkamp dan Froman&Foster Jr., yang berarti batasan yang jelas (*a border zone, a frontier, boundary*)
- c. *Liminal* (*The Oxford English Dictionary*), yang merupakan kata sifat yang berarti sesuatu yang terkait dengan transisi dan menyatakan posisi berada di antara.



Limen dan *limes* dapat dipahami sebagai sesuatu yang berfungsi sebagai ambang ataupun batas. Lalu, dalam penelaahannya, liminal menandai sifat yang dimiliki oleh ambang atau batas tersebut sebagai sesuatu yang berada di antara sehingga tidak ada ketetapan (akibat adanya perubahan atau perpindahan). Dengan demikian, *liminality* dapat dijelaskan sebagai ambang atau batas pada titik awal ataupun titik akhir dalam suatu perpindahan/ perubahan dan berfungsi untuk memperantarai perubahan yang terjadi. Akibatnya, *liminality* penuh dengan kualitas, potensi, dan pengalaman yang bersifat blur.

Dilihat dari beberapa pengertian di atas, *liminality* merupakan hasil dari suatu pergerakan dimana terjadi transisi (perubahan/ perpindahan) dan berhubungan erat dengan ruang dan individu yang melakukan pergerakan. Selain itu, *liminality* juga mengacu pada ruang ketiga di antara yang bersifat ambigu atau abstrak dan ruang ini disebut sebagai ruang liminal. *Liminality* juga mengeksplor transisi (perpindahan/ perubahan) menjadi dua bagian, yakni transisi yang mengakibatkan perubahan secara instan, dimana ada dua hal yang kontras perubahan atau perpindahannya dan transisi yang mengakibatkan perubahan secara bertahap, dimana ada tahapan – tahapan atau langkah – langkah hingga akhirnya terjadi perubahan/ perpindahan. Dengan demikian, *liminality* dapat diartikan sebagai suatu transisi yang kritis, baik secara fisik maupun pengalaman panca indera (sensorik), yang dipisahkan dalam karakter dari pengalaman yang mendahului dan mengikutinya. Hal ini akhirnya berpengaruh pada individu yang berada pada titik *liminality*. Individu mengalami transisi dari ruang yang satu menuju ruang lain dimana dirinya berada dalam aturan suatu perubahan/ perpindahan.

“ the liminal group is a community or comity of comrades and not a structure of hierarchically arrayed positions. (...) people can ‘be themselves’, it is frequently said, when they are not acting institutionalized roles. Roles, too, carry responsibilities and in the liminal situation the main burden of responsibility is borne (by others).”

Victor Turner (*The Forest of Symbols*, 1967)

Universitas Indonesia



Liminality menyebabkan seseorang berada dan mengalami kondisi yang asing atau tidak biasa dimana orang tersebut melepaskan kebiasaan atau kegiatan pada ruang dimana dirinya berada sebelumnya dan menuju ruang yang baru dengan kegiatan/ aktivitas dan hal – hal yang baru. Dengan demikian, seseorang dalam suatu transisi menyebabkan *liminality* berada pada kondisi dualism antara sesuatu yang familiar dan sesuatu yang asing.

2.2 Ruang dan Identitas sebuah tempat

Terminalogi ruang (*space*) berasal dari istilah klasik *spatium*. Istilah ini berkembang menjadi *espace* (dalam bahasa Prancis), *espacio* (dalam bahasa Spanyol), dan *spazio* (dalam bahasa Italia). Lalu, pada abad ke 17, terjadi pembaharuan ilmiah yang mengakibatkan perkembangan pemahaman terhadap konsep ruang. Salah seorang pioneer dalam filsafat modern, Rene Decartes, menggagas pemahaman ruang yang sangat berpengaruh terhadap seni dan arsitektur. Sejak penemuan Decartes terhadap konsep ruang pada abad 17 hingga abad ke - 20, Damajani (2008:34) menyebutkan bahwa secara umum pemahaman ruang dapat dikelompokkan menjadi:

a. *materialistic – objective*

Ruang merupakan materi yang dipandang sebagai elemen terbatas yang menjadi bagian dan berada di dalam dunia yang bersifat terbatas. Ruang juga dianggap sebagai wadah yang mengandung realitas yang bersifat materi atau fisik.

b. *spiritualistic – subjective*

Ruang dapat berupa kualitas, yang tidak harus berwujud secara visual, namun ruang dapat hadir/ ada melalui abstraksi, ide, bahkan melalui *spirit* yang melekat.

Dari kedua pemahaman tersebut, terlihat bahwa ruang memiliki struktur atau hal yang membentuk ruang yang menjadikan ruang sebagai pusat (central). Akibatnya, terdapat pemisahan dan hirarki tempat yang memperlihatkan adanya suatu tempat yang menjadi pusat dan adanya tempat yang lain, sebagai contoh adanya tempat suci/ sakral dan adanya tempat kotor. Pemahaman ruang pada era ini, cenderung membatasi antara tempat yang menjadi pusat dan tempat yang lain sehingga tidak ada hubungan di antara keduanya.

Universitas Indonesia



Pada era pasca – strukturalisme, pemahaman akan ruang lebih berkembang dengan meniadakan batas pemahaman ruang sehingga ruang – ruang yang menghadirkan lebih beragam dan berbeda – beda wujudnya serta memiliki kedudukan yang sama. Edward Relph, seorang ahli geografi yang tidak puas terhadap filosofi pemahaman dan pendefinisian terhadap ruang, mengungkapkan bahwa *space is not a void or an isometric plane or a kind of container that holds places*. Menurutnya, ruang harus dieksplor dalam konteks bagaimana orang mengalami ruang tersebut. Selain itu, dalam bukunya yang berjudul *Place and Placelessness*, Relph menyimpulkan bahwa ruang bersifat heterogen dan dipengaruhi oleh dimensi kehidupan yang berbeda – beda yang kemudian menghasilkan identitas.

Identitas merupakan sebuah fenomena yang memberikan definisi secara simple/ sederhana terhadap sesuatu walaupun banyak karakteristik umum muncul. Identitas tidak bersifat statis dan tidak berubah, tetapi beragam sesuai perubahan karakter dan lingkungan dan juga tidak seragam, serta memiliki beberapa komponen dan bentuk. Identitas dari sebuah tempat mencakup subjek yang berkaitan dengan kebiasaan, adat atau budaya, bersifat tidak statis (beragam sesuai keadaan sekitar dan perubahan sikap), dan tidak seragam (dengan berbagai komponen dan bentuk). Identitas inilah yang sekaligus menjadi kualitas dari ruang yang memiliki struktur dan menjadikan ruang tersebut sebagai tempat.

Kualitas yang unik dari sebuah tempat adalah kemampuannya untuk mengatur dan memfokuskan perhatian, pengalaman, dan kegiatan manusia secara spasial. Akibatnya, terbentuk identitas dari tempat tersebut. Hal ini sejalan dengan Heidegger (1969, p.26), yang menuliskan bahwa dimanapun, kapanpun, dan bagaimanapun, manusia berhubungan dengan keberadaan segala hal dan identitasnya dinyatakan oleh manusia yang mengalaminya secara spasial.

“Identity of place is as much a function of inter subjective intentions and experiences as of the appearances of buildings and scenery, and it refers not only to the distinctiveness of individual places but also to the sameness between different places.”

Edward Relph (*Place and Placelessness*, 1976)

Universitas Indonesia



Lynch, dalam bukunya berjudul *The Image of The City* menyatakan bahwa dengan adanya identitas sebuah tempat, maka akan mudah menunjukkan karakteristik dan individualitas tempat tersebut serta menunjukkan jaraknya terhadap tempat lain dan berperan sebagai dasar dalam pengenalannya terhadap tempat lain sebagai kesatuan yang terpisah dalam suatu kota atau wilayah. Hal ini menunjukkan bahwa dengan adanya identitas, maka seseorang dapat menemukan persamaan dan perbedaan antar satu tempat dengan tempat lain. Selain itu, seseorang dapat dengan mudah memaknai sebuah tempat dan mengekspresikan diri terhadap tempat tersebut.

Identitas sebuah tempat memiliki kombinasi dengan *spirit of place*, dimana *spirit of place* mencakup topografi, penampilan fisik, fungsi ekonomis, aktivitas sosial dan signifikan tertentu yang diperoleh dari masa lalu dan keadaan sekarang. *Spirit of place* tetap ada dalam perubahan yang mempengaruhi komponen pembentuk identitas. Dengan demikian, *spirit of place* lebih bersifat stabil dan tetap, namun *spirit of place* tidak mudah dianalisis dalam bentuk formal dan konseptual. Adapun komponen – komponen pembentuk identitas suatu tempat adalah keadaan fisik tempat tersebut dan akitivitas, situasi dan event yang terjadi pada tempat tersebut, serta pemahaman secara individual atau kelompok. Keadaan fisik dan aktivitas dapat diperoleh melalui perhatian dan pengalaman seseorang terhadap suatu tempat, sedangkan pemahaman diperoleh berdasarkan ketertarikan dan pandangan seseorang dan pemahaman ini dapat berubah dan dapat ditransfer dari satu orang kepada orang lain.

2.3 Ruang liminal

Dalam kondisi liminal, tidak terdapat ketetapan sifat pada suatu ruang karena perubahan – perubahan yang terjadi di dalamnya. Hal ini mengakibatkan ruang liminal memiliki potensi kualitas dan karakteristik ruang yang beragam. Dengan karakteristik yang beragam, ruang liminal bersifat ambigu dan abstrak. Selain itu, ruang liminal berkaitan dengan ruang lainnya yang mengakibatkan



ruang ini juga bersifat temporal atau sementara dan terlihat tidak memiliki identitas yang tetap.

Dengan tidak adanya identitas yang tetap pada ruang liminal, maka ruang liminal dapat dianggap sebagai *non – place* (Marc Auge) atau *pseudoplace* (Borstin), berikut pembahasannya:

a. *Non - place*

“If a place can be defined as relational, historical, and concerned with identity, then a space which cannot be defined as relational, historical, and concerned with identity will be a non-place”

Marc Auge (*From Places to Non Place*, 1995)

Pemaparan tentang *non – place* digunakan oleh Marc Auge untuk memahami perubahan yang terjadi dalam supermodern antropologi. Supermodern, sebagai bentuk asosialitas (suatu bentuk kesadaran bagi seseorang untuk masuk ke dalam pengalaman baru dan hal – hal yang asing, yang secara langsung berkaitan dengan keberadaan dan perkembangan *non – place*), membutuhkan dan menciptakan *non – place*. Dalam bukunya yang berjudul *From Places to Non places*, Auge menyebutkan bahwa antara *place* dan *non place* memiliki sifat yang berlawanan, dimana *place* adalah ruang yang tidak pernah dihilangkan atau dihapuskan, sedangkan *non place* adalah ruang yang tidak pernah selesai secara total. Hal ini menandakan bahwa *place* memiliki identitas atau sifat atau ciri khas tertentu yang melekat di dalamnya sehingga *place* tidak pernah dihapuskan, sedangkan *non place* tidak melekat pada suatu sifat atau ciri khas tertentu. Kondisi *non place* yang demikian menunjukkan fungsi *non – place* sebagai ruang yang memperantarai keseluruhan hubungan masyarakat, antara satu dengan yang lainnya.

Keberadaan *non – place* dapat dianggap sebagai sesuatu yang positif dan ganjil karena pada bagian liminal dari *non – place* ada hal yang dilakukan berulang – ulang melalui kebiasaan mengkonsumsi dan transaksi berdasarkan otoritas atau aturan tertentu. Selain itu, hal ini menyebabkan *non – place* tidak menghasilkan suatu ketetapan atau stabilitas, melainkan menghasilkan terjadinya

Universitas Indonesia



mobilitas. Akibatnya, *non – place* memungkinkan terjadinya pengenalan kembali antara dua hal yang berbeda, seperti *home* dan *travel*, sejarah dan teori, kerja dan bermain, tanpa adanya *boundary* antara keduanya. Menurut Auge, *non place* dapat ditemukan pada fasilitas transit seperti bandara atau stasiun karena fasilitas ini menghubungkan satu tempat dengan tempat lain. Fasilitas ini menjadi bagian dari perjalanan dari titik A menuju titik B dan berperan sebagai mediator, gerbang atau portal menuju suatu kota, dan menjadi simbol identitas terhadap suatu kawasan.

“The traveller’s space may thus be the archetype of non – place”

Marc Auge (*From Places to Non Place*, 1995)

b. *Pseudoplace*

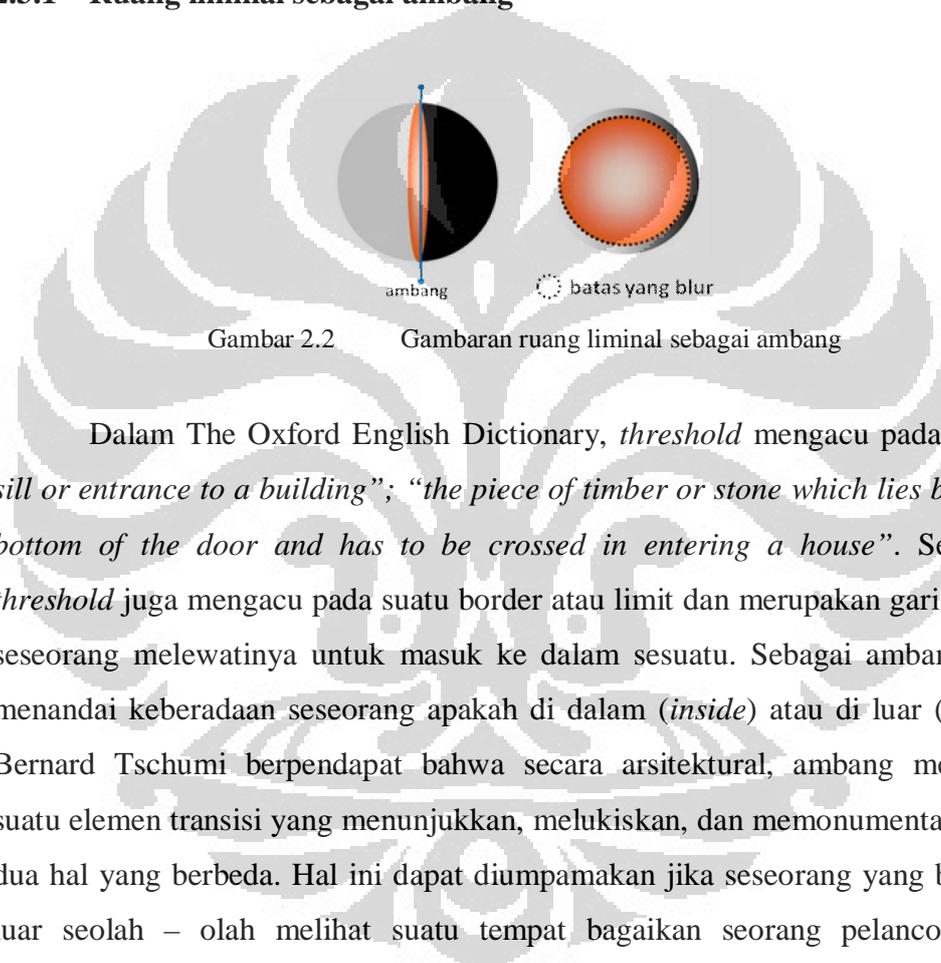
Pseudoplace berarti tempat yang tidak nyata. Perbedaan yang kontras antara *place* dan *pseudoplace* ditemukan oleh Borstin, seorang sejarawan, dalam kehidupan sehari – hari melalui pemisahan antara ruang urban yang bersifat heterogen dan spontan dengan ruang yang bersifat homogen. Sebagai contoh, ruang yang bersifat heterogen seperti tempat festival, bazaar atau tempat – tempat hiburan, sedangkan ruang yang bersifat homogen seperti motel yang hanya memiliki fasilitas tempat tidur (istirahat). Dalam konteks urban, biasanya terdapat pemisahan peletakan antara tempat hiburan dan tempat istirahat. Akibatnya, seorang traveler yang menggunakan kedua fasilitas ini, tidak dapat menikmatinya secara bersamaan. Menurut Borstin, seharusnya fasilitas atau kualitas pada kedua tempat ini dapat digabung dan disatukan dalam satu tempat, namun terdapat *boundary* sehingga masih terdapat keterkaitan antara keduanya. Tempat ini disebut dengan *pseudoplace*, dimana identitas pada tempat ini lebih beragam dan tidak terikat pada satu fungsi khusus.

Dari pemaparan di atas, terdapat perbedaan antara *non – place* dan *pseudoplace*. *Non place* cenderung ke arah ruang yang bersifat sebagai konektor atau mediator dan tidak terdapat *boundary*, sedangkan *pseudoplace* lebih berperan sebagai *boundary* yang mengaburkan atau menggabungkan dua hal yang berbeda (heterogen dan homogen). Ruang liminal merupakan gabungan dari keduanya, yakni ruang liminal dapat berperan sebagai mediator dalam suatu perubahan atau

Universitas Indonesia

perpindahan dan di sisi lain, ruang liminal juga berperan sebagai sesuatu yang tidak terikat pada satu fungsi tertentu sehingga tercipta pembaharuan ataupun penggabungan fungsi dalam suatu ruang. Dengan demikian, ruang liminal dapat dipahami sebagai ruang mediator yang di dalamnya tercipta penggabungan fungsi atau kualitas ruang yang berbeda – beda sehingga identitas ruang liminal bersifat kabur atau ambigu dan tidak tetap.

