



**POLA PEMUKIMAN WILAYAH MENTENG  
DAN *NIEUW MENTENG* AWAL ABAD XX**



**Olivia Zoraya**

**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA  
UNIVERSITAS INDONESIA  
2008**



**POLA PEMUKIMAN WILAYAH MENTENG  
DAN *NIEUW MENTENG* AWAL ABAD XX**

Skripsi  
diajukan untuk melengkapi  
persyaratan mencapai gelar  
Sarjana Humaniora

**Olivia Zoraya  
NPM. 0702030316**

**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA  
UNIVERSITAS INDONESIA  
2008**

## KATA PENGANTAR

Rasa syukur yang sebesar-besarnya saya panjatkan kehadiran Allah SWT karena berkat rahmatnya skripsi ini dapat terselesaikan walaupun kurang tepat pada waktunya, namun semoga dapat memberi manfaat bagi kita semua. Tak terhingga rasa terima kasih untuk ayahku, Drs. Amirullah dan ibuku, Drh. Siti Suryandari serta adik-adikku tercinta, Randyla Topazy dan Rizky Rivaldi yang selalu memberikan dukungan baik secara moril maupun materiil dalam masa pembuatan skripsi ini. Tidak lupa terima kasihku untuk Bp Prof.DR. Mundardjito selaku pembimbing skripsi yang sangat berperan besar dalam masa-masa penyusunan skripsi ini. Bp.Chaksana.A.Said yang sudah bersedia menyempatkan waktunya untuk memberikan saran dan begitu banyak masukan untuk karya tulis ini, Ibu Ingrid.H. Pojoh yang juga turut memberikan saran dan kritik yang tidak terlepas dari tujuan agar skripsi ini selesai dengan hasil yang sebaik-baiknya. Bp. Kresno Yulianto, dosen (sekaligus warga Guntur) yang bersedia membaca skripsi ini dan memberikan saran. Bp Drs. Edi Wurjantoro dan Ibu Dr. Wiwin Djuwita Ramelan yang bersedia menjadi panitera dan ketua sidang.

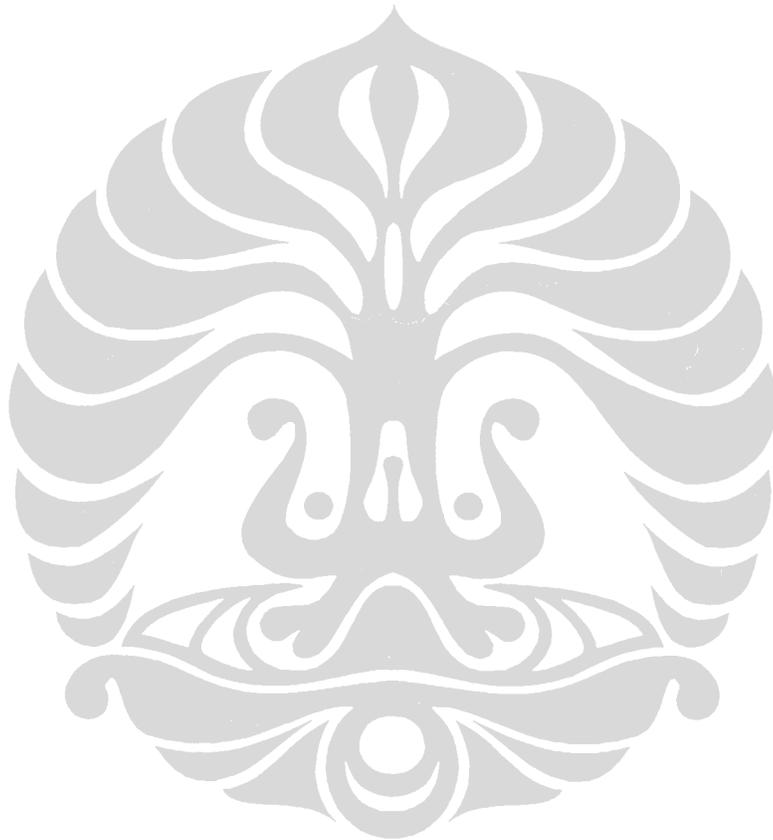
Untuk semua teman-teman angkatan 2002 yang telah bersama-sama melewati masa-masa kuliah, “dukungan” dari kalian menjadi motivasi yang cukup besar bagiku. Dee yang selalu menjadi teman setia dari skripsi ini hanya berupa proposal hingga menjadi sebuah karya tulis. Mas ari 02 dan Arya, sejarah 02 yang sudah selalu ada untuk memberi dukungan dan doanya. Teman”sempalan” (Ato, Anton, Bari, B.G, Cahya, Dian, Firman, Oka, Wari, Ical, Rian, Yanti, Awe, Tommi) yang selalu ada di saat senang dan susah, terima kasih untuk kalian yang telah mengajarkan banyak hal kepadaku. Tidak lupa pula terima kasih ku untuk Bambang Sudioanto,2001 yang sangat-sangat baik hati meluangkan begitu banyak waktunya untuk membantu dari awal penyusunan hingga skripsi ini terselesaikan, termasuk dukungan

secara moril berupa semangat ketika ku mulai tidak yakin dengan apa yang sudah ku kerjakan.

Andri Gilang yang begitu banyak memberikan dukungan, semangat dan motivasi yang sangat membantuku dalam saat-saat sulit pembuatan skripsi ini, yang selalu membantuku walaupun dengan keterbatasan jarak yang ada. Tak lupa terima kasihku untuk seluruh keluarga besar Abdurahman Basyah dan R.Achmad Kabir. Terima kasih kepada saudari Indri Hapsari, teman senasib seperjuangan yang sudah merelakan sisa waktu ditengah kesibukannya menyusun karya tulis yang serupa untuk membantuku mengerjakan skripsi ini.

Saudari Evi Malassa, pramugari Garuda Indonesia yang selalu setia membawaku “terbang” Bekasi-Menteng untuk mengambil foto-foto walaupun dengan segala keterbatasan yang ada. Sepupuku tersayang, Meutia yang memberikan semangat ketika aku mulai lelah mengerjakan skripsi. Ucapan terima kasih yang serupa juga aku ucapkan kepada seluruh pihak yang telah membantuku dalam menyelesaikan karya tulis ini, seluruh warga daerah Guntur yang telah bersedia membantu dan memberikan kepercayaan kepada saya selama melakukan penelitian di daerah Guntur, bapak Kohar dan bapak Maulana sekeluarga yang sangat sangat telah banyak membantu dalam proses pendeskripsian rumah. Bapak komandan CPM, Pak. Iran saefudin dan seluruh staf kamtor pos PM-Guntur serta Pangdam Jaya dan staf bagian penerangan KODAM JAYA yang sudah bersedia mempersilahkan saya mencari data dan melakukan penelitian di pos PM Guntur serta KODAM JAYA-Cililitan walaupun harus mengorbankan waktu serta keamanan data negara. Terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Pusat Arsip Nasional, Perpustakaan Nasional, Pusat Dokumentasi Arsitektur, Pusat Arsip Cipta Loka Caraka, Dinas Pertamanan Nasional yang berkenan untuk memberikan informasi mengenai data-data yang dibutuhkan dalam pengerjaan skripsi ini. Mas Ali Akbar yang bersedia mencarikan peta-peta lama, mas Sandy-Yamaha yang rela bersusah payah dengan system Auto CAD nya terima kasih yang sebanyak-banyaknya. Untuk yang terakhir terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam proses pembuatan skripsi ini, tanpa

adanya bantuan dari pihak-pihak tersebut mungkin skripsi ini tidak akan terselesaikan.



wilayah *Nieuw Menteng* belum dimulai pada tahun 1920-an, namun sudah terlihat bentuk perencanaan jaringan jalan pada wilayah ini. Pada peta tahun 1930-an dapat dilihat pembangunan fisik wilayah *Nieuw Menteng* telah dimulai. Pada tahun tersebut di wilayah *Nieuw Menteng* terdapat 1 buah taman yang , jaringan jalan dengan lebar 10 m-30 m, bangunan hunian dengan luas 100 m<sup>2</sup>-300 m<sup>2</sup>, 1 bangunan umum dan jalur kereta api yang terdapat pada bagian utara wilayah *Nieuw Menteng*. Pada peta tahun 1940-an dapat dilihat wilayah *Nieuw Menteng* tidak mengalami banyak perubahan dari apabila dibandingkan dengan peta tahun 1930-an.

Dari penelitian ini terlihat bahwa di wilayah Menteng terdapat unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan rel kereta api. Sementara itu kawasan industri dan jalur hijau (*greenbelt*) tidak terdapat pada wilayah Menteng. Pada wilayah Menteng terdapat taman sebagai pusat wilayah Menteng seluas 8912 m<sup>2</sup>, jaringan jalan dapat diklasifikasikan kedalam 4 lebar yang berbeda-beda yaitu jalan dengan lebar 10 m, 16 m, 20 m dan 30 m. Bangunan hunian dapat digolongkan kedalam *grootte stadsvilla* (kelas besar), *middlegrootte stadswooning* (kelas sedang) dan *kleine woningen* (kelas kecil). Di wilayah Menteng juga terdapat 10 bangunan umum dengan fungsi yang berbeda-beda.

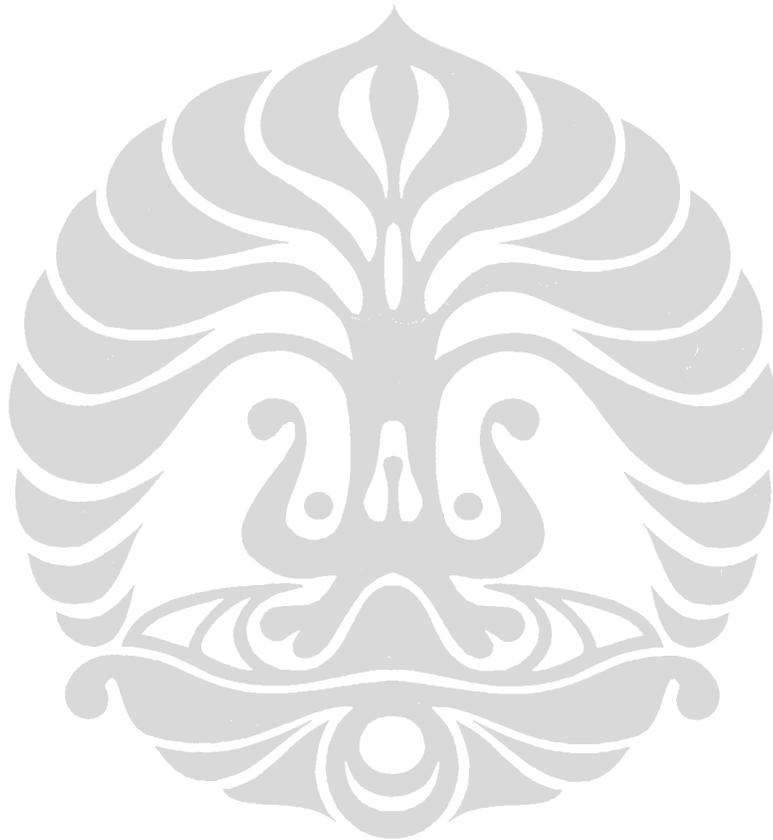
Pada wilayah *Nieuw Menteng* terdapat unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api. Seperti layaknya wilayah Menteng pada wilayah *Nieuw Menteng* tidak terdapat kawasan industri dan jalur hijau (*greenbelt*).

Unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng memiliki perbedaan dalam segi pola penataan jika dibandingkan dengan konsep kota taman. Perbedaan tersebut terlihat pada luas taman sebagai pusat kota yang tidak mencapai 4 km<sup>2</sup> dan kelas-kelas jalan pada wilayah Menteng. Selain itu bangunan hunian pada wilayah Menteng letaknya menyebar pada seluruh jalan yang ada, hal tersebut berbeda dengan keletakan bangunan hunian pada konsep kota taman yang disentralisasikan pada kawasan khusus bagi pemukiman. Bangunan umum pada wilayah Menteng juga tidak semuanya diletakkan pada "*Grand Avenue*" (jalan utama).

Perbedaan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dapat terlihat dari unsur-unsur kota taman yang ada. Pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat 1 buah taman sedangkan di wilayah Menteng terdapat 7 taman. Jaringan jalan pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya dibagi kedalam 3 kelas yang berbeda yaitu jalan dengan lebar 10 m, 16 m dan 30 m sedangkan pada wilayah Menteng dibagi kedalam 4 kelas yang berbeda. Bangunan hunian pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya memiliki luas antara 100 m<sup>2</sup>-300 m<sup>2</sup> sedangkan pada wilayah Menteng memiliki luas antara 100m<sup>2</sup>-1000m<sup>2</sup>. Selain itu bangunan umum pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat 1 bangunan umum sedangkan pada wilayah Menteng terdapat 10 bangunan umum. Jalur rel kereta api hanya terdapat pada bagian utara wilayah *Nieuw Menteng*, hal tersebut memperlihatkan perbedaan apabila dibandingkan dengan jalur kereta api pada wilayah Menteng.

Dari perbedaan-perbedaan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa perbedaan yang paling menonjol antara unsur-unsur wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*

adalah dari segi jumlah dan luasnya. Pola penataan wilayah *Nieuw Menteng* mirip dengan pola penataan wilayah Menteng hanya saja semua komponen kota taman yang ada dibuat dalam ukuran yang lebih kecil dan jumlah yang lebih sedikit.



## DAFTAR ISI

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

1.1 LatarBelakang .....	1
1.2 Masalah Penelitian.....	7
1.3 Metode Penelitian.....	10
1.3.1 Pengumpulan Data.....	11
1.3.2 Deskripsi Data Penelitian.....	14
1.3.3 Analisis Data dan Penarikan Kesimpulan.....	16
1.4 Batas Wilayah Penelitian.....	18
1.5 Sistematika Penulisan.....	19

### **BAB 2 KONSEP KOTA TAMAN DAN PERKEMBANGANNYA**

2.1 Konsep kota taman.....	21
2.2 Penerapan Konsep Kota Taman di Indonesia.....	34
2.3 Menteng Sebagai Kota Taman di Indonesia.....	36
2.3.1 Sejarah Singkat Awal Terbentuknya Menteng Sebagai Daerah Pemukiman.....	36
2.3.2 Perkembangan Daerah Menteng (1920-1942).....	38
2.4 Daerah <i>Nieuw Menteng</i> Sebagai Daerah Pemekaran Menteng Terakhir.....	41
2.4.1 Perkembangan Daerah <i>Nieuw Menteng</i> (1934-1942).....	41

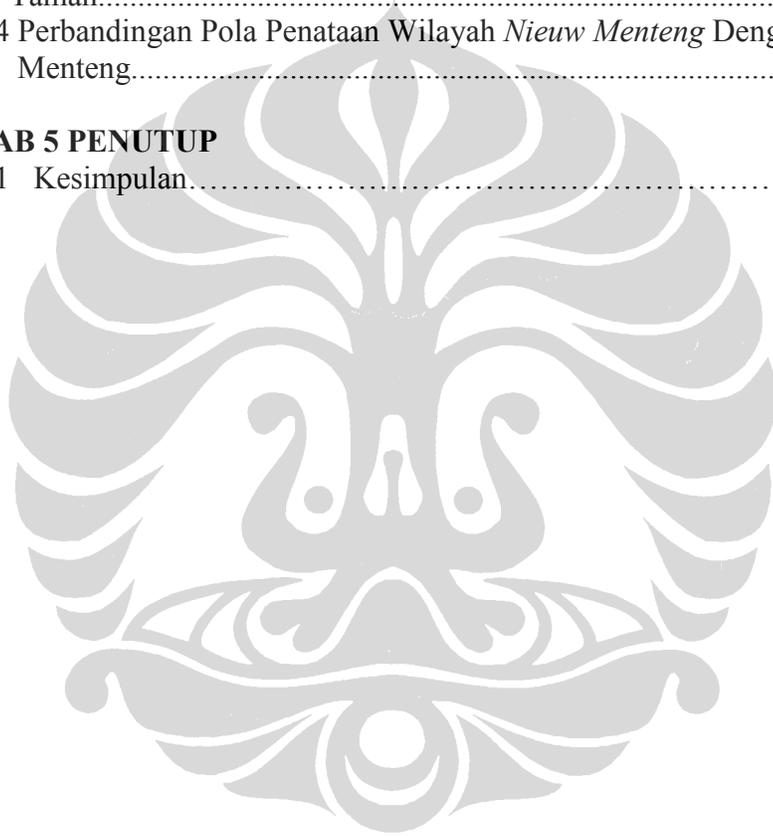
### **BAB 3 PERKEMBANGAN WILAYAH MENTENG DAN *NIEUW MENTENG* (1923-1942)**

3.1 Perkembangan Wilayah Menteng.....	44
3.1.1 Wilayah Menteng Tahun 1920-an.....	46
3.1.2 Wilayah Menteng Tahun 1930-an.....	56
3.1.3 Wilayah Menteng Tahun 1940-an.....	69
3.2 Perkembangan Wilayah <i>Nieuw Menteng</i> .....	71
3.2.1 Wilayah <i>Nieuw Menteng</i> Tahun 1920-an.....	72
3.2.2 Wilayah <i>Nieuw Menteng</i> Tahun 1930-an.....	73
3.2.3 Wilayah <i>Nieuw Menteng</i> Tahun 1940-an.....	78

### **BAB 4 POLA PENATAAN WILAYAH MENTENG DAN *NIEUW MENTENG* (1923-1942)**

4.1 Pola Penataan Wilayah Menteng.....	80
4.1.1 Taman.....	81
4.1.2 Jaringan Jalan.....	84
4.1.3 Bangunan Hunian.....	86
4.1.4 Bangunan Umum.....	87

4.1.5 Jalur Kereta Api.....	90
4.2 Pola Penataan Wilayah <i>Nieuw Menteng</i> .....	90
4.2.1 Taman.....	91
4.2.2 Jaringan Jalan.....	91
4.2.3 Bangunan Hunian.....	92
4.2.4 Bangunan Umum.....	93
4.2.5 Jalur Kereta Api.....	94
4.3 Perbandingan Pola Penataan Wilayah Menteng dengan Konsep Kota Taman.....	94
4.4 Perbandingan Pola Penataan Wilayah <i>Nieuw Menteng</i> Dengan Wilayah Menteng.....	103
<b>BAB 5 PENUTUP</b>	
5.1 Kesimpulan.....	110

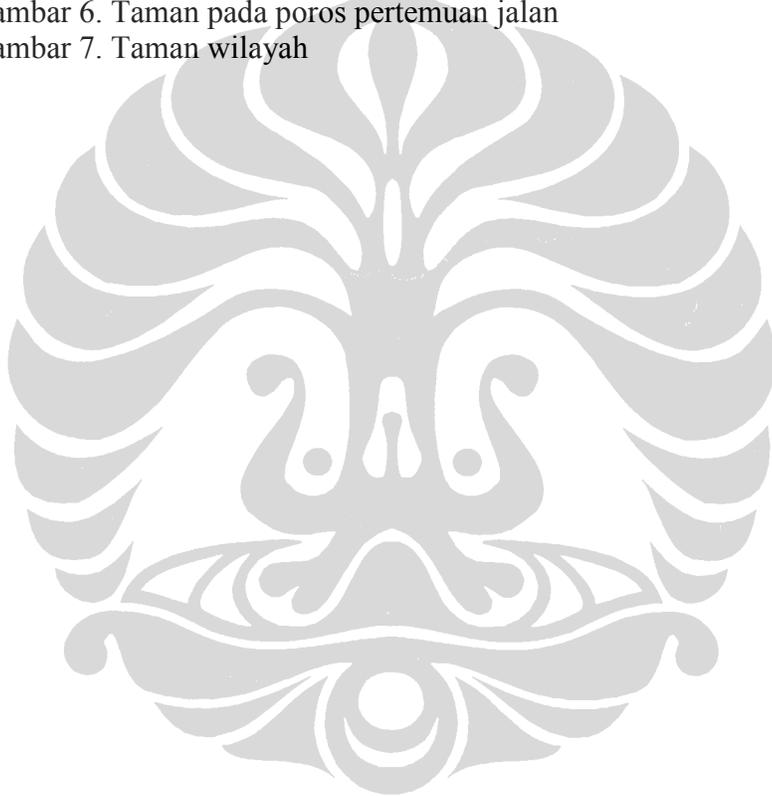


## DAFTAR FOTO

Foto 1. <i>Burgemeester Bischopplein</i> (Taman Suropati) tahun 2007	47
Foto 2. <i>Nieuw Gondangdia boulevard</i> (Taman Teuku Umar) tahun 2007	48
Foto 3. <i>Entree Gondangdia</i> (Taman Cut Mutia) tahun 2007	49
Foto 4. Rumah di wilayah Menteng tipe besar	53
Foto 5. Rumah di wilayah Menteng tipe sedang	53
Foto 6. Gedung <i>Bouwploeg</i> tahun 1970	54
Foto 7. Gedung <i>Kunstkring</i> tahun 2007	55
Foto 8. Taman pertemuan <i>Djamboelaan</i> dengan <i>Spoorweglaan</i> tahun 2007	57
Foto 9. Taman <i>Situbondoweg</i> tahun 2007	58
Foto 10. Taman <i>Logeplantsoen</i> tahun 2007	59
Foto 11. Taman <i>Loemadjangweg</i> tahun 2007	59
Foto 12. Gedung <i>Logegebouw</i> tahun 1930-an	65
Foto 13. <i>Nassaukerk</i> tahun 1993	67
Foto 14. <i>Theresiakerk</i> tahun 1993	68
Foto 15. Rumah di wilayah Menteng tipe kecil	70
Foto 16. <i>Tangkuban Perahuplein</i> tahun 2007	75
Foto 17. Rumah di wilayah <i>Nieuw Menteng</i> dengan luas 100 m <sup>2</sup>	76
Foto 18. Rumah di wilayah <i>Nieuw Menteng</i> dengan luas 200 m <sup>2</sup>	76
Foto 19. Rumah di wilayah <i>Nieuw Menteng</i> dengan luas 300 m <sup>2</sup>	76
Foto 20. J.P. Coen <i>Stichting</i> tahun 2007	77