2.3.1 Ruang liminal sebagai ambang



Gambar 2.2 Gambaran ruang liminal sebagai ambang

Dalam The Oxford English Dictionary, *threshold* mengacu pada “a door sill or entrance to a building”; “the piece of timber or stone which lies below the bottom of the door and has to be crossed in entering a house”. Selain itu, *threshold* juga mengacu pada suatu border atau limit dan merupakan garis dimana seseorang melewatinya untuk masuk ke dalam sesuatu. Sebagai ambang, pintu menandai keberadaan seseorang apakah di dalam (*inside*) atau di luar (*outside*). Bernard Tschumi berpendapat bahwa secara arsitektural, ambang merupakan suatu elemen transisi yang menunjukkan, melukiskan, dan memonumentalisasikan dua hal yang berbeda. Hal ini dapat diumpamakan jika seseorang yang berada di luar seolah – olah melihat suatu tempat bagaikan seorang pelancong yang mengamati kota tujuannya pada jarak tertentu, sedangkan dari dalam, seseorang akan mengalami suatu tempat dan dikelilingi oleh tempat tersebut, serta menjadi bagian dari tempat tersebut. *Inside* dan *outside* merupakan satu kesatuan yang terpisah oleh adanya ambang dan keduanya dapat saling bertukar. Dengan demikian, dapat dipahami bahwa ambang menjadi batas bagi sesuatu yang bersifat familiar dan hal yang bersifat tidak biasa atau asing.

“the threshold concentrates not only the boundary between inside and outside, but also the possibility of passage from one to the other”

Elliade (*The Sacred and The Profane*, 1959)

Relph menyebutkan bahwa jika seseorang berada di dalam sebuah tempat, dirinya akan merasa nyaman, tenang dan terlindungi. Semakin kuat seseorang merasakan hal tersebut, maka semakin erat identitas yang dimilikinya terhadap tempat tersebut. Di sisi lain, jika seseorang berada di luar, dirinya akan merasa asing dan seolah – olah berada dalam bahaya sehingga orang tersebut tidak memiliki *sense of belonging* terhadap tempat tersebut. Keberadaan ruang liminal sebagai ambang sangat mempengaruhi *sense of belonging* individu terhadap tempat tersebut. Dengan adanya *sense of belonging*, seseorang akan merasa betah dan nyaman sehingga orang tersebut memberikan identitas sendiri terhadap ruang tersebut dan menjadikannya sebagai tempat yang memiliki identitas. Selain itu, *sense of belonging* membuat seseorang merasa lebih intim terhadap tempat tersebut yang pada akhirnya seseorang tersebut dapat berdiam lama pada tempat tersebut dan mengaktualisasikan serta mengekspresikan dirinya terhadap tempat tersebut. Oleh sebab itu, ruang liminal perlu menghadirkan sesuatu untuk mendukung terciptanya *sense of belonging* dan menjadikannya sebagai tempat yang memiliki identitas, tidak lagi sebagai ruang liminal yang bersifat abstrak.

Ambang juga menunjukkan batasan terhadap ruang yang bersifat publik ataupun ruang yang bersifat privat. Dalam konteks urban, ruang liminal sebagai ambang, menandai seseorang sudah atau belum memasuki kawasan atau kawasan tertentu sehingga ruang liminal dapat dianggap sebagai gerbang masuk terhadap suatu komunitas.

2.3.2 Ruang liminal sebagai medium



Gambar 2.3 Gambaran ruang liminal sebagai medium



Titchkosky dalam bukunya yang berjudul *The primacy of between-ness: A hermeneutics of marginality and art* (1996), menuliskan bahwa “*between-ness also refers to people’s interrelationship with space or their ‘coming to understand human relations to place’*”. Ruang liminal menghadirkan konsep baru bagaimana orang dapat berdiam dan berinteraksi dengan ruang. Sebagai medium, ruang liminal berarti berada di antara satu ruang dan ruang lain. Dengan demikian, hal ini memungkinkan seseorang tidak akan berdiam lama pada ruang liminal karena orang tersebut cenderung untuk bergerak menuju ruang lain. Adanya perpindahan atau pergerakan dari satu ruang menuju ruang lain hingga menemukan ruang liminal sebagai di antaranya diperoleh melalui *sequence* yang dialami oleh seseorang. Akibatnya, ruang liminal sangat berkaitan erat dengan *sequence* atau urutan kegiatan yang dialami oleh individu.

Rolland Barthes dalam *Structural Analysis of Narratives* mengartikan *sequence* sebagai “*a logical nucleus bound together by a relation of solidarity: the sequence opens when one of its terms has no solitary antecedent and closes when another of its terms has no consequences*”. Dengan demikian, dalam *sequence* akan ada yang mendahului dan mengikuti atau melanjutkannya dan berada dalam satu kesatuan. Dalam ilmu antropologi, *sequence* dapat dilihat dalam suatu ritual yang menandai adanya transformasi dalam perubahan status sosial. Secara arsitektural, *sequence* merupakan serangkaian pergerakan/ kegiatan seseorang dalam suatu ruang yang sama dan *sequence* ini berkaitan erat dengan waktu dilakukannya kegiatan tersebut. Waktu menjadi hal yang penting dalam suatu *sequence* karena waktu mempengaruhi perbedaan pengalaman yang dirasakan individu ketika melakukan serangkaian kegiatan dalam suatu ruang.

Bernard Tschumi (*Architecture and Disjunction*, 1998) membagi tiga buah *sequence* yakni:

1. *Transformational sequence*

Proses dalam *sequence* ini berjalan berdasarkan intuisi, kebiasaan, dan prosedur yang menggambarkan elemen arsitektur pada ruang. Pergerakan pada *sequence* ini bersifat teoritis/ nyata sehingga menghasilkan transformasi. Adapun transformasi yang dihasilkan mencakup kompresi, rotasi, perpindahan, dan translasi.

Universitas Indonesia



Transformasi – transformasi ini menunjukkan pergerakan berupa variasi, penggandaan, penggabungan, pengulangan, inverse, substitusi, metamorphosis, dan anamorfosis. Selain itu, transformasi ini menghasilkan *sequence* yang berkaitan dengan emosi dan panca indera.

2. *Spatial sequence*

Spatial sequence merupakan metode mengelompokkan ruang yang bersifat struktural dan mencakup bahasan tipologi dan variasi bentuk (morfologi). *Sequence* ini akan memmanifestasikan perbedaan – perbedaan dari bentuk geometri dan membedakan dimensi yang ada. *Spatial sequence* berakar pada rangkaian yang bersifat historis dan dibentuk oleh organisasi/ pengaturan, seperti konfigurasi. *Sequence* ini menekankan pada *path* yang terencana dengan titik – titik dan pemberhentian yang fix. Dengan kata lain, pada *sequence* ini terdapat titik – titik tertentu pada ruang yang kemudian dihubungkan dengan perpindahan yang saling berkelanjutan. *Spatial sequence* juga membentuk pengaturan *sequence* yang bersifat tertutup dan terbuka. Bersifat tertutup karena aturan/ organisasi yang dipilih menyatakan secara tidak langsung penyelesaian dari serangkaian proses transformasi. Bersifat terbuka karena terdapat elemen baru dari transformasi yang ditambahkan.

3. *Programmatic sequence* (sosial dan simbolis)

Programmatic sequence merupakan cara dan peristiwa dari suatu event yang terencana pada ruang. Sebagai program, *sequence* ini merupakan bentuk formal dari cara bekerja, perayaan, kegiatan belajar, dan lain – lain. Perayaan, upacara, aktivitas, dan kejadian – kejadian memiliki *programmatic sequence*. Dengan demikian, orang harus masuk dan mengalami ruang serta bersosialisasi di dalamnya hingga akhirnya membentuk *programmatic sequence*. *Programmatic sequence* ini lebih bersifat sosialis dan simbolis. Sebagai contoh, dalam suatu perayaan, tata cari perayaan dilihat dari dekorasi yang terdapat pada ruang. *Spatial sequences* yang bersifat struktural dan menghasilkan pengalaman – pengalaman yang subjektif dibangkitkan kembali oleh *programmatic sequence*.



Setiap *sequence* yang dilakukan akan membentuk pola transisi yang ada menjadi tiga jenis, yakni pola gradasi (pada pola ini terdapat urutan transisi yang saling berhubungan dan bertahap dari satu bagian transisi menuju bagian transisi lain), pola kontradiktif (pada pola ini terdapat transisi pada dua hal yang kontras berbeda, contohnya antara ruang yang gelap dan ruang yang terang) dan pola yang sama (pada pola ini terdapat penyatuan antara dua hal sehingga sulit dipisahkan, seperti penggunaan kaca yang memungkinkan terjadinya transisi antara dua ruang yang kelihatan saling berhubungan). Setiap transisi menandakan perubahan atau transformasi bentuk, transformasi hubungan sifat dan bentuk, dan transformasi gabungan keduanya.

“ The transition to a new age requires a change in our perception and conception of space – time, the inhabiting of places, and of containers, or envelopes of identity. It assumes and entails an evolution or a transformation of forms, of relations of matter and form and of interval between: the trilogy of constitution of place”

Luce Irigaray (Architecture From The Outside, 2001)

Selain itu, transisi sangat erat kaitannya dengan waktu berlangsungnya transisi tersebut. Sebagai perantara, transisi akan menjadi suatu rangkaian yang akhirnya menjabarkan posisi atau keberadaan dan identitas dari ruang liminal. Akhirnya, ruang liminal akan secara simultan menggabungkan dan memisahkan dua tempat, “here” dan “there”.

Dari teori ruang liminal sebagai ambang dan ruang liminal sebagai medium, maka dapat disimpulkan bahwa ruang liminal sebagai ambang dapat ditemukan jika ruang tersebut berada pada dua hal atau dua ruang yang berbeda jauh, sedangkan ruang liminal sebagai medium dapat ditemukan jika ruang tersebut berada di antara dua hal yang sama atau berkaitan. Secara keseluruhan, dapat dipahami bahwa pada ruang liminal tidak terdapat identitas yang menjadikannya sebagai *place*. Ruang liminal juga dapat ditemui pada ruang yang



memungkinkan terjadinya kegiatan yang berulang – ulang yang menyebabkan terjadinya perpindahan dan mobilitas.

Menurut Paredes (*Bazaar as a Liminal Space*, 2010), *liminal space is an in-between space which defines the limits, makes connections, and affects transition*. Paredes juga mengatakan bahwa ada beberapa aspek dari ruang liminal yang harus ada berdasarkan prosesnya, yakni digunakan secara mayor, mengharuskan suatu kondisi *publicness* tertentu, digunakan dalam waktu yang lama dan lebih banyak digunakan sebagai sirkulasi. Dengan demikian, aspek spasial dari ruang liminal sebaiknya menjawab kebutuhan dari perpindahan pengguna ruang liminal sehingga ruang liminal dapat berfungsi sebagai konektor, bukan sebagai fragmen yang terisolir. Selain itu, ruang liminal berada pada titik pertemuan ataupun titik pusat yang memungkinkan terjadinya pertemuan ataupun penyebaran dari berbagai ruang.

2.4 Stasiun

Sejak penemuan mesin uap di awal abad ke – 19 dan dibangunnya stasiun kereta api pertama di dunia. Stasiun kereta api berperan sebagai *ucleus* bagi suatu kota. Stasiun merupakan salah satu elemen penting dalam sebuah kota. Stasiun tidak hanya sebagai tempat persinggahan sementara orang – orang yang ingin mencapai tujuannya, tetapi juga sebagai titik sebar pada sebuah kota. Stasiun juga menyediakan ruang bagi masyarakat untuk bersosialisasi, tempat dimana manusia – manusia bertemu dan dapat mengobrol sampai larut malam sambil menunggu kereta yang lewat.

2.4.1 Pengertian Stasiun

Dalam Webster International Dictionary, stasiun berarti *the place in which anything stands, a place or building equipped for some particular kind of work*. Stasiun menjadi pusat dimana setiap kegiatan berlangsung. Dengan demikian, stasiun kereta api dapat diartikan sebagai tempat pertemuan dan pergantian antara pemakai sistem angkutan kereta api dengan sistem angkutan lainnya. Bila

Universitas Indonesia



ditelusuri lebih lanjut lagi, stasiun sebenarnya tidak hanya berperan sebagai akhir atau awal perjalanan, tetapi juga merupakan sebuah pintu dimana penumpang kereta api bergerak menuju tujuan masing – masing dalam sebuah kota.

A station is considered not as the end of a line, but as the distributing point in any city of the first magnitude.

(W. S. Richardson, *The History of Engineering, Construction and Equipment of the Pennsylvania Railroad Company's New York Terminal and Approaches*)

Seperti yang dikatakan Winston Churchill, *we shape our building and afterwards they shape us*, ini juga berlaku dalam stasiun. Stasiun mempengaruhi sekaligus dipengaruhi oleh lingkungan sekitarnya. Stasiun tersusun atas site, struktur, kulit luar bangunan, utilitas, ruang, dan isi di dalamnya.

Secara garis besar, stasiun memberikan ruang bagi:

- a. sirkulasi berupa akses dari dan menuju kereta
- b. operasional berupa penjualan tiket dan layanan jasa lainnya serta akomodasi bagi pegawai stasiun
- c. tanda keberadaan stasiun tersebut, berupa signage, pintu keluar menuju kota, tempat olahraga, daerah komersial, dan titik pemberhentian angkutan transportasi lainnya.
- d. fasilitas komersil
- e. tempat pergantian sarana transportasi

Sehubungan dengan penempatannya dalam kota, stasiun kereta api dan jalur kereta api selalu berhubungan dengan elemen ekistik kota, yang berarti komposisi ruang – ruang kehidupan (human settlement) dari berbagai ukuran dan terdiri dari 4 kategori dasar, yakni:

1. Bagian homogen berupa rumah tinggal
2. Bagian pusat berupa tempat perbelanjaan, pusat kebudayaan, dan kantor
3. Bagian sirkulasi berupa jalan
4. Bagian khusus berupa zona industri dan perbelajaran



Dalam suatu kota, ada jalur kereta api yang bersinggungan dengan elemen ekistik kota tersebut di atas. Namun, ada juga kereta api yang bergerak pada jalur khusus, yakni subway (di bawah tanah), elevated (jalurnya ditinggikan), sunken (rel kereta berada di dalam saluran yang berbentuk seperti selokan besar), dan pinggiran kota (rel kereta api yang mengelilingi pinggiran kota)

2.4.2 Jenis - jenis stasiun kereta api

Setiap stasiun yang ada memiliki karakteristik sendiri sesuai dengan latar belakang budaya, keadaan sosial, ekonomi, fungsi, dan jenis stasiun. Berdasarkan pembedanya, stasiun kereta api dapat dibedakan menjadi:

- a. Stasiun kereta api berdasarkan jenis pelayanan
 - Stasiun yang diperuntukkan bagi penumpang (orang dan bagasi)
 - Stasiun barang yakni stasiun yang diperuntukkan untuk bongkar muat barang dengan segala perlengkapannya
- b. Stasiun kereta api berdasarkan situasi dan letaknya terhadap jaringan kereta api
 - Stasiun akhir dimana kereta api memulai dan mengakhiri perjalanannya
 - Stasiun antara, yakni stasiun yang terletak pada jalur terusan kereta api. Stasiun antara dibedakan menjadi stasiun antar sederhana dimana tidak ada jalur percabangan dan stasiun antara percantuman dimana terdapat jalur percabangan atau beberapa jalur menjadi satu.
- c. Stasiun kereta api berdasarkan besar dan kesibukannya
 - Stasiun kecil merupakan stasiun sederhana yang menjadi tempat pemberhentian sementara dan terdapat fasilitas – fasilitas yang terbatas seperti loket, peron dan ruang petugas.
 - Stasiun sedang dimana stasiun ini lebih besar dari stasiun kecil dan memiliki beberapa tambahan fasilitas dan ruang administrasi
 - Stasiun besar dimana stasiun ini memiliki fasilitas yang lengkap. Stasiun besar biasanya memiliki hubungan dengan kota lain. Di stasiun besar, biasanya kuantitas kereta api yang berangkat dari dan menuju stasiun banyak.
- d. Stasiun berdasarkan peletakannya terhadap tanah



Untuk menyesuaikan dengan jalur kereta api dan pemanfaatan lahan yang lebih efisien, maka terdapat stasiun yang tidak hanya berada pada ground level, di antaranya stasiun yang ditinggikan dan stasiun yang diturunkan dari ground level.

Berdasarkan fungsinya, stasiun dapat dibedakan menjadi:

a. *City Centre Terminal*

Stasiun berfungsi sebagai inti kegiatan transportasi kereta api di sebuah kota. Stasiun ini digunakan sebagai tempat persinggahan kereta dalam kota maupun antarkota. Stasiun ini biasanya memiliki hubungan dengan airport atau terminal transportasi lainnya dan merupakan stasiun akhir dari jalur kereta api.

b. *Rail to rail interchanges*

Stasiun ini berfungsi sebagai tempat pergantian rute kereta api. Pada stasiun ini, peron dibuat sedemikian rupa pengorganisasiannya sehingga memudahkan penumpang untuk bertukar jalur kereta

c. *Bus to rail interchanges*

Stasiun ini terletak pada jalur – jalur penting yang dilewati oleh stasiun kota. Stasiun ini menyediakan pangkalan bis, ruang tunggu, restoran, serta sistem informasi yang jelas bagi penumpang yang berpindah. Selain itu, ada kejelasan akses bagi penumpang yang ingin berpindah alat transportasi

d. *Airport Stations*

Stasiun ini melayani penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan pesawat terbang. Stasiun ini biasanya berdekatan dengan bandara dan terletak di pinggiran kota. Idealnya, sebuah airport station dilweati oleh jalur kereta utama dalam kota, walaupun di beberapa airport besar di dunia, stasiunnya juga digunakan sebagai tempat persinggahan kereta api internasional. Hal ini tentunya mempermudah pergerakan penumpang.

e. *Road Rail Station*

Stasiun ini merupakan jenis stasiun yang masih jarang ditemukan dan unik, dimana kendaraan (mobil) diangkut dengan gerbong – gerbong kereta untuk mencapai tujuan.

f. *Rail to sea interchanges*



Selain berhubungan dengan bis dan pesawat terbang, kereta api juga berhubungan dengan alat transportasi air

g. *Parkway station*

Stasiun ini menyediakan tempat parkir buat kendaraan pribadi dimana pemiliknya melanjutkan perjalanan dengan kereta api. Tempat parkir ini biasanya terintegrasi dengan bangunan utama stasiun

h. *Suburban station*

Stasiun ini melayani kebutuhan bertransportasi di daerah suburban. Stasiun jenis ini sering bermasalah dengan kepadatan pengunjung di saat – saat pergi dan pulang kantor. Namun, di luar jam – jam tersebut, stasiun cenderung kosong dan tidak berpengunjung.

i. *Light rail system*

Ini merupakan sistem transportasi yang sedang marak saat ini. Stasiun ini cenderung bersifat simple dan compact, mulai dari peron yang pendek (karena keretanya terdiri dari 2 -3 gerbong), kanopi, ruang tunggu, dan penjualan tiket.

j. *Small town dan rural station*

g. *Underground stations*



BAB 3

EKSISTENSI STASIUN JAKARTA KOTA DALAM KONTEKS URBAN JAKARTA

Bab ini membahas tentang perkembangan transportasi di kota Jakarta yang mendukung muncul dan berkembangnya jalur kereta api dan stasiun di kota Jakarta. Kemudian, pembahasan diarahkan kepada sejarah terbentuknya stasiun Jakarta kota dan bangunan stasiun Jakarta kota.

Stasiun Jakarta kota yang menjadi objek studi kasus merupakan stasiun yang dirancang sebagai stasiun utama kota Batavia (Jakarta). Stasiun ini merupakan stasiun akhir dimana pada stasiun inilah titik berakhir dan bermulanya kereta yang mengakses wilayah Pulau Jawa. Hal ini sangat memungkinkan bagi stasiun Jakarta kota untuk berperan sebagai pintu masuk setelah turun dari kereta bagi para pendatang yang berasal dari luar kota Jakarta, sekaligus sebagai pintu keluar bagi masyarakat untuk menuju ke wilayah lain di Pulau Jawa dengan menggunakan alat transportasi kereta. Stasiun ini saya pilih berdasarkan sebuah asumsi bahwa pergerakan penumpang yang baru turun dari kereta, akan langsung melewati stasiun tanpa berdiam lama di dalamnya. Di sisi lain, pada stasiun terjadi mobilitas yang memungkinkan terjadinya beragam karakteristik ruang liminal di dalamnya. Hal ini menyebabkan stasiun Jakarta kota hanya berperan sebagai ruang liminal yang memperantarai perpindahan penumpang tersebut dari kereta menuju tempat berikutnya, baik itu dengan berjalan kaki ataupun dengan menggunakan transportasi lain.

Selain itu, peletakan stasiun Jakarta kota berdekatan dengan kawasan kota Tua Jakarta dimana kawasan ini termasuk kawasan yang dilindungi oleh pemerintah sebagai kawasan dengan bangunan cagar budaya. Hal ini mendukung stasiun Jakarta kota sebagai penanda dan gerbang masuk menuju kawasan ini. Ini pulalah yang mendukung peran stasiun Jakarta kota sebagai ruang liminal dalam konteks urban Jakarta.



3.1 Perkembangan alat transportasi di kota Jakarta

Sejarah transportasi kota Jakarta bermula dari pelabuhan Sunda Kelapa, yang merupakan pelabuhan yang letaknya cukup strategis dan ramai. Awalnya, pelabuhan ini digunakan untuk transportasi barang-barang dagangan dengan pedagang-pedagang dari India dan Cina. Namun, pada tahun 1859, Sunda Kalapa tidak seramai masa-masa sebelumnya. Hal ini disebabkan oleh semakin dangkalnya air di pelabuhan ini sehingga kapal – kapal tidak dapat bersandar pada pelabuhan. Kondisi ini menyebabkan sulitnya pengangkutan barang – barang karena harus menggunakan perahu kecil dari kapal menuju pelabuhan. Oleh karena itu, dibangunlah pelabuhan baru di daerah Tanjung Priuk, sekitar 15 km ke arah timur dari pelabuhan sunda kalapa. Hal ini didukung pula dengan pembangunan jalan kereta api pertama antara Batavia – Buitenzorg (Bogor) yang mendorong lancarnya distribusi barang.

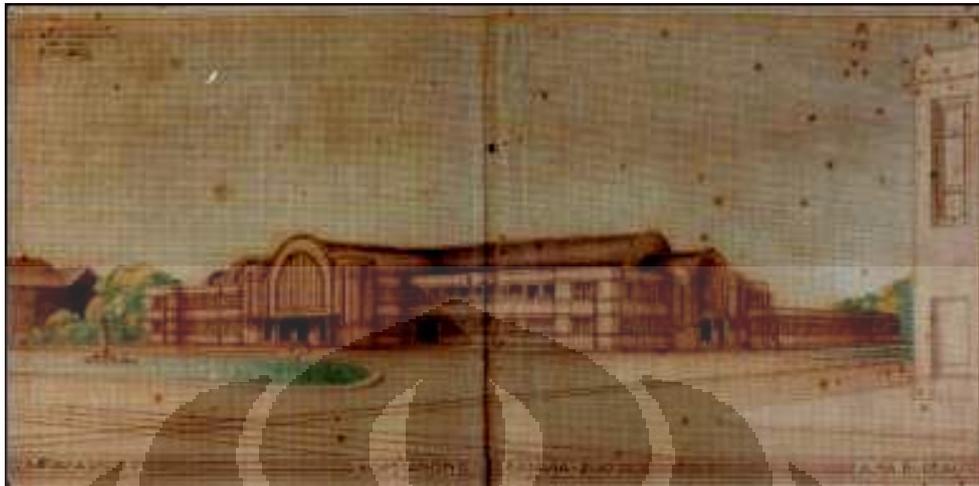
Beberapa tahun sebelumnya, muncul alat transportasi berupa trem berkuda yang ditarik empat ekor kuda, yang diberi besi pada bagian mulutnya. Oleh sebab itu, Jakarta dikenal sebagai kota yang memiliki infrastruktur dasar perkotaannya berupa infrastruktur transportasi seperti pelabuhan dan jalur kereta api. Perkembangan transportasi kota Jakarta pun semakin berkembang ketika pemukiman muncul di wilayah sekitar pelabuhan. Pada saat itu, jalan-jalan penghubung di daerah sekitar pelabuhan mulai dibangun dan Jakarta sudah berubah menjadi sebuah kota yang modern, yang pada saat itu dikenal dengan Batavia. Pada tahun 1943, sebelum Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya, ada angkutan massal yang disebut *Zidosha Sokyoku* (ZS). ZS merupakan alat transportasi berupa sebuah gerobak yang ditarik seekor sapi. Lalu, pada tahun 1910, Jakarta memiliki jaringan trem, dimana trem adalah kereta dalam kota yang digerakkan oleh mesin uap. Pada saat itu, trem merupakan angkutan massal pertama yang ada di Jakarta. Jaringan trem ini pun sudah melayani arus perpindahan dari pelabuhan hingga kampung melayu sehingga transportasi massal menjadi pilihan utama masyarakat untuk berpergian di dalam kota.



Ketika presiden Sukarno memerintahkan penghapusan trem dari Jakarta, penggunaan kendaraan pribadi mulai berkembang pada tahun 1960. Namun, ketika trem dihapus, ketiadaannya tidak diimbangi dengan penambahan jumlah bus. Perkembangan transportasi di Jakarta pun berjalan seiring dengan perkembangan politik di Indonesia. Pada saat itu, politik Indonesia merupakan politik yang bersifat progresif revolusioner, diman politik ini berpihak pada Blok Timur yang sedang berkonfrontasi dengan Blok Barat yang dijuluki Nekolim (neokolonialisme, kolonialisme, dan imperialisme). Hal ini mempengaruhi keberadaan bus-bus yang beroperasi di Jakarta, dimana mayoritas bus yang beroperasi adalah bus yang berasal dari Eropa Timur. Akan tetapi, karena jumlahnya tidak banyak, opletlah yang mendominasi angkutan di Jakarta.

Kemudian, pada tahun 1970an terjadi peningkatan jumlah kendaraan secara signifikan di Jakarta dan menandai revolusi transportasi di Jakarta. Masyarakat berlomba-lomba untuk memiliki kendaraan pribadi. Pemerintah pun seakan mendukung program ‘pembelian kendaraan pribadi’ ini. Jalan-jalan utama diperlebar, jalur-jalur ditambah, dan kebijakan-kebijakan lain yang semakin memanjakan penggunaan mobil pribadi. Akumulasi akibat dari kebijakan ini adalah kapasitas jalan yang sudah tidak mampu lagi menampung arus kendaraan yang melintas di atasnya sementara pertumbuhan pemilikan kendaraan tetap saja tinggi. Melihat kondisi ini, pemerintah pun semakin mengembangkan alat transportasi massal dan memperbaiki sistem angkutan umum di kota Jakarta untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi dan beban jalan. Hingga akhirnya, pada masa kepemimpinan Sutowo, pengadaan bus TransJakarta mulai disemarkan dan alat transportasi ini dirancang menjadi tulang punggung konsep sistem transportasi makro/massal. Pada awalnya, trans Jakarta atau yang lebih dikenal dengan busway ini disediakan dengan 7 koridor efektif dan 329 armada bus. Saat ini, pemerintah pun sedang menggalakkan pembangunan *mass rapid transit* (MRT), yang akan diintegrasikan dengan busway, rel kereta api, angkutan umum, dan bus yang menjadi alat transportasi Jakarta sekarang ini.

3.2 Sejarah Terbentuknya Stasiun Jakarta kota



Gambar 3.1 Perspektif Stasiun Jakarta kota
(Sumber: koleksi M.van Ballegoijen de Jong)

Pembangunan jalur rel kereta api di Jakarta baru dimulai pada tahun 1870. Pada tanggal 16 September 1871, diresmikan jaringan rel pertama oleh *Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) sejauh 9 km yang menghubungkan Kleine Boom (Pelabuhan Sunda Kelapa) ke *Koningsplein* (Gambir). Di tahun 1873, NISM membuka jalur Batavia ke *Buitenzorg* (Bogor). Di Batavia, stasiun pusat kala itu adalah Station Batavia. Stasiun ini lebih dikenal sebagai *Batavia Noord* (Batavia Utara) dan letaknya kini ada di sekitar gedung BNI 46 Jakarta Kota.

Selanjutnya, pada tahun 1887, perusahaan *Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij* (BOS) membuka jalur kereta api baru dari Batavia ke Bekasi, Karawang, hingga ke Bandung. Di sini, BOS membuka stasiun baru dan memberikan nama kepada stasiun ini dengan stasiun BEOS, *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij*, yang berarti Maskapai Angkutan Kereta Api Batavia Timur. Namun, ada beberapa pendapat yang menyebutkan bahwa BEOS merupakan singkatan dari *Batavia En Omstreken* – BEOs (Batavia dan sekitarnya). Pada masa ini terdapat banyak denah dan rancangan untuk stasiun utama yang baru. Namun, hingga akhir abad ke – 19, terdapat dua buah stasiun yang beroperasi yakni stasiun Batavia Noord dan stasiun Beos. Mungkin untuk

Universitas Indonesia

memudahkan pengenalan terhadap kedua stasiun ini, stasiun Beos disebut sebagai *Batavia Zuid* (Batavia Selatan) sehingga ada stasiun Batavia Utara dan stasiun Batavia Selatan dimana keduanya berjarak sekitar 200 meter.

Pada tahun 1913, jalur Batavia-Bogor dijual kepada pemerintah Hindia Belanda dan dikelola oleh perusahaan kereta api negara (*Staatsspoorwegen- SS*). Pada tahun 1923, *Batavia Zuid* yang sekarang dikenal dengan Stasiun Jakarta kota, dijual jalurnya kepada SS dan stasiun ini secara resmi ditutup untuk dibongkar, sedangkan stasiun Batavia Utara digunakan sebagai stasiun utama untuk sementara sebelum stasiun yang baru selesai. Emplasemen pada stasiun ini diperluas dengan ditambahnya jalur kereta. Lalu, pada tahun 1926, pembangunan terhadap stasiun baru dibahas secara serius.



Gambar 3.2 Stasiun Jakarta kota dan *stationplein*
(dari kiri atas, ke bawah, lalu kanan : tahun 1900, 1929, 1939)

Pada tahun 1927, Frans Johan Louwrens Ghijssels, seorang arsitek kelahiran Tulung Agung, diminta untuk mendesain stasiun yang sudah dibongkar tersebut. Ghijssels bersama kedua orang temannya yakni Assenbergh dan Hens dari

Universitas Indonesia



Algemeen Ingenieurs-en Architectenbureau (AIA) mengerjakan rancangan untuk stasiun ini. Pertama – tama, Ghijsels membuat berbagai macam sketsa untuk entrance utama pada fasad bagian depan, hingga akhirnya tergambar suatu bangunan yang lebar dengan ketinggian yang rendah, pada bagian tengah terbagi, dan entrance melengkung dengan atap berkonstruksi baja dimana entrance ini berhadapan langsung dengan jalur kereta api di belakangnya. Kemudian, desain ini diperbaharui hingga pada akhir Juni 1927, desain yang pasti telah selesai.

Pada tanggal 8 Oktober 1929, stasiun utama Batavia yang baru diresmikan dan diberi nama Stasiun *Batavia Benedenstad*. Namun, penduduk Batavia tetap menyebut stasiun ini dengan stasiun BEOS dan bertahan hingga saat ini. Peresmian stasiun ini dilakukan oleh Gubernur Jendral JHR. A.C.D. de Graeff. Dalam peresmian ini dilaksanakan ritual berupa menanam kepala kerbau. Satu buah kepala kerbau ditanam di Stationsplein, tepatnya di antara jam dan pintu utama stasiun, dan satu lagi ditanam di belakang bangunan stasiun yang baru. Pada saat yang bersamaan, stasiun Batavia Noord ditutup dan kemudian hari dibongkar. Pada saat itu, stasiun ini dikenal sebagai bangunan terindah di Timur. Hal ini tercatat oleh Javabode pada tanggal 17 Oktober 1929 yang menuliskan “*Batavia South stands as a monument to show us and our descendents what should be understood by economies. It has becomes a station which makes a commanding impression and can be regarded as one of the most beautiful in the east!*”

3.3 Stasiun Jakarta kota

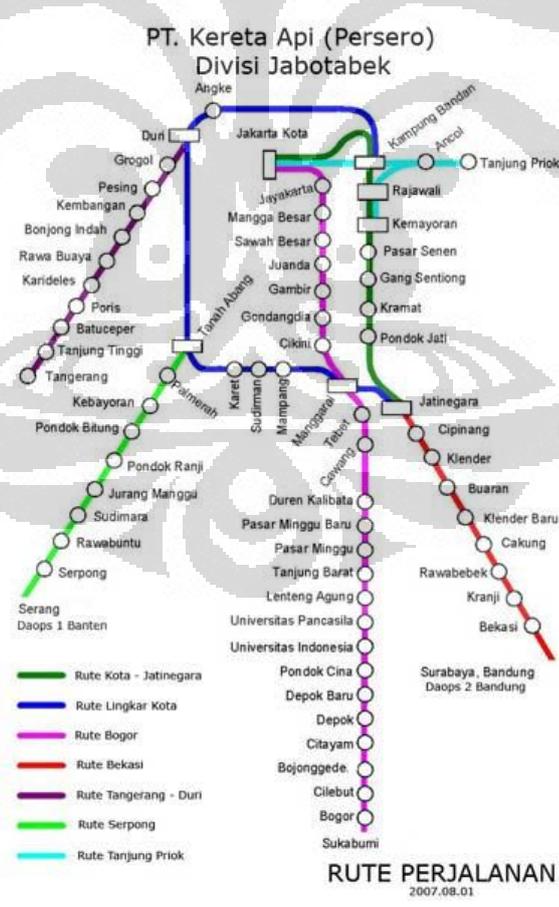
Stasiun Jakarta kota merupakan stasiun yang tidak memiliki keberlanjutan jalur. Dengan kata lain, stasiun ini dapat disebut sebagai stasiun akhir. Selain itu, stasiun Jakarta kota merupakan stasiun yang menjadi tempat pemberhentian akhir dan tempat bermulanya keberangkatan stasiun – stasiun yang berasal dari wilayah Jabodetabek dan Pulau Jawa. Dengan demikian, secara garis besar, stasiun Jakarta kota berfungsi sebagai *city centre terminal*. Peranan stasiun Jakarta kota sebagai *city centre terminal* semakin berkembang saat ini dengan adanya halte trans Jakarta yang berada di depan stasiun Jakarta kota.

Universitas Indonesia



Gambar 3.3 Kawasan stasiun Jakarta kota pada tahun 1940, 1900 dan sekarang

Dengan berkembangnya sistem transportasi di Indonesia, jalur kereta api di wilayah Jabodetabek dan Pulau Jawa pun semakin berkembang dan bertambah. Stasiun Jakarta kota menjadi pusat bagi perkembangan transportasi dan lingkungan di wilayah sekitar stasiun Jakarta kota. Hal ini disebabkan stasiun Jakarta kota berada pada titik akhir pemberhentian semua kereta yang berada di Pulau Jawa.