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Diagram prinsip kota taman sebagai kota satelit yang mandiri dengan limitasi area dan jumlah penduduk	27
Gambar 2. “ <i>The three magnets</i> “dalam konsep kota taman	28
Gambar 3. Rencana diagramatik sebuah kota taman	29
Gambar 4. Struktur kota taman	32
Gambar 5. Kota taman Letchworth dan Welwyn	33
Gambar 6. Taman pada poros pertemuan jalan	83
Gambar 7. Taman wilayah	83

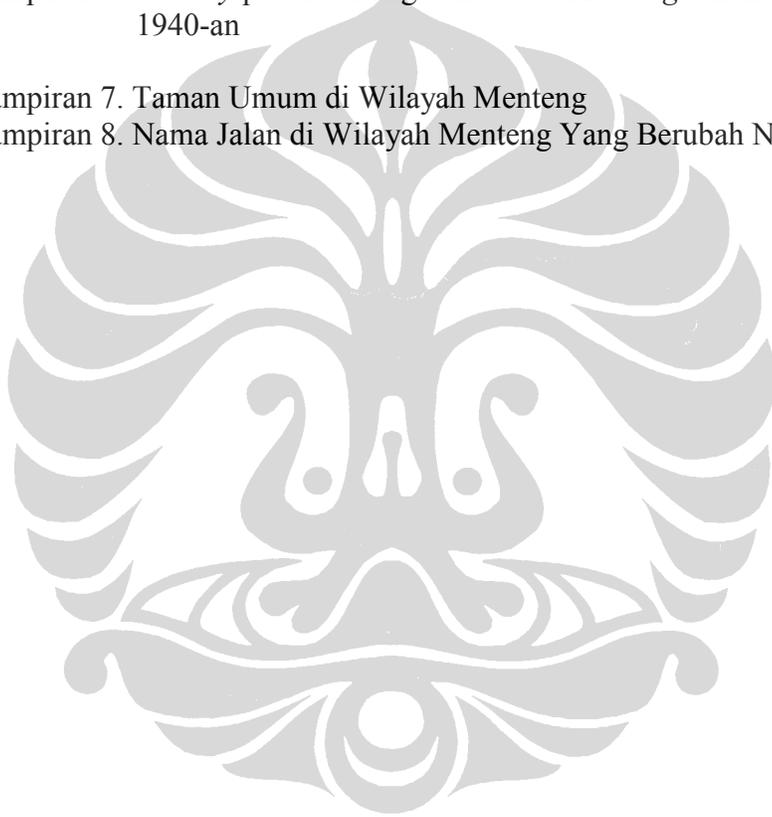


## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Hubungan jalan dengan lebar jalan di Menteng bagian Utara tahun 1920-an	50
Tabel 3.2. Hubungan jalan dengan lebar jalan di Menteng bagian Selatan tahun 1920-an	51
Tabel 3.3. Hubungan jalan dengan lebar jalan di Menteng bagian Utara tahun 1930-an	61
Tabel 3.4. Jaringan jalan di wilayah Menteng bagian Utara yang berubah nama	61
Tabel 3.5. Hubungan jalan dengan lebar jalan di Menteng bagian Selatan tahun 1930-an	63
Tabel 3.6. Jaringan jalan di wilayah Menteng bagian Selatan yang berubah nama	63
Tabel 3.7. Hubungan jalan dengan lebarnya di wilayah Menteng tahun 1930-an	75
Tabel 4.1. Hubungan luas taman dengan lebar jalan di wilayah Menteng	82
Tabel 4.2. Klasifikasi lebar jalan pada wilayah Menteng	85
Tabel 4.3. Hubungan luas bangunan hunian dengan lebar jalan di wilayah Menteng	87
Tabel 4.4. Hubungan luas bangunan umum dengan lebar jalan di wilayah Menteng	89
Tabel 4.5. Klasifikasi lebar jalan pada wilayah <i>Nieuw Menteng</i>	92
Tabel 4.6. Hubungan luas bangunan hunian dengan lebar jalan di wilayah <i>Nieuw Menteng</i>	93
Tabel 4.7. Unsur-unsur kota taman di wilayah Menteng	97
Tabel 4.8. Penerapan konsep kota taman pada wilayah Menteng	101
Tabel 4.9. Unsur-unsur kota taman pada wilayah <i>Nieuw Menteng</i>	104
Tabel 4.10. Perbandingan pola penataan wilayah <i>Nieuw Menteng</i> dengan Menteng	107
Tabel 5.1 Penerapan konsep kota taman di wilayah Menteng dan <i>Nieuw Menteng</i>	113

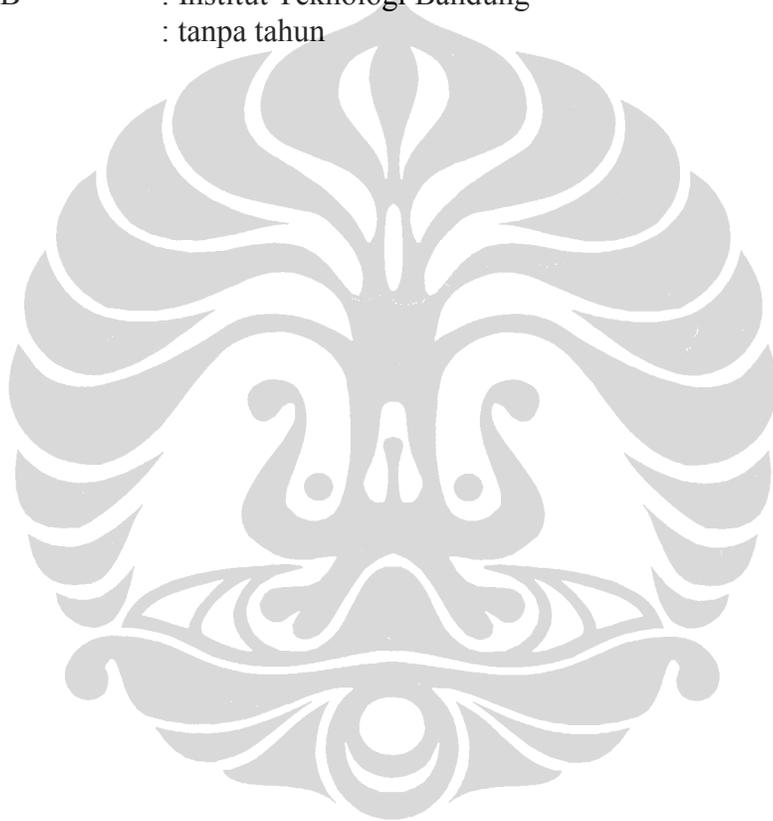
## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Batas wilayah penelitian
- Lampiran 2. Peta Wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1923
- Lampiran 3. Peta wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1936
- Lampiran 4. Peta wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1942
- Lampiran 5. *Overlay* peta Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1920-an dengan tahun 1930-an
- Lampiran 6. *Overlay* peta Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1930-an dengan tahun 1940-an
  
- Lampiran 7. Taman Umum di Wilayah Menteng
- Lampiran 8. Nama Jalan di Wilayah Menteng Yang Berubah Nama



## DAFTAR SINGKATAN

BAPPENAS	: Badan Perencanaan Nasional
BU	: Bangunan Umum
VOC	: <i>Verenigde Geoctoryede Oost Indische Compagnie</i>
DKP	: Dinas Kebudayaan Dan Pariwisata
FTAL	: Fakultas Teknik Arsitektur dan Lansekap
FIB	: Fakultas Ilmu Budaya
ITB	: Institut Teknologi Bandung
t.t	: tanpa tahun



## IKHTISAR

OLIVIA ZORAYA, NPM 0702030316. POLA PEMUKIMAN WILAYAH MENTENG DAN *NIEUW MENTENG* AWAL ABAD XX (1923-1942). Dibawah Bimbingan Bpk Prof.DR.Mundardjito. Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya,2007 (xiii +120 hal,17 tabel, 4 peta)

Penelitian ini membahas tentang pola penataan wilayah dan perkembangan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada awal abad XX. Dari pembahasan tersebut kemudian penataan wilayah Menteng akan dibandingkan dengan konsep kota taman, sedangkan penataan Wilayah *Nieuw Menteng* akan dibandingkan dengan penataan wilayah Menteng. Hasil dari perbandingan tersebut akan terlihat persamaan dan perbedaan penataan wilayah Menteng dengan konsep kota taman dan wilayah Menteng dengan *Nieuw Menteng*. Dari persamaan dan perbedaan yang dihasilkan dapat dilihat sejauh mana penerapan konsep kota taman pada wilayah Menteng dan bagaimana pola penataan wilayah *Nieuw Menteng*.

Sebagai data utama dalam penelitian ini adalah wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* berdasarkan batas-batas wilayah pada tahun 1920-an, yang kini secara administratif terletak di kelurahan Menteng dan Guntur, Jakarta Pusat. Selain data utama juga digunakan peta wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an. Selain peta digunakan pula data piktorial yang dianggap dapat memberikan informasi bagi penelitian ini.

Hasil dari penelitian ini adalah berdasarkan pengamatan dari peta-peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an, diketahui bahwa wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* mengalami perkembangan. Perkembangan terlihat dari penambahan unsur-unsur kota taman yang terdapat pada kedua wilayah tersebut. Pada tahun 1920-an dapat dilihat pembangunan telah dilakukan  $\pm 47\%$  dari luas keseluruhan wilayah Menteng. Pada tahun ini telah dibangun 5 buah taman, jaringan jalan dengan lebar 16m -30m, beberapa bangunan hunian dengan luas 100 m<sup>2</sup>-1000 m<sup>2</sup>, 4 buah bangunan umum dan jalur kereta api yang mengelilingi wilayah Menteng kecuali di bagian baratnya. Pada peta tahun 1930-an dapat dilihat pembangunan telah dilakukan  $\pm 90\%$  dari luas keseluruhan wilayah Menteng. Pada tahun ini terdapat penambahan pembangunan 4 buah taman, jaringan jalan dengan lebar 16 m – 20 m, bangunan hunian dengan luas 500 m<sup>2</sup>-800 m<sup>2</sup>, 6 buah bangunan umum. Sementara itu jalur kereta api tidak mengalami perubahan dari tahun 1920-an. Pada peta tahun 1940-an dapat dilihat keadaan wilayah Menteng tidak mengalami banyak perubahan apabila dibandingkan dengan peta tahun 1930-an. Perkembangan terlihat dari penambahan bangunan hunian, sementara unsur-unsur kota taman lainnya tidak mengalami penambahan.