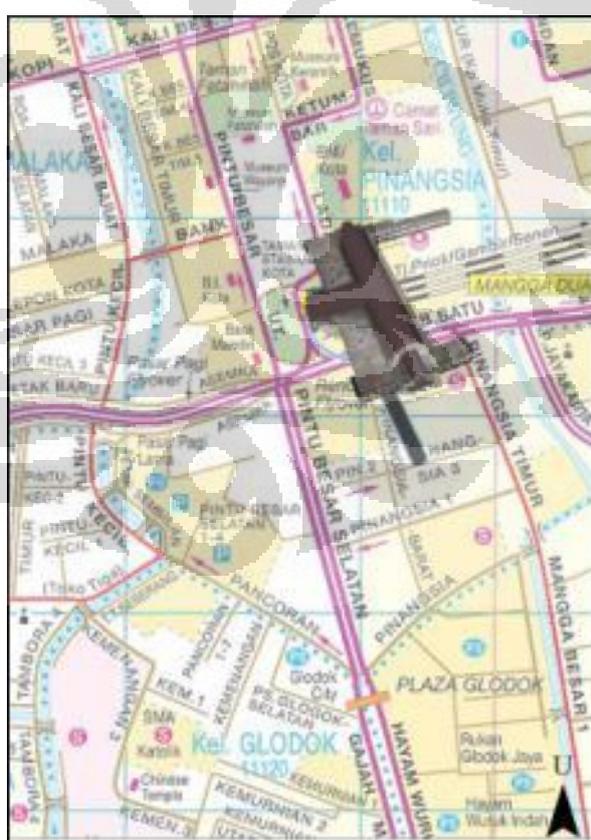


Gambar 3.4 Rute perjalanan kereta di wilayah Jabodetabek tahun 2007



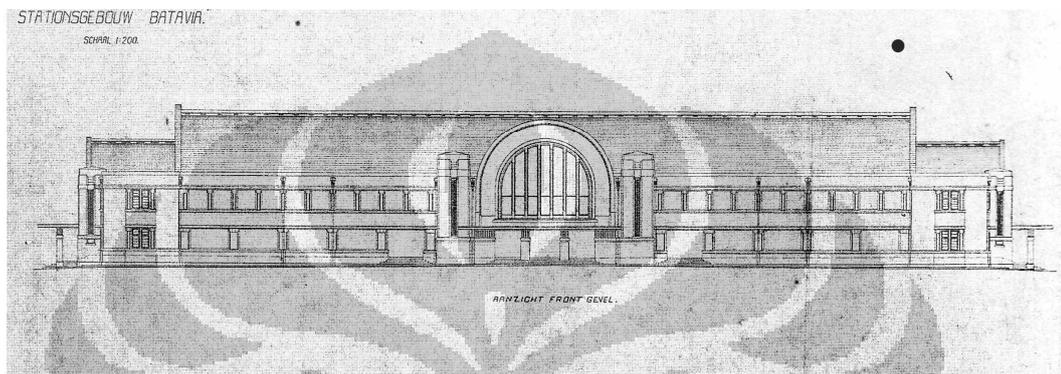
Gambar 3.5 Jaringan transportasi di Pulau Jawa

Stasiun Jakarta kota terletak pada Jl. Taman Stasiun Jakarta kota No. 1, Jakarta Barat. Stasiun ini berdekatan dengan kawasan kota Tua Jakarta dan dilingkupi oleh pusat bisnis kota Jakarta seperti Mangga Dua, Glodok, dan Tanah Abang. Berikut adalah peta stasiun Jakarta kota:

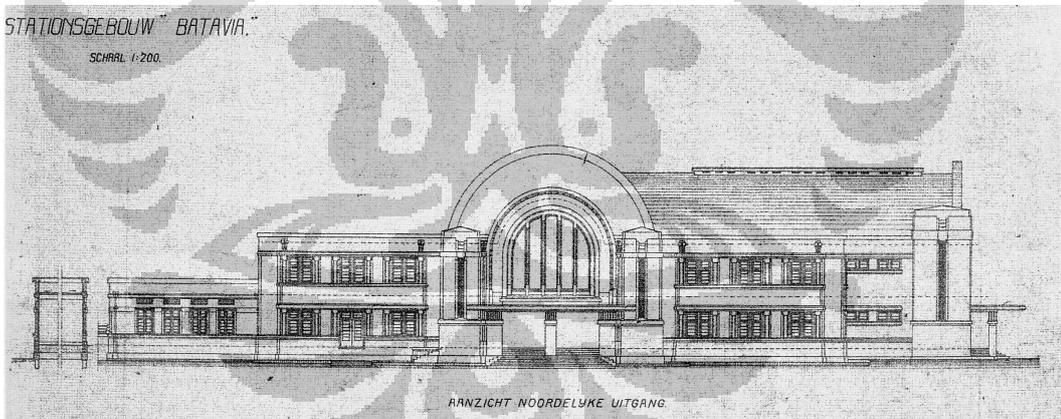


Gambar 3.6 Peta stasiun Jakarta kota

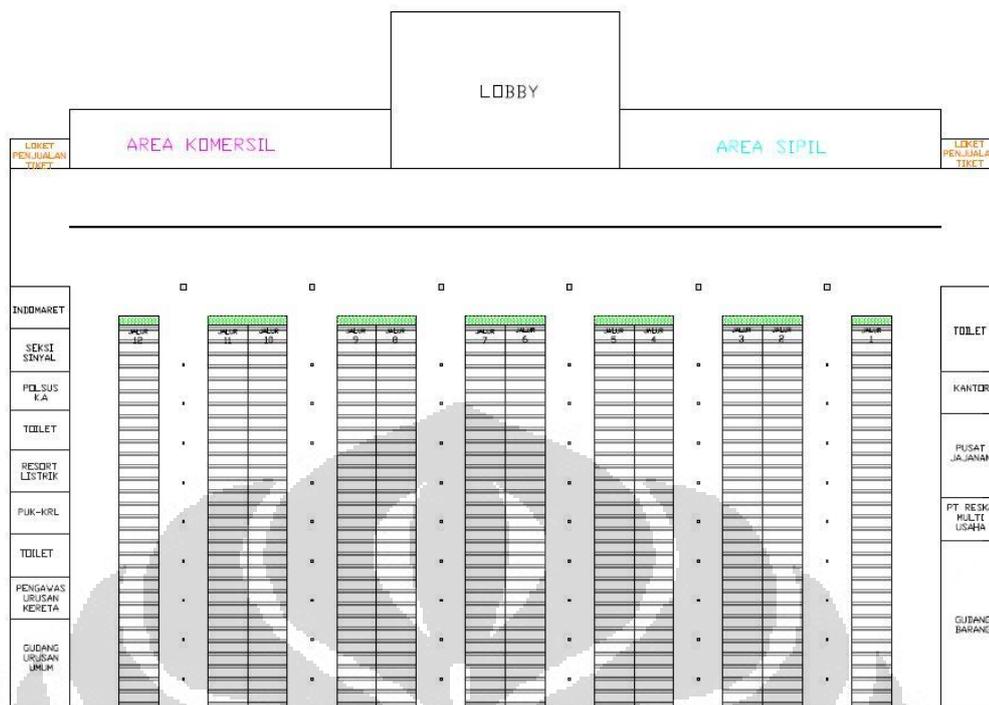
Ghijssels mendesain stasiun Jakarta kota dengan fasad bagian depan memanjang dan bagian *entrance* utama berbentuk kurva (melengkung) untuk menunjukkan stasiun Jakarta kota sebagai bangunan monumental. Selain itu, *entrance* yang melengkung ini diulangi pada sisi utara dan selatan stasiun dalam skala yang lebih kecil.



Gambar 3.7 Fasad bagian depan Stasiun Jakarta kota
(Sumber: koleksi M.van Ballegoijen de Jong)



Gambar 3.8 Fasad bagian utara Stasiun Jakarta kota
(Sumber: koleksi M.van Ballegoijen de Jong)



Gambar 3.9 Denah skematik lantai dasar stasiun Jakarta kota

Keindahan bangunan stasiun didukung dengan adanya lapangan rumput luas yang berada di depan stasiun. Lapangan rumput ini disebut dengan nama *stationsplein*. Pada lapangan rumput ini terdapat air mancur di tengah lapangan. Namun, saat ini *stationplein* dialihfungsikan menjadi halte trans Jakarta dan ditutupi oleh pepohonan yang ada di sekitarnya.



Gambar 3.10 Kondisi *stationplein* saat ini (2011)

(Sumber: dokumentasi pribadi)

Selain itu, hampir pada keseluruhan bangunan ini menggunakan ornamen Art Deco dengan pendetailan pada bagian loket, pintu, dan jendela. Selain itu,

atap pada bangunan stasiun berbentuk kurva (melengkung) dengan menggunakan konstruksi baja.



Gambar 3.11 *Entrance* (pintu masuk utama) Stasiun Jakarta kota



Gambar 3.12 Teras pada bagian *entrance* utama Stasiun Jakarta kota
(Sumber: dokumentasi pribadi)

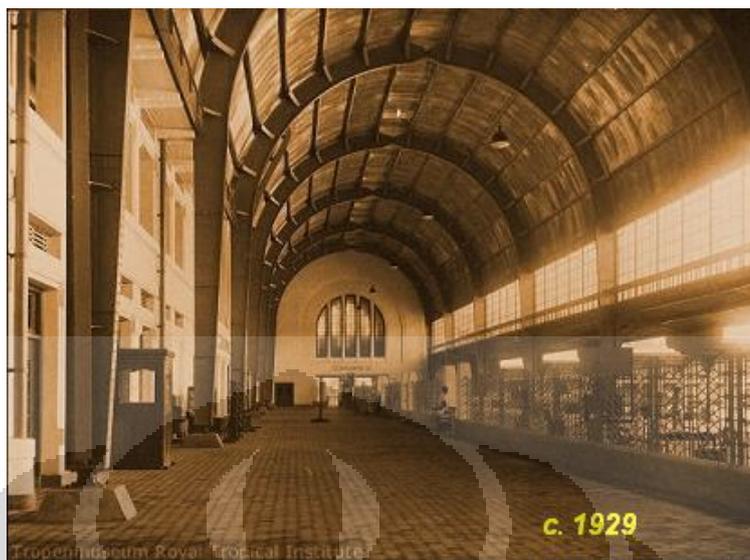


Gambar 3.13 Hall utama (setelah memasuki *entrance* utama)
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Hall utama ini sebelumnya digunakan sebagai tempat loket penjualan tiket. Namun, karena sering terjadi kemacetan di depan pintu utama stasiun Jakarta kota, pintu utama tidak dibuka lagi sehingga loket penjualan tiket dipindahkan ke bagian lobby stasiun. Pada hall utama ini terlihat dengan jelas bahwa bangunan stasiun Jakarta kota ini terdiri dari dua lantai. Ruang yang terdapat pada lantai dua bangunan stasiun merupakan ruang kantor bagi petugas/ pegawai kereta.



Gambar 3.14 Area sipil/ kantor di lantai dua bangunan (tepat di atas hall)
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 3.15 Lobby tengah stasiun



Gambar 3.16 Situasi di lobby tengah dilihat dari area sipil/ kantor
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Pada bagian lobby ini, terdapat gerbang yang membagi dua area lobby sehingga ada area lobby yang berhadapan langsung dengan peron stasiun dan ada area lobby yang berhadapan dengan kantor dan fasilitas dalam stasiun. Di sisi sebelah utara dan selatan lobby yang berdekatan dengan pintu keluar/ masuk, terdapat loket penjualan tiket yang berjumlah 17 loket. Loket ini masing – masing melayani penjualan tiket dengan tujuan yang berbeda – beda. Selain itu, di lobby

tengah terdapat beberapa fasilitas komersil seperti counter ATM, tempat makan AW, dan mini market.



Gambar 3.17 Akses dari loket tiket menuju lobby stasiun
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 3.18 Pembagian loket tiket pada stasiun
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 3.19 Fasilitas komersil yang terdapat pada stasiun Jakarta kota
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Pada bagian belakang stasiun Jakarta kota, terdapat 12 jalur kereta yang tersedia. Masing – masing jalur melayani akses kereta dari tujuan yang berbeda –

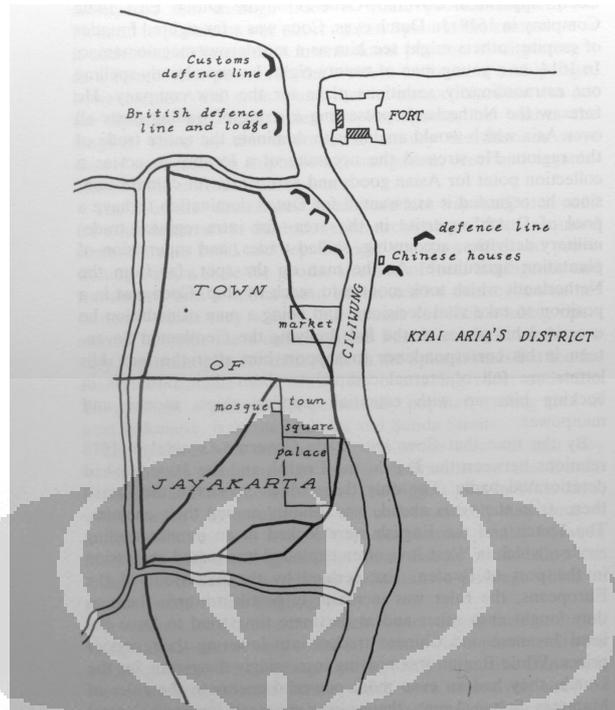
beda, seperti jalur 1 dan 2 melayani akses kereta menuju/ dari Bekasi, jalur 9 dan 10 melayani akses kereta menuju/ dari Pasar Senen, jalur 11 dan 12 melayani akses kereta menuju/ dari Depok dan Bogor, sedangkan jalur lain biasanya melayani akses kereta menuju/ dari luar kota Jakarta. Jalur – jalur ini bersebelahan dengan peron pada stasiun Jakarta kota dan kereta yang datang akan langsung disambut oleh lobby tengah pada stasiun.



Gambar 3.20 Situasi stasiun Jakarta kota di siang hari

3.4 Kawasan Kota Tua Jakarta dan perkembangannya

Perkembangan stasiun Jakarta kota tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota Tua Jakarta. Jakarta Kota berawal dari kampung kecil Jayakarta yang terletak di pinggir kota Ciliwung. Dari kampung kecil ini, berkembanglah menjadi kota dagang yang dangat diperhitungkan sejak VOC datang dan mendirikan Batavia pada abad ke 17.



Gambar 3.21 Jayakarta pada tahun 1618

(Sumber: F. de Haan, *Oud Batavia*, Batavia 1922)

Kota Tua menjadi cikal bakal perkembangan kota Jakarta hingga terbentuknya saat sekarang ini. Hal ini dapat dilihat dari begitu banyaknya bangunan bersejarah di kawasan kota Tua ini yang dulunya merupakan bangunan penting seperti balai kota (sekarang disebut Museum Fatahillah). Dulunya kota Tua ini merupakan pintu gerbang utama masuk Jakarta setelah melalui Pelabuhan Sunda Kelapa. Dikarenakan letaknya yang strategis, kota Tua menjadi ibukota Batavia dan pusat kegiatan ekonomi serta politik Hindia Belanda pada saat itu. Hal ini juga dapat terlihat jelas pada saat sekarang, dimana kota Tua masih menjadi kawasan perdagangan. Kota Tua yang mungkin terlihat tidak terurus tapi sebenarnya dilingkupi oleh pusat bisnis, seperti Glodok, Mangga Dua, dan Tanah Abang.

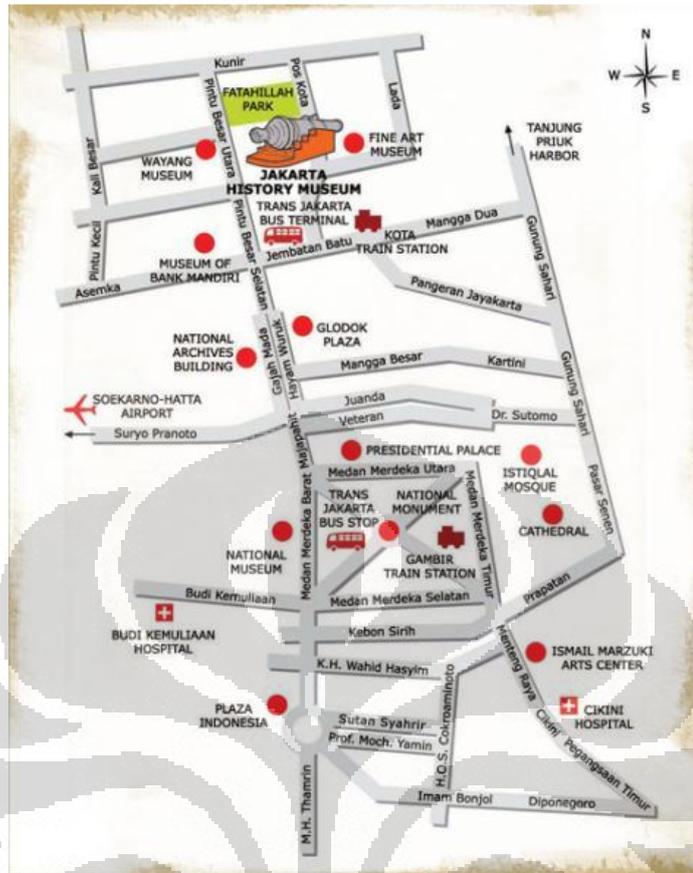
Kondisi kota Tua saat ini tidak lepas dari masa jabatan Gubernur Jakarta pada saat itu. Sebenarnya pada saat Gubernur Ali Sadikin (1966-1977) menjabat, usaha untuk revitalisasi kawasan kota Tua sudah dicanangkan melalui Surat Keputusan KDKI Jakarta No. Cd.3./1/1/1970 dan sudah dilakukan untuk 864 ha wilayah Jakarta Kota dan sekitarnya, yang melingkupi daerah Glodok hingga

Universitas Indonesia



Pelabuhan Sunda Kelapa untuk melindungi bangunan bersejarah ini. Akan tetapi, usaha tersebut tidak dilanjutkan oleh Gubernur DKI Jakarta yang lain (setelah Gubernur Ali Sadikin mangkat), dimulai dari Gubernur Tjokropranolo (1977-1982) yang lebih banyak mengerjakan penataan pedagang kecil dan kesejahteraan buruh, Gubernur R. Soeprapto (1982-1987), hingga Gubernur Wiyogo Atmodarminto (1987-1992), yang lebih banyak mengurus masalah perkotaan seperti masalah infrastruktur.

Kemudian, pada masa jabatan Gubernur Soerjadi Soedirja (1992-1997), usaha untuk memperhatikan kondisi kawasan kota Tua dimulai kembali, dari pemugaran kembali bangunan bersejarah hingga kondisi fisik jauh lebih baik daripada kondisi pada masa gubernur sebelumnya. Akhirnya, pada saat Sutiyoso (1997-2007) menjabat, yang pada awalnya hanya menelantarkan kawasan kota Tua hingga pada akhirnya pada tahun 2006, setahun sebelum jabatannya berakhir, revitalisasi Kota Tua digaungkan. Sutiyoso menerbitkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 34 tahun 2006 tertanggal 27 Maret mengenai penguasaan perencanaan penataan Kota Tua. Hal ini sungguh sangat disayangkan, karena melihat dari sejarah yang pernah ditorehkan oleh kawasan Kota Tua, dan begitu pentingnya kawasan kota Tua ini pada zaman Hindia Belanda hingga saat ini, pemeliharaan Kota Tua dinomorduakan baik dari segi pemeliharaan fisik bangunan hingga segi infrastruktur dan utilitas yang memburuk. Namun, berbagai kegiatan seni masih sering dilaksanakan di area kota Tua, khususnya pada hari libur dan sabtu malam. Kegiatan ini pulalah yang mendorong perkembangan penggunaan dan pelestarian kota Tua. Selain itu, letak stasiun Jakarta kota dan halte trans Jakarta yang berdekatan dengan kawasan ini mendukung berkembangnya dan mudahnya kawasan ini untuk dapat diakses oleh masyarakat, baik yang berasal dari kota Jakarta maupun dari luar Jakarta, khususnya dalam wilayah Pulau Jawa.



Gambar 3.22 Kawasan kota Tua dan lingkungan di sekitarnya



BAB 4

STASIUN JAKARTA KOTA SEBAGAI RUANG LIMINAL

Bab ini membahas identitas dan keberadaan stasiun sebagai ruang liminal dan liminalitas yang ada di dalamnya. Identitas dan liminalitas pada stasiun Jakarta kota dilihat dari keberadaan stasiun Jakarta kota sebagai ambang/*threshold*, *sequence* pengalaman ruang dan transisi yang dialami oleh pengguna stasiun serta keberadaan stasiun sebagai perantara. Media foto menjadi media yang digunakan untuk melihat liminalitas stasiun Jakarta kota. Selain itu, melalui media foto ini, akan tercipta liminalitas antara foto dan subjek yang melihatnya karena akan ada perbedaan pemikiran dalam memahami dan menelaah foto – foto tersebut yang pada akhirnya dikaitkan dengan kondisi yang terdapat pada foto dan kondisi sekarang.

4.1 Stasiun sebagai *threshold* atau ambang

Sebagai ambang, stasiun Jakarta kota menjadi batas dimana terbentuk dan berkembangnya kawasan kota tua Jakarta sebagai kawasan yang dilindungi oleh pemerintah. Selain itu, perkembangan ini didukung pula dengan perkembangan alat transportasi yang berada di sekitar stasiun dan berkaitan dengan stasiun Jakarta kota.

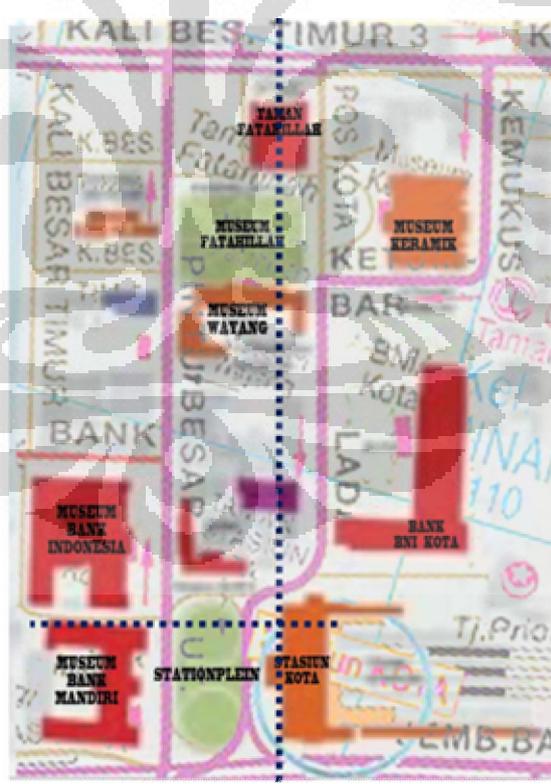
4.1.1 Stasiun Jakarta kota sebagai ambang terhadap kawasan kota Tua Jakarta

Kota tua Jakarta merupakan kawasan yang dilindungi dan dipelihara oleh pemerintah sebagai kawasan restorasi. Bangunan – bangunan yang berada di sekitar kawasan kota Tua Jakarta memiliki ciri khas tersendiri dengan fasad bangunan bergaya Eropa dan stasiun sebagai bangunan yang bergaya Art Deco. Selain itu, sebelumnya, bangunan – bangunan di dalam kawasan ini adalah bangunan – bangunan yang memiliki fungsi dan signifikan yang cukup penting

Universitas Indonesia

terhadap perkeonomian kota Jakarta, di antaranya gedung Museum BI yang dulunya adalah gedung pusat bank BI, gedung bank BNI, Museum Mandiri yang dulunya adalah kantor pos.

Jadi, tidak mengherankan jika bangunan – bangunan ini menjadi daya tarik bagi masyarakat di Jakarta ataupun luar kota Jakarta untuk datang dan menikmati kawasan ini. Di sinilah, stasiun Jakarta kota memainkan peran sebagai penanda serta sebagai gerbang masuk bagi orang – orang yang di Jakarta menuju kawasan kota Tua Jakarta dengan bangunan – bangunan yang tidak pernah/ jarang mereka lihat biasanya. Peran stasiun sebagai gerbang masuk bagi kawasan kota Tua didukung oleh letaknya yang berada pada simpul pertemuan deretan bangunan dalam kawasan ini. Letak stasiun Jakarta kota berada pada axis yang menghubungkan bangunan – bangunan bersejarah di kawasan ini sehingga memudahkan masyarakat untuk dapat mengakses kawasan kota Tua Jakarta.



Gambar 4.1 Letak stasiun Jakarta kota terhadap bangunan di kawasan kota Tua

Dilihat dari gambar di atas, stasiun Jakarta kota berada pada titik silang pertemuan antara kedua axis dari peletakan bangunan – bangunan di kawasan kota tua. Akibatnya, stasiun menjadi pusat dan sebagai *anchor* berkembangnya kawasan ini. Dengan berperannya stasiun Jakarta kota sebagai gerbang/ ambang terhadap kawasan kota Tua, maka taman pada bagian depan stasiun Jakarta kota seharusnya dapat menjadi teras atau beranda bagi kawasan ini. Sebagai teras terhadap kawasan ini, taman seharusnya menjadi gambaran kasar bagaimana kondisi kawasan ini. Selain itu, taman sebagai ruang hijau sudah selayaknya menghadirkan suasana baru terhadap masyarakat yang turun dari kereta dan memasuki ruang urban. Hal ini didukung oleh air mancur yang berada di tengah taman dimana air mancur ini seolah mendinginkan kota Jakarta yang panas dan padat.



Gambar 4.2 Perkembangan taman yang berada di depan stasiun Jakarta kota

Awalnya, *stationplein* atau lapangan stasiun Jakarta kota hanya ditanami pepohonan oleh pemerintah setempat. Kemudian, lapangan ini beralihfungsi menjadi taman kota yang terawat dan dapat digunakan oleh masyarakat umum. Namun, setelah ada halte trans Jakarta atau yang lebih dikenal dengan busway, fungsi taman mengalami perubahan. Dari gambar paling kanan, taman tampak tidak terawat dan tertutup. Pembangunan halte busway menutup lingkungan taman sehingga taman kurang berperan sebagai pengantar yang menarik bagi pengunjung kawasan kota Tua. Selain itu, pepohonan yang berada di sekeliling taman menutupi taman sehingga ruang hijau ini tidak memberikan nafas bagi kawasan.



Gambar 4.3 Kondisi taman yang berada di stasiun Jakarta kota saat ini
(Sumber: dokumentasi pribadi)

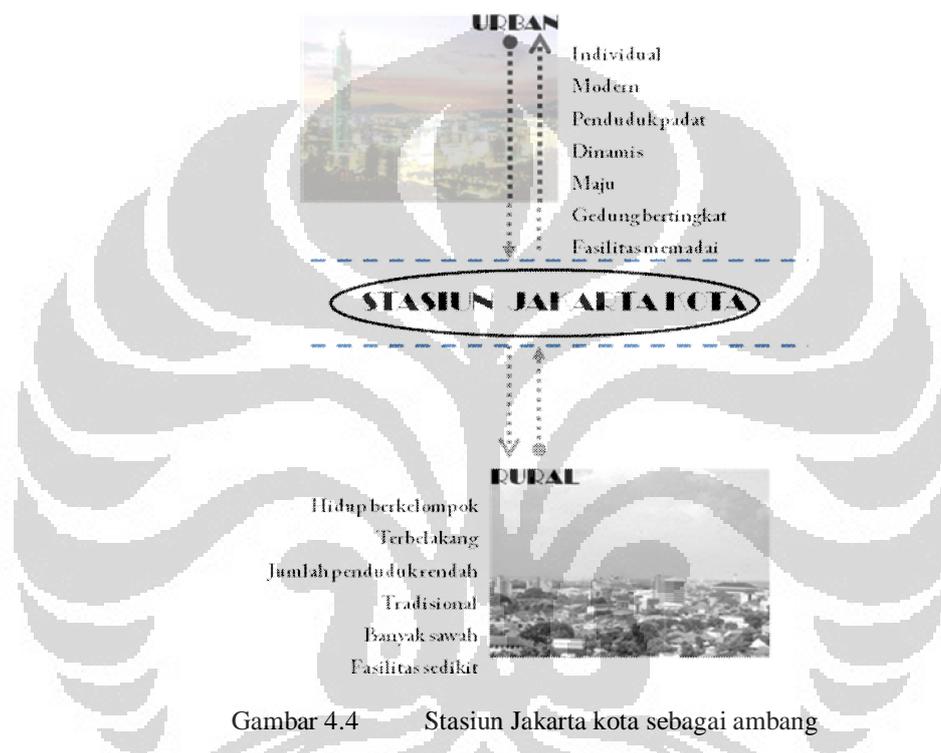
Dari hasil pengamatan, taman tidak lagi dimanfaatkan sebagai tempat untuk duduk atau bersantai ria layaknya fungsi teras. Taman hanya digunakan sebagai akses masyarakat yang berlalu – lalang dari busway menuju kereta, dan sebaliknya. Di samping itu, pada malam hari, taman ini dimanfaatkan oleh pasangan muda untuk tempat berpacaran.

4.1.2 Stasiun Jakarta kota sebagai ambang bagi masyarakat rural memasuki wilayah urban

Dalam teori disebutkan bahwa dengan adanya ambang, maka akan terdapat pemisahan antara luar dan dalam. Selain itu, jika seseorang berada di luar, dirinya akan merasa asing dan seolah – olah berada dalam bahaya. Dengan mengambil stasiun Jakarta kota sebagai objek studi kasus, pengenalan stasiun Jakarta kota sebagai ambang dapat dilihat pada kedatangan para pendatang baru yang berasal dari luar Jakarta (berada dalam lingkup Pulau Jawa) yang menggunakan alat transportasi kereta. Kereta berhenti pada stasiun Jakarta kota sebagai stasiun pemberhentian akhir dan stasiun ini secara tidak langsung menjadi tempat pertama yang mereka jalani dan kenali sebagai bagian dari kota Jakarta. Kemudian, setelah keluar dari stasiun Jakarta kota, mereka berada dalam kondisi dimana mereka tidak tahu ataupun ragu harus melanjutkan perjalanan ke arah mana. Hal ini disebabkan orang tersebut baru memasuki wilayah di luar stasiun Jakarta kota dan dalam kondisi ini, mereka seolah – olah berada dalam bahaya.

Dengan demikian, stasiun sebagai ambang harusnya memiliki signage atau tanda yang jelas untuk dapat mengarahkan orang yang melewatinya.

Eksistensi stasiun Jakarta kota sebagai ambang bagi para pendatang baru yang berasal dari luar Jakarta menuju kota Jakarta (migrasi) dan sebaliknya, dapat dilihat dari gambaran berikut ini:



Gambar 4.4 Stasiun Jakarta kota sebagai ambang

Masyarakat yang berada di wilayah rural atau pedesaan memiliki kekhasan seperti hidup berkelompok, ramah, memiliki bahasa tradisional, dan biasanya masih terikat pada budaya atau adat tertentu. Sebagai contoh adalah masyarakat yang berasal dari Jawa Timur. Dalam kehidupan sehari – harinya, masyarakat ini menggunakan bahasa Jawa dan terikat pada adat Jawa. Selain itu, di wilayah Jawa Timur masih banyak terdapat persawahan dan pabrik. Ketika seseorang yang berasal dari Jawa Timur berpindah menuju Jakarta dengan menggunakan kereta sebagai alat transportasinya dan berhenti di stasiun Jakarta kota, maka stasiun Jakarta kota menjadi ambang bagi dirinya dimana dia sebelumnya berada dalam wilayah rural (Jawa Timur) dan sekarang berada dalam wilayah urban (Jakarta).



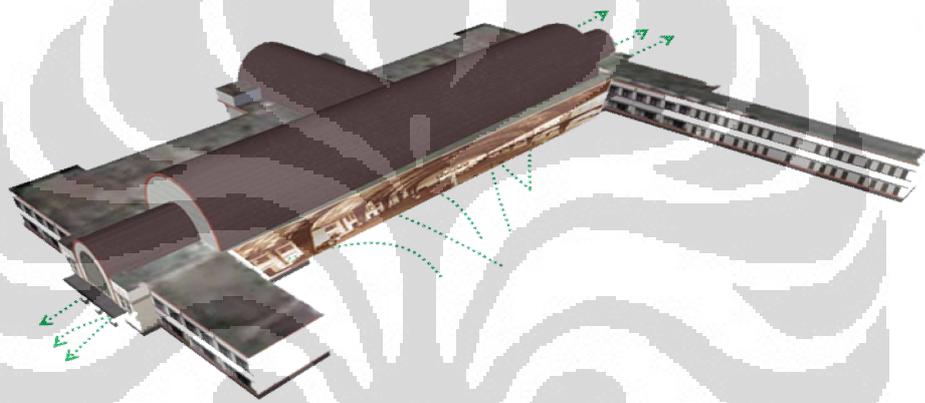
Perbedaan antara rural dan urban yang secara garis besar tergambar dalam bagan di atas dialami ketika orang tersebut turun dari kereta dan memasuki stasiun Jakarta kota. Akibatnya, orang tersebut secara tidak langsung harus mengalami perubahan untuk beradaptasi terhadap lingkungannya yang baru. Salah satu contoh perubahan yang dialami adalah dialek bahasa. Untuk dapat berinteraksi dengan orang – orang di sekitarnya, orang tersebut tidak dapat menggunakan bahasa Jawa, melainkan harus menggunakan bahasa Indonesia. Namun, dalam pelafalannya, terdapat perubahan dialek bahasa karena ada perbedaan antara bahasa Indonesia sehari – hari yang digunakan oleh masyarakat Jakarta dengan bahasa Indonesia yang digunakan oleh masyarakat di daerah, dalam hal ini daerah Jawa.

Selain itu, stasiun Jakarta kota sebagai titik akhir pemberhentian ataupun titik awal keberangkatan kereta yang berasal/ menuju wilayah Jabodetabek maupun kota – kota di Pulau Jawa juga menjadi tempat bertemunya banyak orang dengan asal dan tujuan yang berbeda – beda. Jadi, tidak mengherankan bila dalam stasiun terjadi perubahan antar individu yang saling berinteraksi dalam stasiun ini. Adapun perubahan yang dimaksud berupa perubahan dialek bahasa (seperti pada contoh di atas), perubahan identitas bagi individu (yang sebelumnya termasuk masyarakat Jawa Timur, secara tidak langsung berubah jadi masyarakat Jakarta), perubahan sosial dari yang hidup berkelompok menjadi individualis, dan perubahan lainnya.