Sementara itu pada peta tahun 1920-an, wilayah *Nieuw Menteng* masih merupakan tanah kosong yang ditanami berbagai macam pohon. Pembangunan fisik



## **BAB 1 PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Setelah daratan Jakarta terbentuk sekitar 5000 tahun yang lalu, diperkirakan manusia mulai menghuni daratan ini sejak masa prasejarah pada zaman batu-baru (neolitikum) yang berlangsung antara 1500-1000 tahun sebelum Masehi. Kurun waktu tersebut diajukan berdasarkan bukti arkeologi melalui argumentasi Robert von Heine Geldern (1945) dan Wilhem G. Solheim (1972) (DKP, 2004). Setelah manusia mulai menghuni daratan Jakarta dan seiring dengan perjalanan sejarah berikut perkembangan kebudayaannya yang semakin kompleks maka telah banyak diwariskan berbagai macam peninggalan sejarah hasil budaya dari berbagai masa yang masing-masing memiliki karakteristik khusus yang mengindikasikan masanya. Salah satu masa dalam pembabakan sejarah Jakarta adalah masa kolonial yang dimulai sejak pendudukan VOC pada 30 Mei 1619 hingga kemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 1945. Masa kolonial merupakan salah satu bagian dari pembabakan

masa arkeologi Indonesia pada umumnya dan Jakarta pada khususnya yang cukup banyak meninggalkan bangunan bersifat monumental dan dapat membantu kita menelaah kembali kejayaan seni arsitektur pada masa itu.

Kedatangan bangsa Belanda ke kepulauan Indonesia dimulai ketika sebuah armada dagang Belanda di bawah pimpinan Cornelis de Houtman mendarat di Banten pada tahun 1596. Perkembangan selanjutnya terjadi pada bulan Maret 1602 dengan dibentuknya Persekutuan Umum Perserikatan Dagang Hindia Belanda (*Generale Verenigde Geoctoyerde Oost Indische Compagnie*), secara singkat disebut VOC (Boxer, 1983:9). Kegiatan VOC di Indonesia (Pulau Jawa) dimulai pada bulan November 1610, ketika VOC berhasil membuat perjanjian dengan Pangeran Jayakarta sebagai wakil raja Banten di Jayakarta. VOC kemudian mendapat ijin untuk mendirikan kantor dagangnya di Jayakarta. Untuk mendukung kegiatan perdagangan tersebut mereka mendirikan gudang-gudang sebagai tempat menimbun barang dagangan berupa rempah-rempah.

Selanjutnya gudang-gudang tersebut dialihfungsikan sebagai benteng pertahanan dan tempat mengkonsolidasi kekuatan, sehingga VOC dapat menjadi penguasa yang berdaulat. VOC dengan demikian dapat mengamankan ekonomi dan perdagangannya. Setelah menjadi penguasa yang berdaulat, VOC kemudian menghancurkan kota Jayakarta dan membangun kota Batavia di atas reruntuhan kota Jayakarta sebagai pusat pemerintahan.

Orang-orang Belanda yang tinggal di Batavia lebih banyak mengembangkan kegiatan perdagangan dan pemerintahan di sisi timur muara sungai Ciliwung.

Akibatnya penataan kota pun sangat dipengaruhi oleh pola-pola kanal yang saling berpotongan tegak lurus. Di sekeliling kota dibangun tembok pertahanan dan di mulut sungai dibuat benteng yang besar. Di sepanjang kanal dibangun kantor dan rumah-rumah yang gaya arsitekturnya mengikuti gaya arsitektur bangunan di Amsterdam yang berjajar rapat di sisi kiri dan kanan kanal (Siswadhi, 2001:3). Laporan penelitian mengenai tata kota Batavia dan perkembangannya pada abad XVII-XVIII menunjukkan bahwa penataan kota Batavia sangat mirip dengan penataan kota Amsterdam (Novita, 1995:102). Laporan penelitian arkeologi lainnya mengenai penelitian awal kanal-kanal Batavia memberikan informasi bahwa kanal-kanal yang menjadi bagian dari kota Batavia pada perkembangannya terbagi menjadi dua jenis yaitu kanal yang teratur dan tidak teratur, hal ini dipengaruhi oleh faktor fungsi dan keletakan, sosio-ekonomi dan faktor alam (Sadadi, 1993). Dari kedua penelitian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa orang Belanda yang datang ke Batavia berusaha menerapkan pola hidup mereka seperti di negeri Belanda, yaitu dengan membangun dan menata kota Batavia seperti penataan kota Amsterdam yang didominasi oleh kanal-kanal. Pada abad XVIII kanal-kanal tersebut segera menimbulkan masalah kesehatan yang serius karena sampah dan lumpur. Laporan penelitian mengenai penyakit menular yang berjangkit di Batavia, menunjukkan bahwa peristiwa wabah penyakit menular muncul dan tersebar disebabkan oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut adalah lingkungan alam yang tidak sehat, perilaku masyarakat yang belum memahami kesehatan serta sarana fisik yang tersedia belum memadai (Ramelan,1995:17-25). Penyakit-penyakit menular yang muncul di

Batavia saat itu antara lain: disentri, malaria dan tifus. Dari ketiga penyakit tersebut, malaria merupakan penyakit yang menyebabkan angka kematian paling tinggi (van der Brug, 2007:55). Kondisi “kota lama” di sebelah utara menjadi tidak sehat, parit-parit menjadi dangkal, aliran air kotor tidak lancar dan menggenang. Oleh karena itu banyak yang akhirnya mendirikan rumah-rumah peristirahatan di luar tembok kota, yaitu di sekitar jalan *Jacatraweg* (sekarang Jalan Pengeran Jayakarta) dan juga di sisi saluran *Molenvliet* (sekarang Jalan Hayam Wuruk dan Gajah Mada). Rumah-rumah itu pada awalnya merupakan rumah peristirahatan sementara, tetapi kemudian berkembang menjadi rumah-rumah permanen dan gedung-gedung besar (Surjomihardjo, 1977:32-33).

Pada pertengahan abad XVIII, seiring dengan bertambahnya pembangunan rumah-rumah peristirahatan di luar tembok kota, kota Batavia mulai tumbuh dan berkembang ke arah selatan. Daerah ini cukup disenangi oleh orang-orang Belanda, Eropa dan Cina karena udaranya masih bersih dan sumber air belum tercemar (Heuken,1997:201). Gubernur Jenderal Baron van Imhoff (1743-1750) dan Jacob Mossel (1750-1761) berupaya mencegah perpindahan demi mempertahankan kejayaan kota tetapi perpindahan tetap saja terjadi (Blusse,1988:44-50). Pada masa pemerintahan Jenderal P. Gerardus van Overstraten (1796-1801) sedikit demi sedikit kantor pemerintahan dipindahkan ke *Weltevreden*<sup>1</sup>. Memasuki awal abad XIX, pada

---

<sup>1</sup> *Weltevreden* terletak di daerah Lapangan Banteng sekarang dengan batas-batas sbb: sebelah utara dibatasi oleh *Postweg* (Jalan Pos) dan *Norweg* (Jalan Dr. Sutomo), sebelah timur berbatasan dengan *Groote Zuiderweg* (sekarang Jalan Gunung Sahari-Senen-Kramat Bunder), sebelah selatan berbatasan

masa pemerintahan Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels (1807-1811) pusat pemerintahan secara resmi dipindahkan dari Batavia ke *Weltevreden*. Pemindahan pusat pemerintahan tersebut berkaitan dengan salah satu misi Daendels untuk memperbaiki keadaan kesehatan kota Batavia<sup>2</sup>. Pada akhir abad XIX beberapa faktor seperti berkembangnya perusahaan-perusahaan swasta, kemudahan perjalanan dan transportasi mendorong lebih banyak lagi orang Eropa yang datang ke Batavia yang selanjutnya merangsang berbagai kegiatan pembangunan perkantoran, perumahan, dan sebagainya pada daerah *Weltevreden*. Begitu banyak bangunan yang didirikan sehingga dipandang perlu untuk mendatangkan ahli perencanaan kota dan tenaga pelaksana dari negeri Belanda.

Memasuki awal abad XX, pemerintah kota Batavia membentuk dewan kota yang salah satu tugasnya adalah membuat sebuah perencanaan perluasan kota yang teratur. Langkah awal untuk mengembangkan sebuah pemukiman yang teratur adalah dengan membeli tanah-tanah partikelir<sup>3</sup> seperti di Menteng, Gondangdia, Kramat Lontar, Jatibaru, Karet, dan Bendungan Udik. Pada tanah pertikelir Menteng dan

---

dengan Kramat Bunder-Jembatan Prapatan dan sebelah barat dibatasi oleh Kali Ciliwung ( De Vries, 1927:17)

<sup>2</sup> Gubernur Jendral Herman Willem Dandles (1807-1811) dilantik sebagai Gubernur Jendral dengan instruksi untuk mengorganisasi pertahanan terhadap Inggris dan mengadakan perubahan-perubahan pemerintah kolonial sesuai dengan pandangan baru. Selain itu ia mendapat tugas untuk memperbaiki keadaan kesahatan kota Batavia. Apabila hal tersebut tidak dapat tercapai, maka ia diwajibkan membuat usul pemindahan pusat pemerintahan di bagian pulau Jawa yang cocok untuk kepentingan tersebut (Surjomihardjo, 1977:39)

<sup>3</sup> Tanah partikelir adalah tanah-tanah yang dikuasai oleh orang partikelir (swasta) yang memperolehnya dari pemerintah kolonial. Tanah-tanah tersebut dikuasai oleh oleh tuan tanah secara perorangan (terutama oleh orang Cina dan Eropa) dan pemerintah tidak berkuasa langsung atas daerah semacam ini.

Gondangdia dibangun sebuah pemukiman dengan nama *Nieuw Gondangdia*, daerah ini sekarang kita kenal dengan nama daerah Menteng. Pada daerah Menteng dibangun sebuah pemukiman dengan pola yang teratur dan menyediakan fasilitas modern bagi para penghuninya. Pada tahun 1920 dimulailah pembangunan fisik daerah Menteng yang dikembangkan dengan desain pemukiman yang terbaik di Jakarta pada awal pembangunan dan pengembangannya hingga sekarang (Hanna,1988:212-213).

Pembangunan daerah Menteng melibatkan beberapa arsitek dan ahli planologi Belanda seperti P.A.J. Moojen, Ir.F.J.Kubatz dan beberapa arsitek lainnya. Daerah Menteng dibangun dengan menggunakan konsep “kota taman”. Konsep “kota taman” merupakan sebuah konsep kota yang lebih terorganisir dengan membatasi jumlah penduduknya serta memiliki ruang hijau yang terbuka untuk membuat lingkungan lebih sehat dan lebih nyaman (Howard, 1902). Sebagai sebuah wilayah yang dikembangkan dengan menggunakan konsep kota taman, penataan ruang pada daerah Menteng didominasi oleh ruang hijau terbuka berupa taman-taman yang tersebar pada beberapa tempat di wilayah Menteng serta dipadukan dengan pola dan prasarana jalan yang baik<sup>4</sup>. Pada awalnya konsep “kota taman” muncul dan berkembang di Inggris dan kemudian menyebar hampir di seluruh daratan Eropa dan Amerika. Hal ini ditandai dengan dibangunnya beberapa kota taman seperti kota taman Letchworth di Inggris, kota taman Sunnyside di Amerika, dan beberapa kota taman di Belanda. Pemerintah kolonial Belanda di Batavia kemudian menerapkan

---

<sup>4</sup> Sumber: internet, <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0504/12/metro/1676614.htm> diakses tgl 17 agustus 2006

konsep “kota taman” pada daerah Menteng yang dibangun sebagai salah satu bentuk perluasan kota yang terencana sekaligus untuk menanggulangi masalah kesehatan yang pada saat itu melanda Batavia.

Kenyamanan bertempat tinggal di daerah Menteng menjadikan permintaan rumah tinggal semakin banyak sehingga pembangunan daerah Menteng terus ditingkatkan. Pembangunan terus berlangsung pada tahun 1920-an hingga 1930-an. Masalah yang muncul kemudian adalah keterbatasan lahan yang tidak lagi mampu menampung pembangunan rumah tinggal yang semakin meningkat. Selain itu pada tahun 1930 terjadi krisis ekonomi yang hampir melanda seluruh dunia sehingga kegiatan pembangunan di daerah Menteng menurun (Heuken, 2001:34). Salah satu usaha untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan memperluas daerah Menteng. Pada tahun 1934 daerah Menteng diperluas ke selatan *Bandjir Kanaal*<sup>5</sup> dan diberi nama *Nieuw Menteng* yang sekarang kita kenal dengan wilayah Guntur. Tanah pada daerah *Nieuw Menteng* dibeli dengan harga yang cukup murah sehingga harga penjualan dapat lebih ditekan ke angka yang lebih rendah. Selain itu rumah-rumah pada wilayah tersebut dibangun dengan desain yang lebih sederhana.

## 1.2 Masalah Penelitian

Penataan ruang pada wilayah Menteng didominasi oleh ruang hijau terbuka berupa taman-taman yang tersebar pada beberapa tempat serta dipadukan dengan pola dan prasarana jalan yang baik. Pada wilayah Menteng juga terdapat bangunan-

---

<sup>5</sup> *Bandjir Kanaal* merupakan batas selatan wilayah Menteng pada awal perkembangannya.

bangunan umum, bangunan hunian, dan jalur kereta api. Bangunan hunian pada wilayah Menteng memiliki arsitektur yang cukup bervariasi dan beberapa di antaranya dibangun dengan menggunakan sistem *blokkenbouw*<sup>6</sup>. Melihat pola penataan wilayah Menteng tersebut, terlihat adanya persamaan antara unsur-unsur wilayah Menteng dengan unsur-unsur kota taman. Apabila ditelusuri sejarahnya, diketahui bahwa wilayah Menteng merupakan kota taman pertama di Indonesia yang dibangun pada tahun 1920. Wilayah Menteng dibangun lebih dulu daripada kota Bandung yang juga dikembangkan dengan menggunakan konsep kota taman.

Pada perkembangan selanjutnya wilayah Menteng diperluas ke bagian selatan. Wilayah ini dikenal dengan nama *Nieuw Menteng*. Kata “*Nieuw*” merupakan bahasa Belanda yang memiliki arti “baru” sedangkan yang dimaksud dengan kata “Menteng” adalah daerah Menteng itu sendiri sehingga “*Nieuw Menteng*” memiliki arti “Menteng Baru”. Apabila melihat dari penamaannya, terlihat adanya hubungan antara daerah Menteng dengan *Nieuw Menteng*.

Daerah *Nieuw Menteng* atau yang sekarang kita kenal dengan wilayah Guntur terletak di selatan daerah Menteng. Kedua daerah ini letaknya bersebelahan yang hanya dibatasi oleh jalur kereta listrik trayek Tanah Abang-Manggarai/*Bandjir Kanaal*<sup>7</sup>. Pada jalan utama terdapat satu bangunan umum dan beberapa bangunan hunian. Seperti layaknya daerah Menteng, bangunan umum dan hunian pada daerah

---

<sup>6</sup> *Blokkenbouw* adalah sistem pembangunan rumah-rumah dengan gaya arsitektur yang sama dalam satu blok.

<sup>7</sup> Jalur kereta api trayek Tanah Abang-Manggarai letaknya bersebelahan dengan *Bandjir Kanaal* dan merupakan batas selatan wilayah Menteng.

ini didirikan dengan gaya arsitektur Indis yaitu perpaduan antara arsitektur klasik Belanda dengan arsitektur lokal sebagai penyesuaian terhadap iklim tropis.

Apabila ditelusuri ke jalan yang lebih kecil dari jalan utama, dapat dilihat beberapa rumah-rumah yang masih asli dan memperlihatkan arsitektur tahun 1930-an. Dalam satu blok dapat ditemukan beberapa rumah dengan tipe yang sama, hal ini memperlihatkan sistem *blokkenbouw* yang juga diterapkan pada pembangunan rumah-rumah di daerah Menteng. Rumah-rumah tersebut berpusat pada sebuah taman yang ukurannya tidak terlalu besar.

Jika ditelusuri sejarah awal pembangunan dan berkembangnya daerah Menteng, diperoleh informasi bahwa pada tahun 1934 daerah *Nieuw Menteng* dibangun sebagai daerah perluasan Menteng terakhir. Pemilihan daerah ini sebagai obyek perluasan dikarenakan selain letaknya berdekatan dengan daerah Menteng, harga tanah di daerah ini lebih murah (Heuken, 2001:19).

Beberapa uraian di atas telah menjelaskan bahwa Menteng merupakan daerah pemukiman modern dan dibangun dengan menggunakan konsep “kota taman” pada awal abad XX. Pada perkembangannya daerah Menteng diperluas ke bagian selatan dan daerah perluasannya disebut dengan nama *Nieuw Menteng*. Pada daerah *Nieuw Menteng* ditemui beberapa unsur wilayah yang sama dengan wilayah Menteng. Selain itu gaya arsitektur bangunan di wilayah *Nieuw Menteng* hampir sama dengan gaya arsitektur bangunan di wilayah Menteng. Dari kenyataan tersebut maka pokok permasalahan yang hendak dikaji dalam penelitian ini adalah sejauh mana penerapan konsep “kota taman” pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dan apakah pola

penataan *Nieuw Menteng* yang tumbuh setelah wilayah Menteng mengikuti pola penataan wilayah Menteng.

### 1.3 Metode Penelitian

Metode yang akan digunakan untuk menjawab permasalahan penelitian ini adalah metode analogi. Hal yang dilakukan adalah membandingkan pola penataan wilayah Menteng dengan konsep kota taman dan kemudian membandingkan pola penataan wilayah *Nieuw Menteng* dengan wilayah Menteng. Informasi mengenai pola penataan kedua wilayah tersebut diperoleh dari peta tahun 1920-an, 1930-an, dan 1940-an. Peta-peta tersebut diamati secara fisik untuk membandingkan data yang ada di dalamnya. Obyek yang diamati adalah unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng dengan *Nieuw Menteng*. Unsur-unsur pembentuk struktur kota taman, yaitu: (1) taman; (2) jaringan jalan; (3) bangunan umum; (4) bangunan hunian; (5) jalur kereta api; (6) kawasan industri kecil dan (7) jalur hijau.

Semua unsur-unsur kota taman yang terdapat pada daerah Menteng dan *Nieuw Menteng* dikumpulkan datanya kemudian di deskripsikan satu per satu untuk kemudian dibandingkan. Dari hasil perbandingan yang didapatkan, diperoleh suatu kesimpulan yang menjawab permasalahan penelitian. Untuk mencapai tujuan akhir tersebut, penelitian ini menempuh tahap-tahap pengumpulan data, deskripsi data dan analisis data.

### 1.3.1 Pengumpulan data

Pada tahap pengumpulan data, data yang digunakan adalah data pustaka dan data lapangan.

#### a. Data Pustaka

Data pustaka yang dikumpulkan adalah buku, artikel, laporan penelitian, foto-foto serta peta daerah Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an yang berkaitan dengan topik penelitian. Pertama-tama dikumpulkan buku-buku dan laporan penelitian yang berkaitan dengan sejarah perkembangan dan bentuk tata kota Batavia, hal ini dilakukan mengingat daerah Menteng merupakan bentuk perkembangan kota Batavia pada awal abad XX. Berkaitan dengan hal tersebut maka dibutuhkan pengetahuan mengenai sejarah perkembangan kota Batavia sebagai latar belakang penelitian dan bentuk penataan kota Batavia sebagai data pembanding. Setelah informasi mengenai kota Batavia didapatkan, dikumpulkan buku-buku yang berkaitan dengan sejarah daerah Menteng dan *Nieuw Menteng*, laporan penelitian mengenai bangunan-bangunan yang ada di kedua daerah tersebut serta artikel-artikel dari majalah, koran dan internet yang memuat informasi mengenai daerah Menteng dan *Nieuw Menteng*.

Selain buku-buku dan laporan penelitian serta artikel-artikel yang berkaitan langsung dengan informasi mengenai daerah Menteng dan *Nieuw Menteng*, dikumpulkan pula buku-buku yang berkaitan dengan sejarah perkotaan, konsep “kota taman” dan pengantar arsitektur. Buku-buku tersebut digunakan untuk mendapatkan informasi mengenai sejarah bentuk-bentuk penataan perkotaan di luar Indonesia,

konsep “kota taman” pertama di dunia serta pengantar arsitektur yang dapat membantu proses pemerian data. Buku-buku, artikel serta laporan penelitian diperoleh dari Perpustakaan FIB-Universitas Indonesia, Perpustakaan Pusat-Universitas Indonesia, Perpustakaan FTAL-Universitas TRISAKTI, Perpustakaan Teknik-ITB dan Perpustakaan Nasional.

Data lainnya yang dikumpulkan adalah peta wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dari masa ke masa. Peta- peta yang dikumpulkan adalah peta tahun 1920-an, 1930-an, 1940-an dan 2007. Peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an dapat memperlihatkan apakah wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* mengalami perkembangan atau tidak dengan melakukan penampalan (*overlay/superimpose*)<sup>8</sup>. Selain itu peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an dapat memberikan informasi mengenai bentuk penataan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada awal perkembangannya serta bangunan-bangunan apa saja yang sudah didirikan pada masa tersebut melalui penglihatan secara visual. Sementara itu peta tahun 2007 digunakan untuk menetapkan batas-batas wilayah penelitian. Pada tahap awal dilakukan pengamatan visual terhadap peta tahun 1920-an sehingga terlihat batas-batas wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada awal perkembangannya. Batas-batas tersebut kemudian di *plot* kedalam peta tahun 2007. Dari hasil penampalan tersebut dapat dilihat keletakan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* sesuai dengan batas-batas administratif wilayah tersebut pada awal perkembangannya. Selain itu peta tahun

---

<sup>8</sup> Teknik penampalan adalah teknik yang dilakukan dengan menampalkan dua buah peta atau lebih yang sudah disamakan skalanya terlebih dahulu.