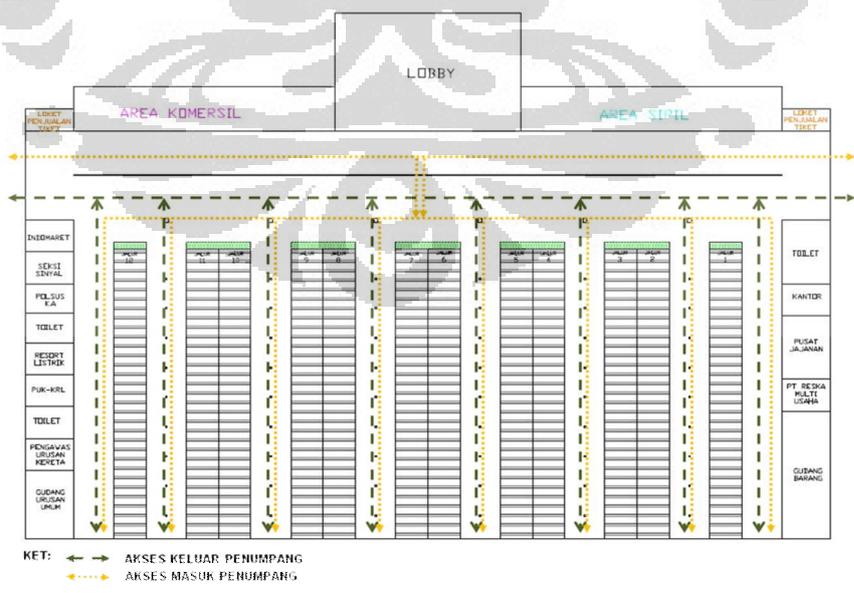
Stasiun Gambir juga merupakan pemberhentian bagi kereta yang berasal dari Pulau Jawa. Stasiun ini juga dapat menjadi ambang bagi masyarakat yang berasal dari wilayah Jawa untuk memasuki kota Jakarta. Lalu, apa yang membedakan stasiun Jakarta kota sebagai ambang dan stasiun Gambir sebagai ambang? Perbedaan keambangan dari kedua stasiun ini terlihat pada fisik bangunannya. Pada stasiun Gambir, lobby utama bangunan terdapat pada bagian bawah sehingga penumpang yang baru turun dari kereta harus turun terlebih dahulu lewat tangga atau lift untuk memasuki lobby. Selain itu, pada stasiun gambir terdapat pintu keluar di beberapa titik sehingga penumpang dapat berpencar untuk keluar. Namun, setelah melewati pintu keluar, penumpang tersebut masih berada dalam kawasan stasiun Gambir karena pintu keluar tidak

Universitas Indonesia

langsung mengakses ruang kota Jakarta. Hal ini membuat keambangan stasiun gambar tidak begitu terlihat dengan jelas. Sedangkan pada stasiun Jakarta kota, penumpang yang baru turun dari kereta langsung memasuki bagian lobby/ hall utama stasiun dan penumpang - penumpang dari berbagai jalur pada stasiun Jakarta kota terkumpul menjadi satu pada bagian ini. Setelah itu, penumpang berpencar melalui dua pintu keluar yang langsung mengarah ke ruang kota. Di sinilah, stasiun Jakarta kota menunjukkan eksistensinya sebagai ambang bagi masyarakat rural yang memasuki wilayah urban.



Gambar 4.5 Titik keluar - masuk stasiun Jakarta kota



Gambar 4.6 Pola sirkulasi penumpang dari kereta menuju pintu keluar



4.2 Stasiun sebagai medium atau perantara

Suatu ruang dikatakan sebagai medium jika ruang tersebut memperantarai satu ruang dengan ruang lainnya. Dengan demikian, ada pergerakan yang dilakukan oleh seseorang sehingga membentuk suatu ruang sebagai medium dari ruang yang satu menuju ruang yang lain. Rangkaian pergerakan seseorang dalam ruang disebut dengan *sequence*. Jadi, untuk menunjukkan ruang liminal sebagai medium, perlu dilihat *sequence* yang dilakukan oleh seseorang terhadap ruang tertentu.

Stasiun Jakarta kota sebagai medium dapat dilihat pada peranannya sebagai perantara antara satu transportasi menuju transportasi lain. Dengan kata lain, stasiun Jakarta kota berperan sebagai ruang perantara yang dialami oleh penumpang yang menggunakan transportasi kereta, kemudian penumpang tersebut melewati stasiun Jakarta kota dan melanjutkan perjalanan dengan transportasi lain, dan sebaliknya. Proses perpindahan yang dialami oleh seseorang dari kereta menuju alat transportasi lain dapat dilihat secara jelas melalui pergerakan yang dilakukannya/ *sequence* dalam stasiun Jakarta kota.

4.2.1 Stasiun Jakarta kota sebagai medium perjalanan dari transportasi kereta terhadap transportasi lain

Seseorang yang menggunakan kereta, kemudian berhenti pada stasiun, biasanya akan melanjutkan perjalanannya. Stasiun hanya menjadi tempat transit bagi orang tersebut, kemudian orang tersebut akan melanjutkan perjalanannya dengan berjalan kaki atau dengan menggunakan transportasi lain. Dengan demikian, area di sekitar stasiun tanpa disadari akan dipenuhi oleh alat transportasi lain yang mendukung keberlangsungan perjalanan orang yang baru turun dari kereta. Untuk melihat bagaimana stasiun Jakarta kota menjadi medium antara transportasi kereta dan transportasi lain, analisis dilihat melalui foto sebagai media arsip. Foto – foto ini secara tidak langsung menunjukkan perkembangan dan perubahan transportasi lanjutan setelah turun dari kereta. Adapun alat transportasi yang berada di sekitar stasiun Jakarta kota berbeda – beda dari masa

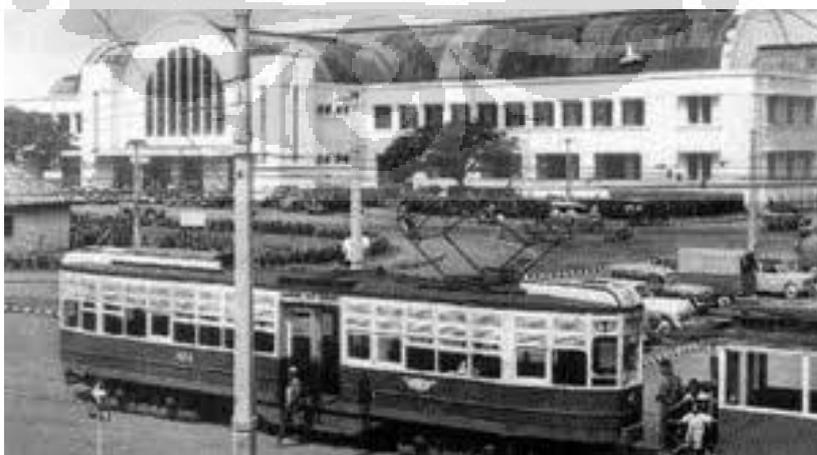
Universitas Indonesia

ke masa sejalan dengan perkembangan transportasi di Indonesia, di antaranya kereta kuda, bajaj, angkutan umum, dan busway.



Gambar 4.7 Lingkungan di sekitar stasiun Jakarta kota pada tahun 1930an

Pada gambar di atas, terlihat hanya ada sebuah mobil yang berhenti di depan stasiun Jakarta kota dan di sisi lain, ada beberapa kereta kuda. Kereta kuda merupakan angkutan umum yang digunakan untuk melanjutkan perjalanan setelah dari kereta.



Gambar 4.8 Trem sebagai alat transportasi yang melewati stasiun Jakarta kota

Dilihat dari gambar di atas, trem merupakan salah satu angkutan umum yang berhenti di depan *stationplein* (lapangan stasiun Jakarta kota). Sementara itu, di sebelah kanan *stationplein* terdapat barisan mobil yang diparkir, namun tidak terlihat lagi kereta kuda di sekitar stasiun. Melalui ini, diasumsikan bahwa selain mobil, trem menjadi alat transportasi yang digunakan masyarakat untuk melanjutkan perjalanan. Penumpang yang baru turun dari kereta, harus berjalan dulu ke arah *stationplein*, lalu menggunakan trem, demikian sebaliknya.

Kondisi ini kontras terlihat jika dibandingkan dengan perkembangan lingkungan di sekitar stasiun Jakarta kota saat ini. Peletakan alat transportasi semakin maju dan mendekati ke arah bangunan stasiun Jakarta kota, bahkan mengambil tempat tepat pada *stationplein*, yakni halte busway.



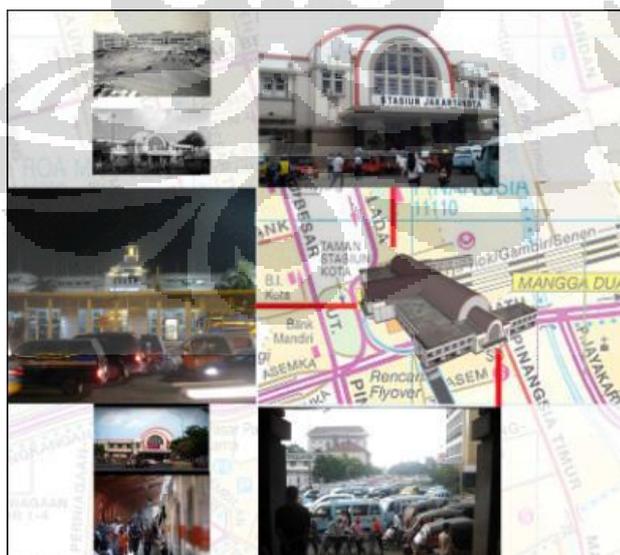
Gambar 4.9 Busway sebagai alat transportasi yang melewati stasiun Jakarta kota
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Pada gambar di atas, tampak halte busway yang berada di bagian depan stasiun Jakarta kota, tepatnya pada *stationplein*. Busway menjadi angkutan massal yang dapat digunakan oleh masyarakat yang baru turun dari kereta. Selain trans Jakarta atau busway, di sisi lain stasiun terdapat alat transportasi lain seperti sepeda, angkutan umum, dan bajaj. Adapun bajaj dan sepeda biasanya digunakan untuk mengakses area yang tidak terlalu jauh dari stasiun Jakarta kota, seperti kawasan kota Tua.



Gambar 4.10 Alat transportasi lain yang melewati stasiun Jakarta kota
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Perubahan perkembangan alat transportasi yang sebelumnya hanya terdapat trem dan kereta kuda, kini area di sekeliling stasiun Jakarta kota dipenuhi oleh transportasi yang memiliki tingkat kecepatan lebih tinggi. Keberadaan angkutan umum dan bajaj bahkan seolah menjadikan area di depan pintu masuk/ keluar stasiun Jakarta kota sebagai tempat berhenti dan mencari penumpang. Dengan kata lain, area ini seolah menjadi terminal dadakan yang dipenuhi oleh angkutan umum dan bajaj. Dengan demikian, stasiun Jakarta kota menjadi medium dalam perjalanan seseorang yang baru turun dari kereta untuk menuju alat transportasi lain seperti kereta kuda, trem, sepeda, angkutan umum, bajaj, dan busway.



Gambar 4.11 Alat transportasi yang melintasi stasiun Jakarta kota

Untuk melanjutkan perjalanan dari stasiun Jakarta kota tidak hanya dapat dilakukan dengan menggunakan alat transportasi, tetapi juga dengan berjalan kaki. Setelah keluar dari stasiun Jakarta kota, terdapat terowongan yang dikhususkan bagi para pejalan kaki yang ingin melanjutkan perjalanan ke wilayah di seberang stasiun. Selain itu, di pinggiran luar stasiun Jakarta kota terdapat trotoar bagi pejalan kaki yang langsung berhubungan dengan pintu keluar/ masuk stasiun. Terowongan dan trotoar yang langsung berhubungan dengan pintu keluar/ masuk stasiun merupakan ruang baru yang dialami oleh seseorang setelah turun dari kereta. Jadi, kereta merupakan ruang pertama yang dialami orang tersebut kemudian melewati stasiun Jakarta kota, selanjutnya memasuki area trotoar ataupun terowongan. Dengan demikian, stasiun Jakarta kota hanya sebagai medium bagi orang tersebut.



Gambar 4.12 Terowongan yang langsung berhubungan dengan trotoar
(Sumber: dokumentasi pribadi)

4.2.2 Ruang liminal pada stasiun Jakarta kota yang terbentuk melalui *sequence*

A. *Transformational sequence*

Transformational sequence menunjukkan kebiasaan ataupun prosedur perpindahan seseorang dalam ruang. Selain itu, *transformational sequence* erat kaitannya dengan emosi dan panca indera. Pada stasiun Jakarta kota, *transformational sequence* dapat dilihat melalui proses perpindahan seseorang dari kereta, lalu masuk ke stasiun, kemudian keluar dari stasiun, memasuki ruang

kota, dan sebaliknya, dari ruang kota memasuki stasiun, lalu membeli tiket, kemudian menunggu kereta hingga akhirnya memasuki kereta.

Berikut adalah *transformational sequence* pada stasiun Jakarta kota yang dialami oleh penulis sebagai penumpang yang turun dari kereta, lalu melewati stasiun Jakarta kota, kemudian keluar menuju ruang kota:



Gambar 4.13 *Sequence* penumpang yang turun dari kereta kemudian keluar dan memasuki ruang kota

(Sumber: dokumentasi pribadi)

Penumpang kereta turun dari kereta menggunakan pijakan yang terdapat pada pintu kereta. Pada saat turun, penumpang melihat garis berwarna hitam – kuning yang berada di sepanjang pinggiran peron. Garis hitam – kuning ini seakan menjadi pembatas antara area untuk kereta dan area untuk peron penumpang. Setelah itu, penumpang menyusuri peron stasiun dengan tidak melewati garis hitam – kuning tersebut. Di sini terdapat perbedaan pengalaman ruang yang dialami penumpang antara kereta dan peron. Perbedaan pengalaman ini mungkin

Universitas Indonesia



dikarenakan perbedaan situasi yang dialami saat berada dalam kereta dan situasi pada saat berada di stasiun dan juga dikarenakan perbedaan material antara lantai pada kereta dan lantai pada peron.

Pada saat berada di dalam kereta, penumpang hanya dapat duduk ataupun berdiri dan ruang gerakanya terbatas oleh penumpang lain serta kondisi di dalam kereta cukup tenang, sedangkan saat berada pada peron, penumpang akan bertemu dengan penumpang – penumpang dari kereta lain dan terasa bising oleh suara kereta, suara dari pusat informasi, dan terlihat ramai dengan banyaknya penumpang yang berlalu – lalang secara tidak teratur dan tidak terkoordinir di sepanjang peron. Lantai pada kereta berupa aluminium, sedangkan lantai pada peron stasiun berupa beton dan di sepanjang peron terdapat kolom berbentuk Y. Kolom ini secara tidak langsung berfungsi sebagai atap dan kolom ini seolah – olah membagi akses penumpang yang turun dari kereta pada jalur yang berbeda (kanan dan kiri peron).

Pada saat menyusuri peron, penumpang seolah diarahkan oleh kolom Y tersebut dan seolah – olah ditekan oleh atap kolom. Hal ini menyebabkan orientasi pergerakan ataupun perjalanan penumpang terarah dengan adanya kolom tersebut. Setelah menyusuri peron, penumpang memasuki lobby pada stasiun. Di sini, penumpang akan merasa lebih lega dikarenakan atap pada lobby lebih tinggi dan ruangan lobby terlihat lebih besar. Selain itu, lantai pada lobby stasiun berupa ubin dan ini seakan menandai bahwa penumpang sudah memasuki wilayah/ area bangunan stasiun. Namun, saat berada di lobby stasiun, penumpang akan merasa bingung dan seolah – olah tanpa tujuan karena tidak ada petunjuk ataupun pengarah bagi penumpang untuk melanjutkan perjalanan keluar dari stasiun ke arah mana. Hal ini membentuk disorientasi terhadap penumpang karena penumpang tidak memiliki kelanjutan arah perjalanan yang jelas. Lalu, penumpang berjalan ke arah tengah lobby dan melihat *signage* yang menunjukkan pintu keluar. Peletakan *signage* ini kurang tepat karena berada pada bagian tengah lobby, bukan pada bagian akhir/ ujung peron. Selanjutnya, di sisi paling kanan dan kiri lobby terdapat box – box berwarna biru yang disusun sedemikian rupa sehingga membentuk jalur yang ternyata menuju pintu keluar stasiun. Di sini, penumpang dapat memilih keluar lewat pintu sebelah kiri atau sebelah kanan pada

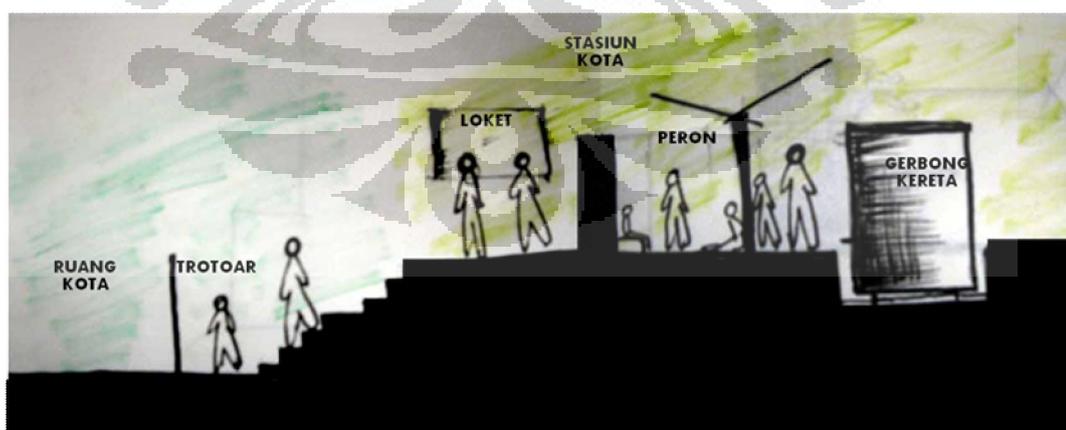
Universitas Indonesia

lobby. Pada batas box ini, penumpang akan menyerahkan tiket dan ini secara tidak langsung menandai perubahan status bahwa orang tersebut bukan lagi penumpang kereta. Setelah melewati box, orang tersebut melewati gerbang dan menuruni tangga, kemudian keluar dari stasiun. Keberadaan tangga seakan memberikan suasana yang berbeda ketika menuruninya dan akhirnya berada di trotoar depan stasiun yang menjadi bagian dari ruang kota.