2007 juga digunakan sebagai media untuk memetakan unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* yang masih ada hingga sekarang. Data berupa peta daerah Menteng dan *Nieuw Menteng* tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an diperoleh dari Perpustakaan Nasional, Pusat Arsip Nasional dan Pusat Dokumentasi Arsitektur. Selain buku, laporan penelitian, artikel dan peta-peta yang telah dikumpulkan sebelumnya, dikumpulkan pula foto-foto bangunan hunian, bangunan umum serta foto yang memperlihatkan kondisi lingkungan daerah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada awal perkembangannya. Foto-foto tersebut dapat diperoleh di Pusat Arsip Nasional dan Pusat Dokumentasi Arsitektur.

#### b. Data Lapangan

Data lapangan terdiri dari situs wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* berikut unsur-unsur kota taman di dalam wilayah tersebut yang meliputi taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum, jalur kereta api, kawasan industri dan jalur hijau yang terdapat pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Informasi mengenai unsur-unsur kota taman di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* juga didapat melalui wawancara dengan penduduk setempat. Wawancara terutama dilakukan untuk memperoleh informasi mengenai bangunan hunian. Hal tersebut dilakukan mengingat minimnya dokumentasi bangunan hunian di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* sehingga perlu diperoleh keterangan dari penduduk setempat untuk mengetahui perubahan-perubahan yang terjadi pada bangunan hunian yang ada.

Langkah selanjutnya yang dilakukan adalah perekaman (*recording*) dan pemetaan (*plotting*) terhadap unsur-unsur kota taman di daerah Menteng dan *Nieuw Menteng* yang masih ada hingga saat ini. Perekaman dilakukan dengan melakukan pemotretan dan deskripsi secara verbal terhadap unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Setelah itu unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah tersebut di *plot* pada peta masa sekarang, sehingga terlihat unsur-unsur kota taman apa saja yang masih ada di lapangan hingga saat ini.

### **1.3.2 Deskripsi Data Penelitian**

Dalam tahap pemerian data, langkah awal yang dilakukan adalah memberikan batasan terhadap unsur-unsur kota taman apa saja yang akan diperikan. Berdasarkan pengetahuan yang telah didapat sebelumnya mengenai konsep “kota taman”, terdapat 7 buah unsur-unsur wilayah dalam struktur kota taman. Unsur-unsur wilayah tersebut adalah: (1) taman; (2) jaringan jalan; (3) bangunan hunian; (4) bangunan umum; (5) jalur kereta api; (6) kawasan industri; (7) jalur hijau. Untuk itu unsur-unsur wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* yang diperikan dalam penelitian ini dibatasi pada 7 buah unsur-unsur wilayah yang mencirikan konsep “kota taman”.

Langkah selanjutnya yang dilakukan adalah memerikan keadaan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an berdasarkan peta yang ada. Dengan mengamati peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an dapat dilihat unsur-unsur kota taman apa saja yang sudah ada. Pemerian dilakukan dengan cara menguraikan unsur-unsur kota taman di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*

satu persatu yang terdapat pada peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an. Masing-masing dari unsur-unsur tersebut dijelaskan keberadaannya serta keletakannya. Unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* kecuali bangunan hunian disebutkan luasnya satu persatu. Luas tersebut diperoleh melalui pengukuran unsur-unsur kota taman yang terdapat pada peta. Hasil dari pengukuran yang telah dilakukan kemudian dikalikan dengan skala peta sehingga didapatkan ukuran aslinya.

Pemerian bangunan hunian tidak dilakukan pada semua bangunan hunian yang ada melainkan membagi bangunan hunian tersebut kedalam tipe-tipe berdasarkan luas bangunan, setelah itu dilakukan pemerian terhadap masing-masing bangunan hunian yang dianggap mewakili kelas tertentu. Hal tersebut dilakukan mengingat begitu banyak dan bervariasinya bangunan hunian di daerah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Informasi mengenai luas bangunan hunian di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* diperoleh dari buku mengenai sejarah Menteng dan sertifikat asli dari rumah-rumah pada wilayah *Nieuw Menteng*.

Unsur-unsur kota taman yang berupa bangunan umum diuraikan sejarahnya secara singkat serta fungsinya pada masa lalu dan masa kini. Selain itu dilakukan pula pemerian terhadap bentuk bangunan dan gaya arsitekturnya secara singkat. Setelah semua deskripsi terkumpul maka diperoleh gambaran mengenai unsur-unsur kota taman apa saja yang terdapat di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* serta keletakan unsur-unsur kota taman tersebut pada tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an. Selain itu

dapat terlihat perkembangan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dari tahun 1920-an hingga tahun 1940-an.

### **1.3.3 Analisis Data dan Penarikan Kesimpulan**

Peninggalan arkeologi yang berupa sebuah pemukiman merupakan hasil dari gagasan dan pola kebiasaan masyarakat masa lampau. Struktur ruang dalam sebuah pemukiman dapat memberikan informasi mengenai cara hidup suatu komunitas (Clarke, 1977:18). Melalui pemukiman tempat tinggal, manusia menggambarkan pola tertentu dari keberadaan mereka melalui bentuk tata letak pemukiman mereka. Pembentukan pemukiman ini berkaitan dengan penyesuaian manusia dan kebudayaannya terhadap lingkungan dan juga terhadap organisasi masyarakat dalam pengertian yang seluas-luasnya (Willey,1956:1). Sehingga suatu pemukiman dipelajari untuk mengetahui pola tata ruang suatu wilayah karena dengan demikian akan diketahui konsep atau ide masyarakat yang bermukim di wilayah tersebut. Untuk mengetahui konsep yang diterapkan pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* harus diketahui pola penataan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Dalam tahap analisis, data yang telah diberikan dalam tahap deskriptif kemudian dianalisis untuk mengetahui pola penataan kedua wilayah tersebut. Analisis dilakukan melalui dua tahap, yaitu:

a. Analisis terhadap wilayah Menteng

Pada tahap ini dilakukan analisis terhadap unsur-unsur kota taman wilayah Menteng yang telah diberikan sebelumnya pada tahap deskriptif. Analisis yang dilakukan adalah melihat hubungan antara fungsi dari unsur-unsur kota taman dengan keletakannya di wilayah Menteng. Setelah itu diuraikan hubungan antara luas unsur kota taman dengan lebar jalan. Hal tersebut dilakukan berdasarkan asumsi bahwa unsur kota taman dengan luas yang lebih besar seharusnya berada pada jalan yang lebih lebar. Luas unsur kota taman seperti taman, bangunan hunian dan bangunan umum dihubungkan dengan lebar jalan. Sementara itu ruas jalan diklasifikasikan berdasarkan lebarnya dan jalur kereta api disebutkan keletakannya. Hasil uraian tersebut disajikan dalam bentuk tabel sehingga hasil analisis dapat terlihat lebih jelas. Setelah analisis dilakukan dapat diperoleh gambaran mengenai pola penataan wilayah Menteng. Bentuk penataan wilayah Menteng tersebut kemudian dibandingkan dengan konsep “kota taman”. Dari hasil perbandingan tersebut dapat dilihat apakah penataan daerah Menteng sesuai dengan konsep “kota taman” yang muncul ataukah terdapat perbedaan-perbedaan. Kesimpulan yang didapatkan dari hasil perbandingan yang dilakukan akan menjawab pertanyaan penelitian yang pertama.

b. Analisis terhadap wilayah *Nieuw Menteng*

Pada tahap ini dilakukan analisis terhadap unsur-unsur kota taman wilayah *Nieuw Menteng* yang telah diberikan sebelumnya pada tahap deskriptif. Analisis yang dilakukan adalah melihat hubungan antara fungsi dari unsur-unsur kota taman dengan

keletakannya pada wilayah *Nieuw Menteng*. Setelah itu diuraikan hubungan antara luas unsur kota taman dengan lebar jalan. Hal tersebut dilakukan berdasarkan asumsi bahwa unsur kota taman dengan luas yang lebih besar seharusnya berada pada jalan yang lebih lebar. Luas unsur kota taman seperti taman, bangunan hunian dan bangunan umum dihubungkan dengan lebar jalan. Sedangkan ruas jalan diklasifikasikan berdasarkan lebarnya dan jalur kereta api disebutkan keletakannya. Hasil uraian tersebut disajikan dalam bentuk tabel agar hasil analisis dapat terlihat lebih jelas. Setelah analisis dilakukan dapat diperoleh gambaran mengenai bentuk penataan wilayah *Nieuw Menteng*. Bentuk penataan wilayah *Nieuw Menteng* tersebut kemudian dibandingkan dengan penataan wilayah Menteng. Dari hasil perbandingan tersebut dapat diperoleh kesimpulan apakah wilayah *Nieuw Menteng* juga dikembangkan dengan menggunakan konsep kota taman yang akan menjawab pertanyaan penelitian kedua.

#### **1.4 Batas Wilayah Penelitian**

Wilayah penelitian meliputi Kelurahan Gondangdia, Kelurahan Menteng dan Kelurahan Guntur, Jakarta Pusat. Wilayah Menteng saat ini secara administratif memiliki batas-batas sebagai berikut: utara: Jl.K.H. Wahid Hasyim, timur: Jl. Cikini Raya, Selatan:Jl. Latuharhary. Namun berdasarkan pengamatan terhadap peta tahun 1920-an, batas-batas wilayah Menteng pada tahun 1920-an adalah: utara: *Tamarinde laan* (sekarang Jl. K.H. Wahid Hasyim), timur: Jalur kereta api Gambir-Manggarai, selatan: Jalur kereta api Tanah Abang-Manggarai/ *Bandjir Kanaal*, barat: *Tjideng*

*Kanaal* (sekarang Jl. Hj. Agus Salim). Untuk itu yang dijadikan batas wilayah penelitian adalah batas wilayah Menteng pada tahun 1920-an.

Wilayah *Nieuw Menteng* kini merupakan sebagian wilayah kecil dari kelurahan Guntur. Untuk itu batas-batas administratif wilayah *Nieuw Menteng* dibuat berdasarkan pengamatan terhadap peta tahun 1920-an. Batas wilayah *Nieuw Menteng* adalah sebagai berikut: utara: *J.P. Coen weg* (sekarang Jl. Sultan Agung), timur: pertemuan *Poetri weg* dan *Tunggul weg* (sekarang pertemuan Jl. Putri dan Jl. Tunggul), selatan: *Kawi weg* (sekarang Jl. Kawi), barat: *Halimoen weg* (sekarang Jl. Halimun). Batas-batas wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* pada tahun 1920-an yang telah disebutkan diatas kemudian dijadikan sebagai batas wilayah penelitian. Untuk lebih jelasnya, batas-batas wilayah penelitian dapat dilihat pada lampiran 1.

### **1.5 Sistematika Penulisan**

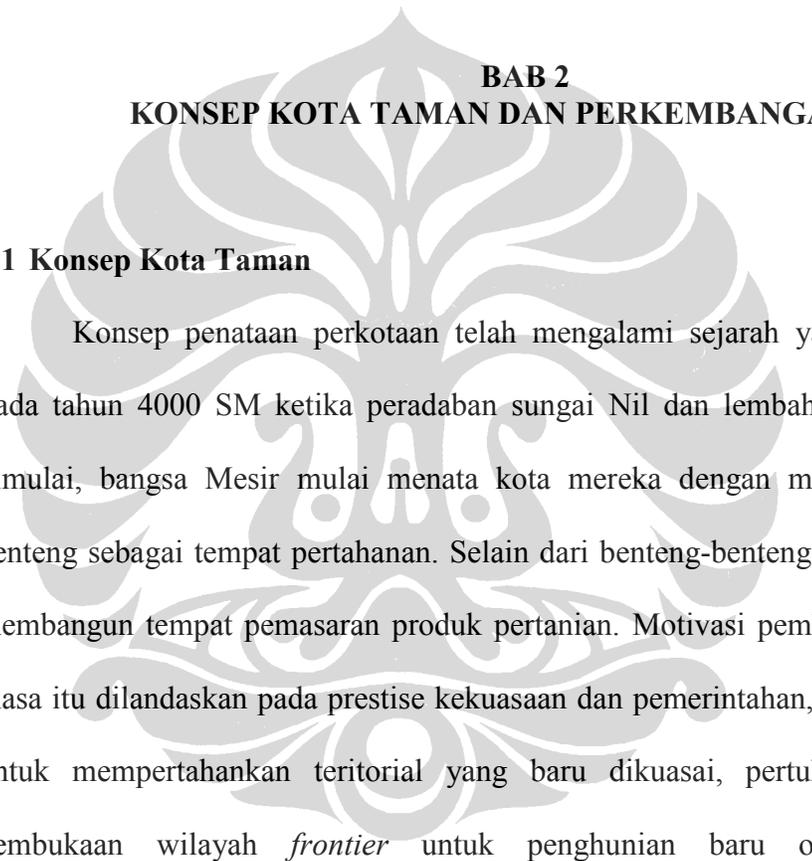
Bab I Pendahuluan, berisi uraian mengenai latar belakang penelitian, perumusan masalah dan metode yang digunakan untuk menjawab masalah penelitian. Dalam bab latar belakang penelitian dijelaskan sejarah singkat terbentuknya wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* sebagai sebuah pemukiman serta konsep kota taman yang melatarbelakangi pembangunan wilayah Menteng. Dari uraian tersebut kemudian dirumuskan masalah penelitian. Untuk menjawab permasalahan yang ada penelitian ini menempuh tahap-tahap pengumpulan data, deskripsi data dan analisis data.

Bab II Konsep Kota Taman dan Perkembangannya, berisi uraian konsep “kota taman” yang menjelaskan mengenai awal kemunculan konsep kota taman, pencetus konsep “kota taman” serta struktur sebuah kota taman. Dalam bab ini dijelaskan mengenai sejarah singkat wilayah Menteng yang merupakan kota taman pertama di Indonesia dan *Nieuw Menteng* yang merupakan daerah pemekaran wilayah Menteng.

Bab III Perkembangan Wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*, berisi uraian mengenai unsur-unsur kota taman di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dari tahun 1920-an hingga 1940-an. Unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dijelaskan mengenai keberadaannya satu per satu serta diuraikan fungsi, bentuk dan keletakannya pada wilayah tersebut. Penjabaran mengenai unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dilakukan pada tiap masing-masing tahun berdasarkan peta yang ada.

Bab IV Pola Penataan Wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*, berisi uraian pola penataan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* berdasarkan unsur-unsur kota taman yang terdapat pada dua wilayah tersebut. Selain itu diuraikan pula perbandingan antara pola penataan wilayah Menteng dengan konsep kota taman serta perbandingan pola wilayah Menteng dengan *Nieuw Menteng*.

Bab V Penutup, berisi tentang kesimpulan dan tinjauan dari seluruh pembahasan yang dilakukan sesuai dengan tujuan penelitian yang akan dicapai



## **BAB 2**

### **KONSEP KOTA TAMAN DAN PERKEMBANGANNYA**

#### **2.1 Konsep Kota Taman**

Konsep penataan perkotaan telah mengalami sejarah yang cukup panjang. Pada tahun 4000 SM ketika peradaban sungai Nil dan lembah baru sungai Tigris dimulai, bangsa Mesir mulai menata kota mereka dengan membangun benteng-benteng sebagai tempat pertahanan. Selain dari benteng-benteng pertahanan, mereka membangun tempat pemasaran produk pertanian. Motivasi pembangunan kota pada masa itu dilandaskan pada prestise kekuasaan dan pemerintahan, kepentingan militer untuk mempertahankan teritorial yang baru dikuasai, pertukaran barang, atau pembukaan wilayah *frontier* untuk penghunian baru oleh para imigran (Budihardjo,1998:88).

Pada abad V hingga memasuki abad XVII, peradaban bangsa Eropa telah mengalami begitu banyak peristiwa bersejarah yang memberikan sumbangan pengetahuan bagi konsep penataan perkotaan. Tiap-tiap periode mempunyai ciri tersendiri dalam menerapkan pola penataan perkotaan yang disesuaikan dengan

kebutuhan pada masa tersebut. Kekurangan pada rancangan pola perkotaan yang memberikan dampak negatif diperbaiki oleh arsitek-arsitek perancang perkotaan pada periode selanjutnya sebagai usaha untuk menyempurnakan hasil rancangan mereka (Catanese,t.t:1-9).

Pada awal abad XVIII, peradaban bangsa Eropa telah menerapkan sistem perkotaan yang teratur lengkap dengan fasilitas ruang terbuka yang memadai. Kota-kota pada masa ini merupakan tempat dimana pusat perdagangan berlangsung. Selain itu keberadaan ruang fisik kota telah disentralisasikan yang dilengkapi dengan jalan-jalan besar bertaman dan area tersendiri yang diperuntukkan bagi tempat tinggal masyarakat. Fasilitas-fasilitas tersebut sayangnya hanya diperuntukkan bagi kaum berada sehingga tidak dapat memenuhi kebutuhan seluruh lapisan masyarakat (Catanese,t.t:8).

Pada pertengahan abad XVIII dimulailah Revolusi Industri di Inggris yang memberikan kemajuan di bidang industri dan teknologi, namun menyisakan degradasi kondisi lingkungan kota di pusat pusat industri. Revolusi industri menyebar diseluruh dunia terutama di negara-negara Eropa Barat dan Amerika. Nilai-nilai keindahan kota-kota pada awal abad XVIII mulai hilang dan digantikan dengan pembangunan pabrik-pabrik di berbagai tempat. Hal tersebut menimbulkan masalah-masalah perkotaan seperti meningkatnya kemacetan, pencemaran air dan polusi udara. Kemacetan terjadi dikarenakan pembangunan jalur transportasi dibangun pada pola yang telah ada sehingga terjadi ketidaksesuaian, sedangkan pencemaran air dan udara tidak lain disebabkan oleh limbah pabrik. Selain itu pada masa tersebut

dibangun dua jenis kota baru sebagai pemukiman para pekerja. Pembangunan kedua jenis kota ini ditujukan untuk mendukung perindustrian sehingga dapat diperoleh keuntungan sebesar-besarnya melalui penyediaan tenaga kerja yang murah. Dua jenis kota yang muncul pada masa Revolusi Industri adalah

#### **a. Kota Pekerja**

Kota ini merupakan pemukiman berskala besar yang dibangun intensif, meliputi rumah gandeng di dekat atau di sekitar pusat perindustrian pada kota besar yang sudah tumbuh dan berkembang. Contoh kota pekerja adalah kota Saltaire, New Lanark, Port Sunlight di Inggris dan Skotlandia; kota industri Krupp di Jerman; kota Lowell dan Pullman di Amerika Serikat; kota baru Chaux di Perancis.

#### **b. Kota Satelit**

Kota ini merupakan kota yang didirikan untuk menempatkan pekerja tetapi tidak terletak di dalam kota yang sudah tumbuh dan berkembang sebelumnya. Contoh kota satelit adalah Le Veneset di sekitar Paris, Illionis (Budihardjo,1998:88).

Ciri-ciri pola fisik kedua kota baru tersebut ditandai dengan adanya penggunaan lahan yang sangat intensif yaitu dalam bentuk rumah susun dan rumah gandeng dengan ukuran unit berkepadatan tinggi. Kemunculan kedua kota baru tersebut menambah penurunan kondisi sosial, ekonomi maupun lingkungan fisik pada lingkungan permukiman di kawasan industri. Turunnya kondisi lingkungan pada pusat-pusat kota membuat masyarakat non pekerja merasa tidak nyaman. Mereka kemudian pindah ke daerah pinggiran kota sebagai pemecahan masalah awal untuk mendapatkan lingkungan yang lebih sehat.

Pada akhir abad XIX muncul sejumlah gerakan reformasi pada penataan perkotaan yang salah satu tujuannya adalah untuk kesehatan. Langkah awal perwujudan gerakan reformasi tersebut diterapkan oleh kota-kota di Inggris dengan menetapkan standar-standar untuk perumahan, yang kemudian dilanjutkan oleh kota-kota di Jerman, Austria dan Amerika Serikat dengan mengendalikan tata guna lahan dan ketinggian bangunan di dalam kota.

Pada awal abad XX, gerakan reformasi pada perkotaan semakin terlihat jelas karena para pemerintah kota telah merencanakan dan membangun infrastruktur kota, penyediaan air, pengangkutan, jalan, dan pelayanan kesehatan serta sanitasi pada tiap-tiap kota yang dibangun. Begitu banyak “kota baru”<sup>9</sup> bermunculan sebagai pemecahan masalah sederhana terhadap kemacetan yang merupakan salah satu dampak dari Revolusi Industri. Munculnya kota-kota baru tersebut menarik perhatian seorang ahli steno parlemen Inggris, Sir Ebenezer Howard yang kemudian memadukan konsep-konsep kota baru sebagai gerakan perencanaan perkotaan. Pengkristalisasi konsep-konsep kota baru yang dilakukan oleh Sir Ebenezer Howard kemudian melahirkan sebuah konsep baru yang dikenal dengan konsep “kota taman”. Konsep tersebut tertuang dalam sebuah buku “*To-morrow: A Peaceful Path to Social Reform*” yang kemudian menjadi inspirasi bagi konsep-konsep perkotaan yang muncul setelahnya (Spreiregen, t.t:61). Konsep kota taman dimaksudkan

---

<sup>9</sup> Perkembangan penataan perkotaan dari masa pra revolusi industri hingga pasca revolusi industri melahirkan klasifikasi kota-kota baru pada masa tersebut. Untuk lebih jelasnya lihat Budihardjo, Eko. “Kota Yang Berkelanjutan”, 1998.

sebagai upaya untuk mengurangi dan mengatasi masalah-masalah sosial yang merupakan dampak revolusi industri (Prihatmodjo, 2007)

Pada konsep "*Garden City*" (kota taman), kata *garden* (taman) berasal dari bahasa Ibrani "*Gan*" yang berarti melindungi/ mempertahankan/lahan berpagar dan "*Oden* atau *Eden*" yang berarti kesenangan sehingga terbentuklah kata "*Garden*" yang memiliki arti sebidang lahan yang digunakan untuk kesenangan (Simon,1994:64). Dalam sebuah kota taman, pembangunan taman-taman pada suatu kawasan merupakan upaya mengatasi kemunduran kualitas hidup dan kemunduran lingkungan, akibat industri yang tidak terkendali di dalam kota (Howard,1902:29). Ide awal dari konsep kota taman ini terinspirasi oleh konsep Yunani kuno mengenai batas alam, yang kemudian diterapkan pada jumlah pertumbuhan penduduk dalam suatu komunitas. Sebuah kota taman diharapkan dapat memecahkan masalah dari kepadatan kota di luar daerah yang sudah terlalu berkembang, sehingga kota taman dibangun dengan pembatasan jumlah pertumbuhan penduduknya. Jumlah maksimum penduduk dalam sebuah kota taman adalah 30.000 orang dan kota taman tersebut merupakan satelit bagi kota sentral yang berpenduduk 58.000 orang.