Dalam *sequence* ini, terdapat beberapa elemen arsitektural yang menjadi medium untuk menandai perpindahan seseorang yang berada di kereta, lalu memasuki stasiun Jakarta kota, kemudian keluar dari stasiun. Adapun elemen arsitektural tersebut adalah garis kuning – hitam pada lantai peron, perbedaan material, peron, dan lobby stasiun, kolom yang berbentuk Y, *signage* pintu keluar, box biru dan tangga pada pintu keluar.



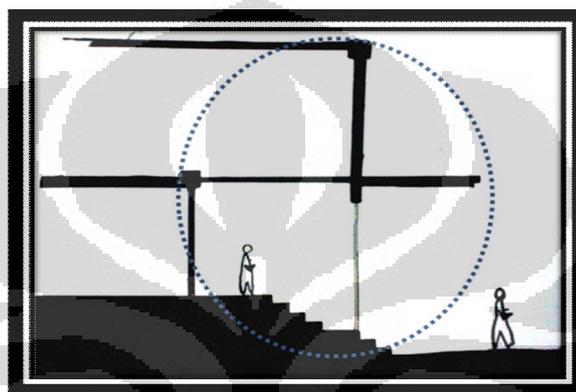
Gambar 4.14 Elemen arsitektur yang menjadi medium dalam perpindahan
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.15 Potongan pintu masuk stasiun menuju loket dan peron



Gambar 4.16 *Sequence* penumpang keluar dari stasiun menuju trotoar



Gambar 4.17 Potongan pintu masuk stasiun menuju trotoar di depan stasiun

Berdasarkan potongan di atas, dapat dilihat bahwa tangga yang berada pada pintu masuk stasiun, menjadi medium antara stasiun Jakarta kota dan ruang kota. Keberadaan tangga juga menunjukkan stasiun lebih tinggi daripada trotoar yang terletak pada ruang kota. Secara tidak langsung, ini menunjukkan orang yang memasuki stasiun Jakarta kota berada pada kondisi yang lebih baik dan berada dalam bangunan yang akan mengatur dan menguasai pergerakan orang tersebut. Selain itu, tangga menjadi bagian yang menentukan status seseorang yang sudah ataupun belum melewatinya. Bagi orang yang sudah melewatinya dan berada di bawah (trotoar), maka orang tersebut menjadi bagian dalam wilayah Jakarta Barat, sedangkan bagi orang yang melewatinya dan berada di atas (bagian loket), maka status orang tersebut berubah menjadi calon penumpang ataupun penumpang kereta atau mungkin petugas stasiun. Tangga menjadi bagian dalam bangunan stasiun Jakarta kota yang memiliki liminalitas yang tinggi dan dengan demikian tangga dapat disebut sebagai ruang liminal.

Di sisi lain, pada lantai peron, terdapat garis yang berwarna hitam dan kuning di pinggiran peron sebelah kiri dan sebelah kanan. Garis yang berwarna hitam dan kuning menjadi medium untuk menandai penumpang ataupun calon penumpang terhadap batasan ruang gerak mereka di area peron dan batasan ruang untuk kereta di area rel kereta. Garis ini juga memperantarai *sequence* penumpang yang akan naik ataupun turun dari kereta. Di sisi lain, seseorang yang berada pada garis ini akan berada dalam kondisi yang kritis atau bahaya karena dia tidak berada pada bagian peron ataupun tidak berada pada area kereta (seperti terlihat pada gambar di bawah ini).



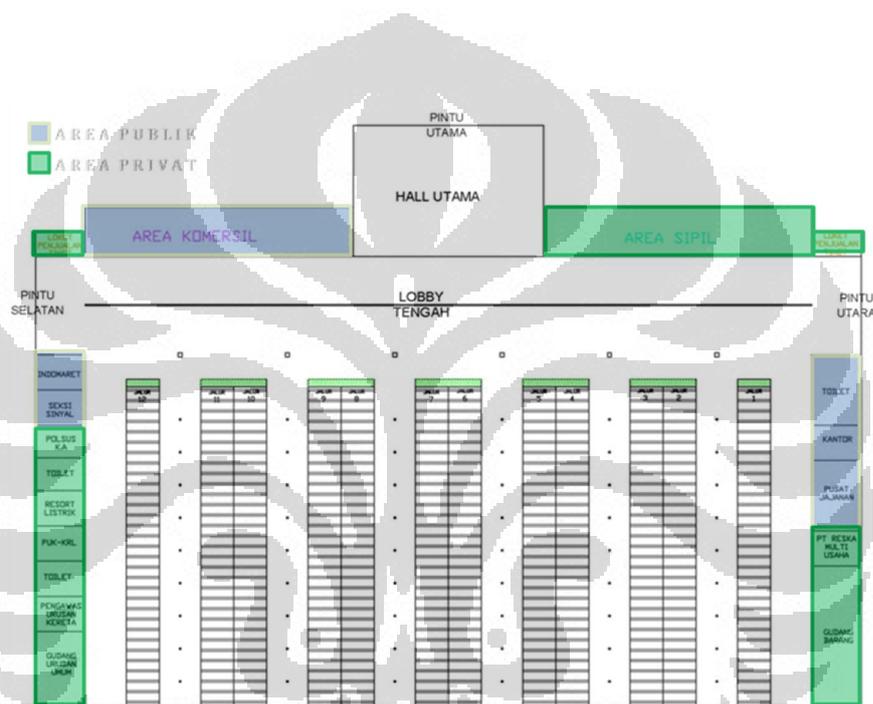
Gambar 4.18 Orang yang sedang duduk di garis pembatas pada pinggiran peron

Elemen arsitektural ini secara tidak langsung menandai perpindahan yang dialami seseorang dalam suatu ruang. Dengan demikian, elemen ini dapat dikatakan sebagai ruang liminal dalam stasiun Jakarta kota yang terbentuk melalui *sequence* perpindahan seseorang dari kereta, memasuki stasiun, hingga keluar dari stasiun.

B. *Spatial sequence*

Spatial sequence menunjukkan adanya pengelompokan ruang yang bersifat struktural dan *spatial sequence* dapat ditemukan melalui tipologi dan morfologi. Pengelompokan ruang ini lebih dikenal dengan zoning. Adapun pengelompokan ruang atau zoning pada stasiun Jakarta kota terbagi atas dua

bagian, yakni ruang publik dan ruang private. Pengelompokan ruang ini diperoleh berdasarkan fungsi ruang – ruang yang terdapat pada stasiun Jakarta kota. Ruang yang termasuk ke dalam ruang publik adalah ruang – ruang yang bersifat komersil seperti loket, counter ATM, kafe, pusat jajanan, toilet, dan indomaret, sedangkan ruang yang termasuk ruang private adalah area sipil, kantor bagian kereta api (KA), dan gudang barang. Berikut adalah gambaran pengelompokan ruang (zoning) dalam stasiun Jakarta kota:



Gambar 4.19 Pembagian zoning pada Stasiun Jakarta kota

Dengan adanya pengelompokan ruang ini, tanpa disadari pergerakan orang – orang yang melewati stasiun Jakarta kota terstruktur atau terpola, dimana pada ruang yang bersifat private hanya diakses oleh pegawai atau pekerja pada stasiun Jakarta kota, sedangkan ruang yang bersifat publik diakses oleh semua orang yang melewati stasiun Jakarta kota. Pada bangunan utama stasiun, ruang yang bersifat publik dan ruang yang bersifat private dipisahkan oleh hall utama yang dapat diakses melalui pintu utama stasiun. Dengan demikian, hall utama menjadi medium di antara keduanya dan sekaligus menjadi titik pertemuan antara orang – orang yang mengakses ruang publik dan ruang private. Akibatnya, hall akan selalu

dipenuhi oleh banyak orang dengan berbagai kepentingan sehingga tercipta keramaian yang membuat orang tidak merasa betah dan nyaman untuk berdiam di hall dalam waktu yang lama.



Gambar 4.20 Hall utama pada saat *entrance* utama masih dibuka

Selain pengelompokan ruang, *spatial sequence* juga mencakup tipologi dan morfologi dalam suatu bangunan. Hal ini dapat dilihat pada kolom berbentuk Y di sepanjang peron, gerbang pembatas yang berada di tengah lobby stasiun, atap lobby yang melengkung, serta ornamen Art Deco pada pintu utama stasiun.

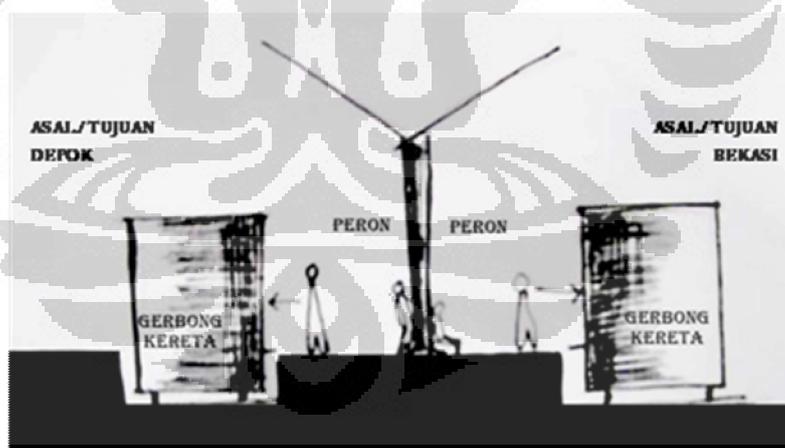


Gambar 4.21 Ornamen pada pintu utama dan atap yang melengkung
(Sumber: dokumentasi pribadi)

Ketika melihat ornamen yang terdapat pada bangunan stasiun dan atap yang melengkung pada bagian lobby, maka seseorang akan mengetahui bahwa dirinya berada dalam bangunan stasiun Jakarta kota, dimana bangunan ini merupakan bangunan cagar budaya yang dilindungi oleh pemerintah. Hal ini dikarenakan ornamen dan bentuk atap pada bangunan stasiun menjadi ciri khas stasiun Jakarta kota dan ornamen ini jarang ditemukan pada bangunan lain, khususnya di kota Jakarta.



Gambar 4.22 Kolom Y yang membagi peron menjadi dua bagian
(Sumber: dokumentasi pribadi)

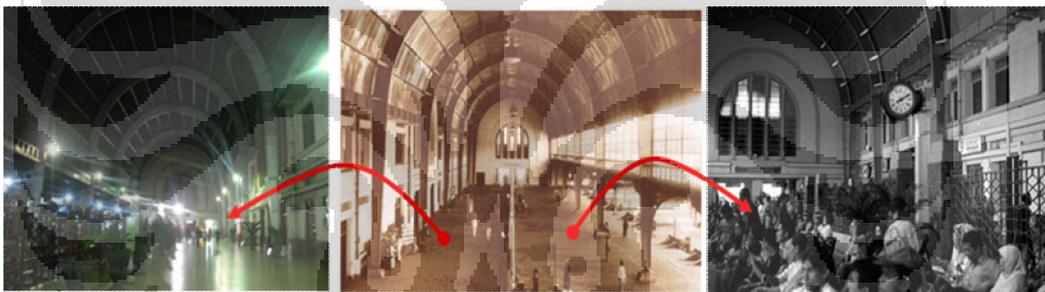


Gambar 4.23 Potongan peron stasiun dan kereta

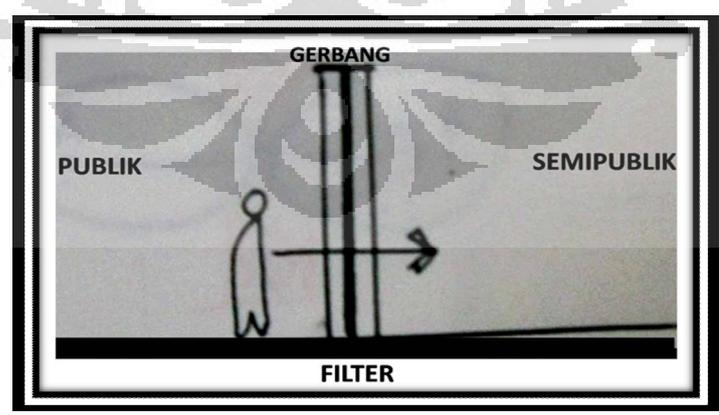
Kolom berbentuk Y di sepanjang peron seolah membagi dua aksesibilitas orang – orang yang akan memasuki/ keluar dari kereta pada jalur dan asal/ tujuan yang berbeda. Di saat kereta yang ditunggu akan datang dan memasuki area stasiun, para calon penumpang, khususnya yang berada di ruang tunggu, akan bergerak

menuju area sepanjang peron. Pada bagian sebelah kanan peron, biasanya akan dipenuhi oleh calon penumpang yang akan menggunakan kereta di sebelah kanan, demikian sebaliknya, pada bagian sebelah kiri, biasanya akan dipenuhi oleh calon penumpang yang akan menggunakan kereta di sebelah kiri. Kolom yang berbentuk Y pada peron menjadi bagian yang membentuk adanya *spatial sequence* pada area di sepanjang peron.

Di sisi lain, peron juga merupakan ruang liminal yang terdapat pada stasiun. Penumpang yang turun dari kereta dan calon penumpang yang akan menggunakan kereta melewati peron sebagai area transisi ataupun area perpindahannya. Peron menjadi bagian yang menandai perubahan status antara penumpang dan calon penumpang sehingga peron juga dapat dikatakan sebagai ruang liminal dalam stasiun.



Gambar 4.24 Gerbang pada bagian lobby



Gambar 4.25 Potongan gerbang pada bagian lobby

Gerbang yang terdapat pada lobby tengah bangunan stasiun Jakarta kota membagi dua bagian area lobby menjadi area lobby yang berhubungan langsung dengan jalur kereta dan area lobby yang berhubungan langsung dengan area komersil dan area sipil. Area lobby yang berhubungan langsung dengan jalur kereta bersifat semi publik karena area ini hanya dapat dilalui oleh orang – orang yang sudah memiliki tiket penumpang, sedangkan area lobby yang berhubungan langsung dengan area komersil dan area sipil bersifat publik karena dapat diakses oleh pekerja stasiun dan siapapun yang hanya sekedar lalu – lalang. Di sinilah gerbang berperan menjadi filter ataupun penyaring bagi orang – orang yang berada di area publik untuk masuk ke area semipublik.

Elemen – elemen arsitektural seperti kolom dan gerbang serta hall merupakan ruang liminal yang secara spasial menjadi medium atau perantara dalam stasiun Jakarta kota. Dengan adanya elemen arsitektural ini, perbedaan antara suatu ruang dengan ruang lain dapat ditemukan dan fungsi serta sifat ruang yang satu dengan ruang yang lain menjadi lebih jelas. Namun, fungsi elemen arsitektural ini tidak selamanya tetap. Hal ini dapat ditemukan pada fungsi kolom Y dimana kolom ini dapat berfungsi sebagai atap, namun kolom ini juga dapat berfungsi sebagai pembagi akses, di sisi lain, kolom ini juga dimanfaatkan sebagai tempat bersandar atau tempat duduk bagi penumpang kereta ataupun bagi penjual makanan.



Gambar 4.26 Pengalihfungsian kolom pada peron dan bangunan stasiun
(Sumber: dokumentasi pribadi)



C. Programmatic sequence

Programmatic sequence dapat hanya dapat ditemukan pada saat event – event tertentu dalam stasiun Jakarta kota, salah satunya adalah pada saat acara peresmian stasiun Jakarta kota dan acara selamatan 80 tahun stasiun Jakarta kota. Dengan adanya acara ini, beberapa ruang dalam stasiun Jakarta kota tidak berfungsi sebagaimana biasanya. Salah satu contohnya adalah hall utama, yang seharusnya digunakan untuk akses utama menuju peron, namun pada saat acara selamatn stasiun Jakarta kota, hall ini digunakan sebagai ruang untuk perayaan acara tersebut.

Di sisi lain, dalam ilmu antropologi, *programmatic sequence* dapat dilihat dalam suatu prosesi ritual yang menandai adanya transformasi dalam perubahan status sosial. Jika *sequence* ini dikaitkan dengan transformasi yang terdapat pada stasiun Jakarta kota, maka transformasi yang terjadi pada bangunan stasiun Jakarta kota dapat dilihat melalui sejarah terbentuknya stasiun Jakarta kota. Dalam sejarahnya disebutkan bahwa terjadi ritual yang menandai transformasi pada stasiun Jakarta kota. Transformasi yang dimaksud adalah perubahan stasiun yang sebelumnya berupa bangunan biasa yang menjadi tempat transit kereta dan merupakan stasiun sementara, namun sudah menjadi stasiun yang menjadi central/ pusat perkembangan kereta. Selain itu, tranformasi ini juga berupa pembangunan kembali stasiun yang lebih baik dan lebih bagus. Adapun ritual yang terjadi pada stasiun Jakarta kota adalah ritual penanaman kerbau. Ritual ini secara implisit menandai adanya pembangunan stasiun yang baru pada area tersebut dan ini nantinya akan berakibat pada perubahan terhadap lingkungan di sekitarnya.

Berdasarkan pengamatan, pada saat hari kerja, di siang hari, kondisi di dalam kereta cukup padat, namun saat tiba di stasiun, kondisi stasiun cukup sepi dan menjadi ramai setelah penumpang dari kereta turun, sedangkan pada saat malam hari di hari kerja, kondisi di dalam kereta dan di dalam bangunan stasiun sangat padat dan ramai. Pada saat malam hari, hampir sebagian besar penumpang dan pengguna stasiun dipenuhi oleh pekerja atau pegawai yang baru pulang dari tempat kerja mereka. Keadaan ini sangat jauh berbeda dengan kondisi stasiun pada saat hari libur. Kondisi stasiun Jakarta Kota sangat ramai dan padat baik itu di dalam bangunan stasiun, di peron penumpang, ataupun penumpang yang berada

Universitas Indonesia



di dalam kereta. Hal yang cukup kontras terlihat adalah pada saat hari libur, kebanyakan penumpang kereta membawa barang – barang yang cukup banyak, baik itu berupa tas ataupun kardus. Ini terjadi juga pada saat hari raya besar, khususnya lebaran, dimana pengguna stasiun ataupun penumpang kereta meningkat tajam dan penumpang akan berebutan memasuki stasiun dan kereta untuk mendapatkan tempat bagi mereka.

Selain itu, keliminalitasan stasiun Jakarta kota dapat terlihat jelas dengan membandingkan kondisi stasiun Jakarta kota pada siang hari dan malam hari. Pada saat siang hari, kondisi di dalam bangunan stasiun sangat ramai dan mobilitas yang terjadi di dalam bangunan stasiun cukup padat. Hal ini berbanding terbalik dengan kondisi di dalam bangunan stasiun pada saat malam hari, dimana pada malam hari, stasiun sangat sepi dan mobilitas yang terjadi sangat jarang. Pada siang hari, area di sekitar stasiun cukup sepi dan banyak angkutan umum yang berhenti di depan stasiun, sedangkan pada malam hari, area di sekitar stasiun cukup ramai dan jumlah angkutan umum yang berhenti cukup sedikit. Kondisi demikian disebabkan oleh ketiadaannya sesuatu yang menarik penumpang untuk berdiam lama pada stasiun, sehingga pada malam hari, stasiun Jakarta kota hanya seperti bangunan kosong yang tidak berpenghuni.

Berdasarkan pengamatan, dari siang hingga petang hari, sangat jelas terlihat calon penumpang berebutan untuk masuk ke dalam kereta, walaupun kapasitas kereta sudah tidak memadai (kereta sudah penuh). Kebanyakan penumpang lebih memilih untuk bertahan dalam kereta yang sudah penuh dan sesak dibandingkan menunggu lebih lama di stasiun. Selain itu, kondisi di dalam stasiun sangat ramai, namun area komersil yang ada pada stasiun terlihat sepi. Hal ini menunjukkan bahwa area komersil pada stasiun kurang menarik penumpang untuk dapat menunggu dan berdiam lama pada stasiun. Selain itu, bahan dagangan yang dijual di stasiun sebagian besar sama. Pada malam hari, calon penumpang yang akan menggunakan kereta sangat sepi dan area komersil yang berada pada stasiun Jakarta kota sudah tutup. Hal ini dikarenakan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta terakhir pada malam hari adalah pukul 23.00 WIB. Salah

seorang pedagang yang diwawancarai menyebutkan bahwa dari sekitar pukul 20.00 WIB, pembeli semakin sedikit sehingga lebih baik toko ditutup.



Gambar 4.27 Kondisi stasiun pada siang hari
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.28 Kondisi stasiun pada malam hari
(Sumber: dokumentasi pribadi)



BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Proses *liminality* melibatkan perubahan aspek fisik, psikologis, sosial, dan spiritual. Secara arsitektural, *liminality* dapat dilihat melalui aspek spasial yang terbentuk dengan adanya perpindahan ataupun perubahan sehingga setiap ruang akan memiliki *liminality* yang berbeda – beda. Oleh karena itu, perlu pengenalan terhadap karakteristik yang menandai terjadinya *liminality* pada suatu ruang. Berdasarkan pengertian dari asal katanya, *liminality* dapat dipahami sebagai ambang atau batas dalam suatu perpindahan dan berfungsi memperantarai perubahan yang terjadi. Di sisi lain, liminal dipahami sebagai sifat yang dimiliki oleh ambang atau batas tersebut sebagai sesuatu yang berada di antara. Dengan demikian, ruang yang di dalamnya terdapat *liminality* disebut sebagai ruang liminal.

Ruang liminal memiliki karakteristik yang menandakan ruang tersebut sebagai ambang atau batas dan medium (yang memperantarai perpindahan), di antaranya ruang liminal sebagai ambang ketika ruang tersebut berada pada dua hal yang berbeda dalam suatu perpindahan dan menjadi penanda terhadap suatu komunitas atau kawasan, sedangkan ruang liminal sebagai medium ketika berada pada dua hal yang sama pada suatu rangkaian perpindahan. Namun, tak dapat dipungkiri bahwa ruang liminal tidak memiliki identitas yang tetap karena karakteristik *liminality* yang dimilikinya berbeda – beda pada setiap ruang. Suatu *place* memiliki identitas tetap yang melekat di dalamnya sedangkan *non-place* dan *pseudoplace* tidak melekat pada suatu sifat atau ciri khas tertentu.

Salah satu contoh ruang liminal dalam konteks urban Jakarta adalah stasiun Jakarta kota yang merupakan titik akhir pemberhentian dan titik awal keberangkatan kereta yang mengakses wilayah Pulau Jawa. Dari fakta pada studi kasus terlihat bahwa stasiun ini memang merupakan ruang liminal melalui peran yang dimilikinya sebagai ambang dan medium. Berdasarkan studi kasus, peran stasiun sebagai ambang tercermin melalui dua hal, yakni:



a. Migrasi masyarakat rural memasuki wilayah urban, dan sebaliknya.

Terlihat dari para pendatang yang berasal dari luar Jakarta dan menggunakan transportasi kereta. Stasiun Jakarta kota menjadi batas bagi mereka sebelum memasuki ruang kota Jakarta. Keberadaan stasiun Jakarta kota sebagai ambang semakin jelas dengan tidak adanya penumpang yang berdiam lama di dalam bangunan stasiun. Mereka langsung keluar melalui pintu utara dan pintu selatan ataupun langsung memasuki gerbong kereta ketika kereta yang mereka tunggu sudah tiba.

b. Konteksnya terhadap kawasan kota Tua.

Dilihat dari posisinya terhadap kawasan kota Tua sehingga stasiun Jakarta kota merupakan gerbang masuk terhadap kawasan ini. Di samping itu, stasiun Jakarta kota seakan membagi bangunan – bangunan pada kawasan ini menjadi dua axis dan stasiun Jakarta kota berada titik pertemuan kedua axis tersebut.

Di sisi lain, berdasarkan peran stasiun sebagai medium dapat dilihat melalui:

a. keberadaannya sebagai medium dari transportasi kereta menuju transportasi lain. Ini dilihat melalui pergerakan penumpang kereta yang langsung keluar dari stasiun, kemudian melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan transportasi lain, seperti angkutan umum, busway, bajaj,, dan sepeda. Selain itu, stasiun Jakarta kota juga menjadi perantara bagi pejalan kaki yang ingin memasuki terowongan yang berada tepat di samping bangunan stasiun.

b. sequence yang terjadi dan dialami oleh para pengguna stasiun. Sequence menunjukkan serangkaian perpindahan yang dialami oleh seseorang dalam ruang. Dengan adanya sequence, maka akan ditemukan ruang yang berada di antara dan berperan sebagai medium dalam rangkaian perpindahan tersebut. Pada bangunan stasiun Jakarta kota terdapat:

1. *transformational sequence* yang ditandai oleh elemen arsitektural sebagai ruang liminal, seperti kolom berbentuk Y, signage, box pembatas keluar, dan tangga
2. *spatial sequence* yang ditandai ditandai oleh pengelompokan ruang atau zoning menjadi dua bagian yakni ruang publik dan ruang private yang diperantarai oleh hall utama stasiun, serta adanya area untuk aksesibilitas.



3. *programmatic sequence* yang ditandai dengan adanya kegiatan atau acara yang berlangsung pada beberapa ruang sehingga ruang tersebut tidak lagi digunakan sebagaimana mestinya. Hall utama pada bangunan stasiun Jakarta kota menjadi salah satu contoh ruang liminal yang berperan sebagai medium antara kegiatan formal/ rutinitas yang berlangsung pada ruang tersebut dan kegiatan yang bersifat perayaan.

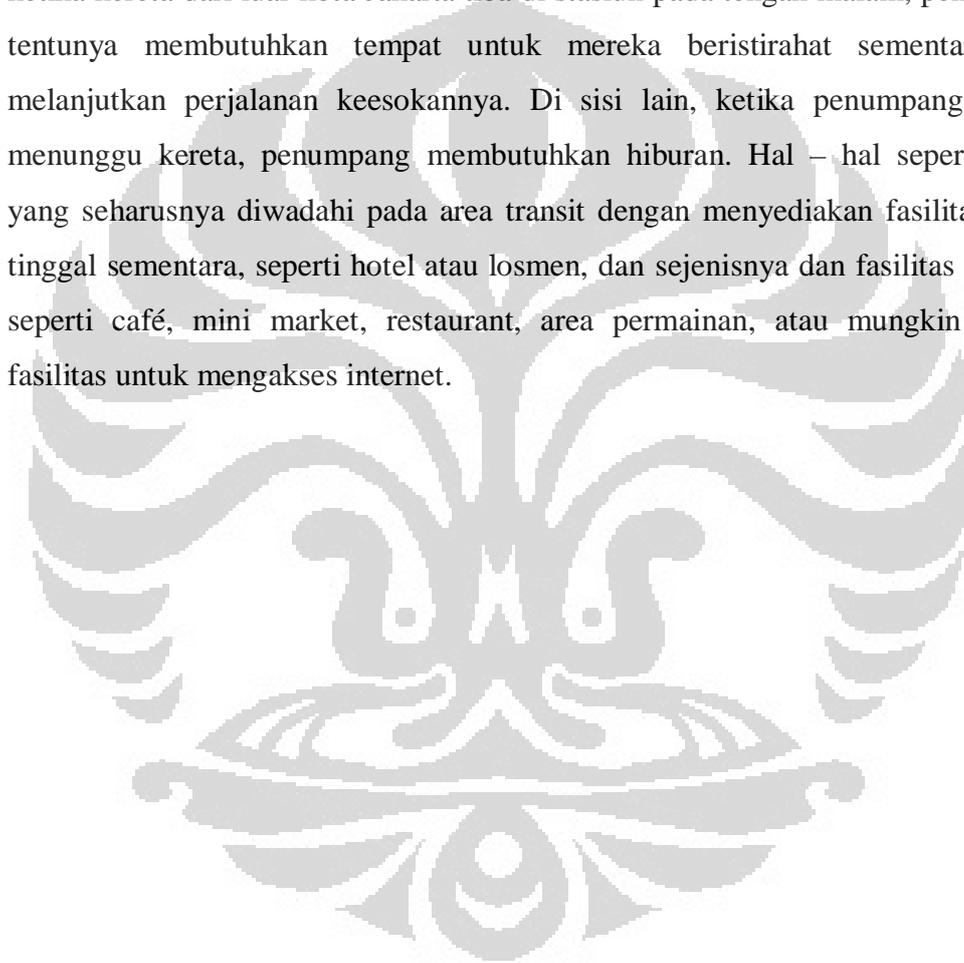
Dari studi kasus juga didapatkan bahwa *non – place* ataupun *pseudoplace* tidak sepenuhnya ada karena tidak ada tempat yang tidak nyata ataupun yang menyerupai, melainkan hanya ada tempat dan ruang. Ketika tempat tidak memiliki suatu identitas yang tetap, maka itu termasuk ruang. Di sinilah ruang liminal mengambil peran bahwa ketika tidak adanya identitas yang tetap dari sesuatu yang dapat menjadikannya sebagai tempat dan di dalamnya terjadi perpindahan dan mobilitas yang tinggi, maka sesuatu tersebut disebut sebagai ruang liminal. Dengan demikian, ruang liminal tidak dapat dikatakan sebagai *non – place* maupun *pseudoplace*.

Selain itu, ruang liminal dapat terjadi karena dipengaruhi oleh faktor waktu dan faktor aturan (kekuasaan). Faktor waktu dan aturan membantu kita menemukan karakteristik dan peran ruang liminal dan mengkategorikannya dengan mudah. Melalui studi kasus diperoleh bahwa karakteristik ruang liminal dapat dikenali melalui eksistensi suatu ruang terhadap lingkungan sekitarnya dan dengan adanya ruang liminal, seseorang dapat menyatakan bahwa dirinya sudah masuk ke dalam komunitas atau ruang yang berbeda dari ruang dia berada sebelumnya. Selain itu, karakteristik ruang liminal pada stasiun Jakarta kota dapat dikenali melalui elemen arsitektur seperti kolom, gerbang, perbedaan material, warna (pada batas keluar), *signage*, dan tangga (dengan adanya perbedaan ketinggian). Di samping itu, individu yang berada pada ruang liminal seperti stasiun Jakarta kota tidak akan berdiam lama pada ruang ini karena ruang ini hanya dijadikan sebagai ruang persinggahan atau transit. Selain itu, fasilitas pada ruang liminal juga tidak mendukung ruang ini untuk ditempati dalam jangka waktu yang lama. Hal ini didukung dengan adanya faktor waktu dan aturan, karakteristik yang berubah – ubah sehingga ruang liminal bersifat tidak tetap (*non – fix*).



5.2 SARAN

Area transit memiliki mobilitas yang tinggi sehingga area ini dapat dikatakan sebagai ruang liminal. Stasiun Jakarta kota sebagai area transit merupakan ruang liminal dan menjadikannya sebagai konektor. Sebagai ruang liminal, area transit perlu memperhatikan aspek liminalitas di dalamnya sehingga akan ada kebutuhan – kebutuhan lain yang harus dipenuhi. Sebagai contoh adalah ketika kereta dari luar kota Jakarta tiba di stasiun pada tengah malam, penumpang tentunya membutuhkan tempat untuk mereka beristirahat sementara, lalu melanjutkan perjalanan keesokannya. Di sisi lain, ketika penumpang sedang menunggu kereta, penumpang membutuhkan hiburan. Hal – hal seperti inilah yang seharusnya diwadahi pada area transit dengan menyediakan fasilitas untuk tinggal sementara, seperti hotel atau losmen, dan sejenisnya dan fasilitas hiburan, seperti café, mini market, restaurant, area permainan, atau mungkin adanya fasilitas untuk mengakses internet.





DAFTAR REFERENSI

- Auge, Marc. (1995). *Non – places: an anthropology of supermodernity* (J. Howe, Trans.). London: Verso.
- Boorstin, D. (1963). From traveller to tourist: The lost art of travel. In D. Boorstin, *The image, or, what happened to the American dream* (pp. 86-125). Harmondsworth, UK: Penguin.
- Czarniawska, B & Mazza, C. (2003). Consulting as liminal space. *Human Relations*, 56 (3), pp. 267 – 290.
- Edwards, Brian. 1997. *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*. London/New York: E & FN Spon.
- Erdkamp, P. (2000). De frontier van het imperium sine fine. *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 113 (3), 354 – 367.
- Greenblatt, Stephen. (1995). Liminal States and Transformations. In *Rites of Passage: Art for the End of the Century*, ed. Stuart Morgan & Frances Morris, pp. 28-30. London: Tate Gallery Publications.
- Harries, Karsten. (1997). *The Ethical Function of Architecture*. Cambridge: The MIT Press.
- Heidegger, Martin. (1997). Art and Space. In *Rethinking Architecture*, ed. Neil Leach, trans. Charles Siebert, pp. 121-124. London: Routledge.
- Faubion, James D. (2008). Heterotopia: an ecology. In Dehaene, Michiel & De Cauter, Lieven (ed). *Heterotopia and the City: public space in a postcivil society* (pp. 31-39). New York: Routledge.



- Froman, W. J & Foster, Jr., J. B. (2002). *General introduction*. In W. J. Froman & J. B. Foster Jr. (eds). *Thresholds of Western Culture: identity, postcoloniality, transnationalism*. New York, NY: Continuum.
- Genep, A. van. (1960/ 1909). *The rites of passage*. (trans. M.B. Vizedom & G. L. Caffee). London: Routledge & Kegan Paul.
- Ghijssels, Ir, F. J. L. (1996). *Architect in Indonesia (1910 – 1929)*. The Netherlands: Seram Press.
- Grosz, Elizabeth. (2001). *Architecture from the outside: essay on virtual and real space*. Cambridge: The MIT Press.
- Heyns, Maureen. (2008). Rubbing the magic lamp: heterotopian strategies in London's eastern City fringe. In Dehaene, Michiel & De Caeter, Lieven (ed). *Heterotopia and the City: public space in a postcivil society* (pp. 227-245). New York: Routledge.
- Le Corbusier. (1927). *Towards a new architecture*. London: The Architectural Press.
- Llyod, Justin. (2003). Airport Technology, Travel, and Consumption. *Space and Culture*, vol. 6 no. 2, pp. 93 – 109. Sydney: Sage Publication, Inc.
- Low, Setha. (2008). The gated community as heterotopia. In Dehaene, Michiel & De Caeter, Lieven (ed). *Heterotopia and the City: public space in a postcivil society* (pp. 153-162). New York: Routledge.
- Relph, Edward. (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Shields, R. (1991). *Places on the margin: alternative geographies of modernity*. London: Routledge.
- Smith, Cathy. (2000a). *Behind the Boundary*. Installation. Brisbane: West End Street Festival.



- Smith, Cathy. (2000b). *Boundary*. Installation. Brisbane: QUT Art Museum.
- Titchkosky, T. L. (1996). *The primacy of between-ness: A hermeneutics of marginality and art. Graduate Programme in Sociology*. York University: New York.
- Tschumi, Bernard. (1983). "Sequences." *The Princeton Journal. Thematic Studies in Architecture, Volume One: Ritual*, pp. 29-37. Princeton: The Princeton Architectural Press.
- Turner, Victor. (1967). *The forest of symbols: aspects of the Ndembu ritual*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Turner, Victor. (1969). *The ritual process: structure and anti – structure*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Turner, Victor. (1982). *From ritual to theatre: the human seriousness of play*. New York, NY: Performing Arts Journal Publications.
- Vattimo, Gianni. 1997a. The End of Modernity, The End of the Project? In *Rethinking Architecture*, ed. Neil Leach, trans. David Webb, pp. 148-154. London: Routledge.