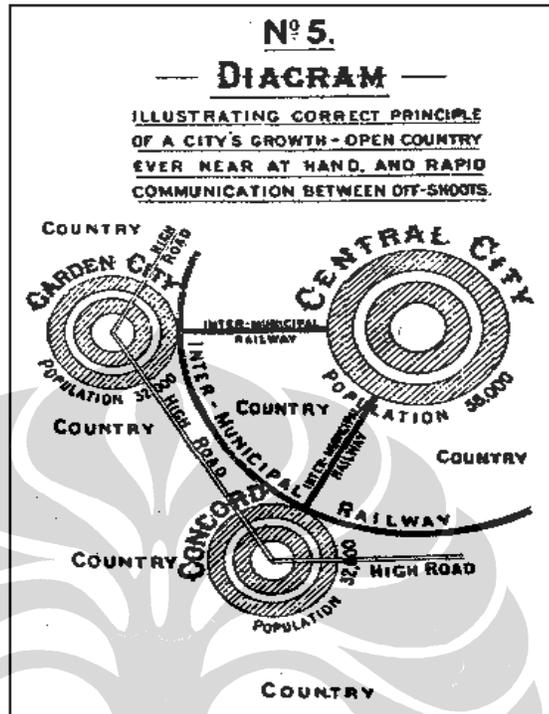
Kota taman didefinisikan sebagai sebuah daerah pemukiman penduduk yang diatur letaknya secara rapi, menurut ukuran pertimbangan tertentu, dan dalam suatu wilayah dibangun lahan hijau yang dominan mewarnai kota tersebut (Howard,1902:20). Selain definisi tersebut sebuah perkumpulan gerakan kota taman mendefinisikan kota taman sebagai sebuah kota yang direncanakan untuk meraih kehidupan yang lebih sehat dan mengatur lokasi industri dalam suatu ukuran yang

luas yang masih memungkinkan tumbuhnya kehidupan sosial yang akrab. Namun, luasnya tidak berlebihan, dikelilingi oleh sabuk lahan pertanian dan keseluruhan tanah dimiliki oleh masyarakat umum atau dalam penguasaan bagi kepentingan masyarakat setempat (*Garden Cities and Town Planning Association, 1919*).

Dalam perspektif modern, seorang arsitek lansekap Indonesia, Nirwono Joga mencirikan kota taman sebagai sebuah kota yang memiliki hierarki jalan dan peruntukan lahan yang jelas serta didominasi oleh lahan terbuka yang hijau lebih dari 30 persen dari total luas kota. Sistem ruang terbuka hijau kota sudah memiliki struktur dan fungsi sendiri-sendiri seperti: taman rumah, taman lingkungan, taman kota, lapangan olah raga, taman makam, hutan kota, dan daerah resapan air yang dihubungkan oleh koridor pepohonan besar jalur hijau jalan, jalur rel kereta api, saluran tegangan tinggi dan jalur biru bantaran rel kereta api yang tidak terputus. Fasilitas ruang publik dengan konsep taman-taman penghubung tersebar sistematis, terencana dan saling berhubungan<sup>10</sup>

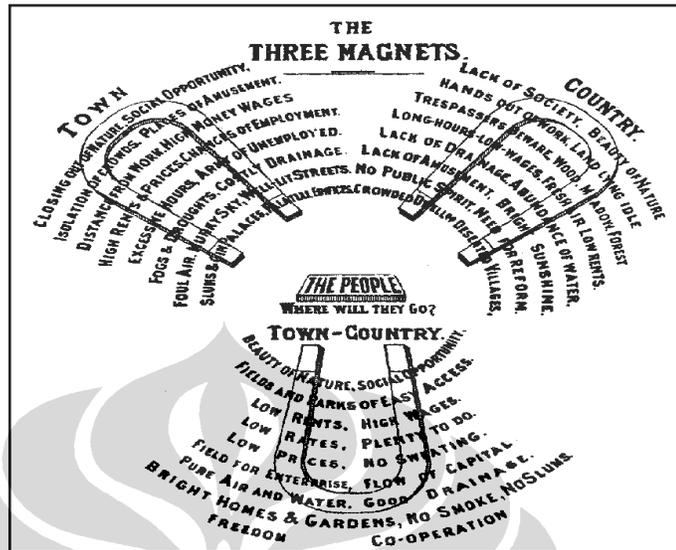
---

<sup>10</sup> Sumber: <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0504/12/metro/1676614.htm> diakses tgl 17 agustus 2006



Gambar 1. Diagram prinsip kota taman sebagai kota satelit yang mandiri dengan limitasi area dan jumlah penduduk  
Sumber: Howard, 1902

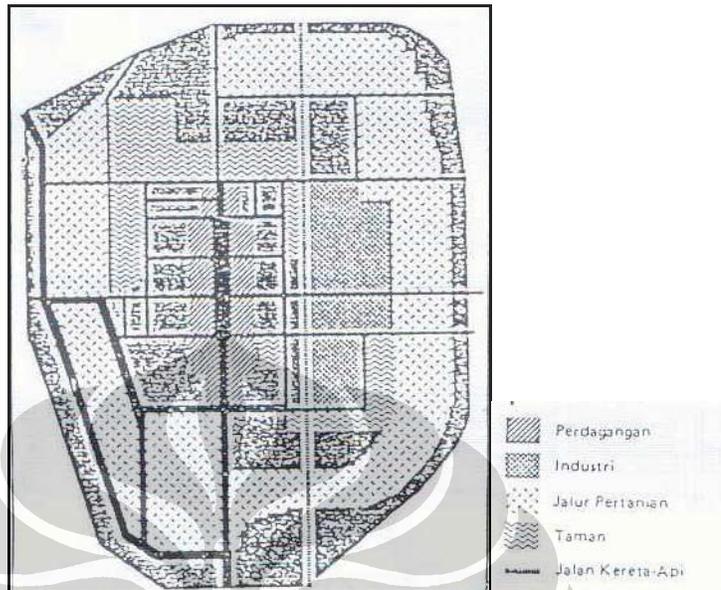
Howard mengajukan teori bahwa kota (*town*) dan desa (*country*) masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan. Kota memiliki fasilitas yang lengkap tetapi lingkungannya tidak sehat. Sebaliknya desa memiliki lingkungan yang asri dan nyaman tetapi tidak memiliki fasilitas lengkap seperti layaknya kota. Sebuah kota taman merupakan kombinasi “*town-country*” yang memadukan kelebihan-kelebihan kota dan desa. Konsep ini digambarkan Sir Ebenezer Howard dalam diagram “*The Three magnets*” (Prihatmodjo, 2007)



Gambar 2. “The Three Magnets” dalam konsep kota taman  
Sumber: Howard, 1902

Di dalam perencanaan konsep kota taman yang dicituskan Sir Ebenezer Howard terdapat empat komponen utama yaitu:

1. Seluruh lahan seluas 464,6 ha harus mempunyai pemilik tunggal berupa sebuah perusahaan swasta umum.
2. Jumlah populasi pembangunannya dilakukan bertahap, hingga mencapai maksimum 30.000 penghuni.
3. Suatu jalur hijau seluas 2323 ha berupa lahan pertanian mengitari seluruh kota.
4. Penggunaan lahan yang beraneka ragam, untuk mencapai swasembada sosial dan ekonomi.



Gambar 3. Rencana diagramatik sebuah kota taman  
 Sumber: Catanese, t.t

Sebuah kota taman memiliki struktur yang terdiri atas unsur-unsur kota yang keletakannya diatur untuk mendukung fungsinya dalam sebuah kota taman. Unsur-unsur sebuah kota taman adalah sebagai berikut:

#### 1. Taman

Taman adalah sebidang lahan hijau dengan luas tertentu yang ditanami pepohonan, rumput atau tanaman lainnya. Dalam sebuah kota taman terdapat taman sebagai pusat kota seluas  $\pm 4$  km<sup>2</sup> berupa taman kota (*central park*) serta sarana-sarana komersial, kebudayaan dan administrasi. Kawasan pusat kota dirancang untuk berfungsi sebagai pusat kegiatan kebudayaan dan rekreasi di akhir pekan.

## 2 Jaringan jalan

Jaringan jalan adalah gabungan dari satuan ruas jalan dalam sebuah kawasan sehingga membentuk pola tertentu. Pada sebuah kota taman, pola jaringan jalan terdiri dari enam jalan raya pada arah radial (*boulevards*) yang menghubungkan pusat kota dengan enam bagian kota lainnya. Pada arah sirkular terdapat enam jalan lingkar (*avenues*), satu di antaranya sangat lebar yang dinamakan "*Grand Avenue*". Lima lainnya dinamakan "*First Avenue*" sampai "*Fifth Avenue*". Selanjutnya, di antara *boulevards* dibuat jalan-jalan radial yang lebih kecil (*roads*). Bidang-bidang yang dibatasi oleh *avenues* dan *roads* merupakan blok-blok permukiman (*wards*).

## 3. Bangunan Hunian

Bangunan hunian adalah bangunan milik pribadi yang digunakan sebagai tempat tinggal. Bangunan hunian yang ideal pada sebuah kota taman didirikan di atas tanah berukuran minimal 6 m x 30 m.

## 4. Bangunan Umum

Bangunan umum adalah bangunan yang digunakan untuk kepentingan bersama atau digunakan sebagai fasilitas sosial. Dalam sebuah kota taman terdapat bangunan umum seperti bangunan kantor maupun fasilitas sosial seperti: sekolah, sarana olah raga, tempat hiburan, dsb. Bangunan umum terletak di sepanjang jalan utama (*Grand Avenue*).

## 5. Kawasan Industri

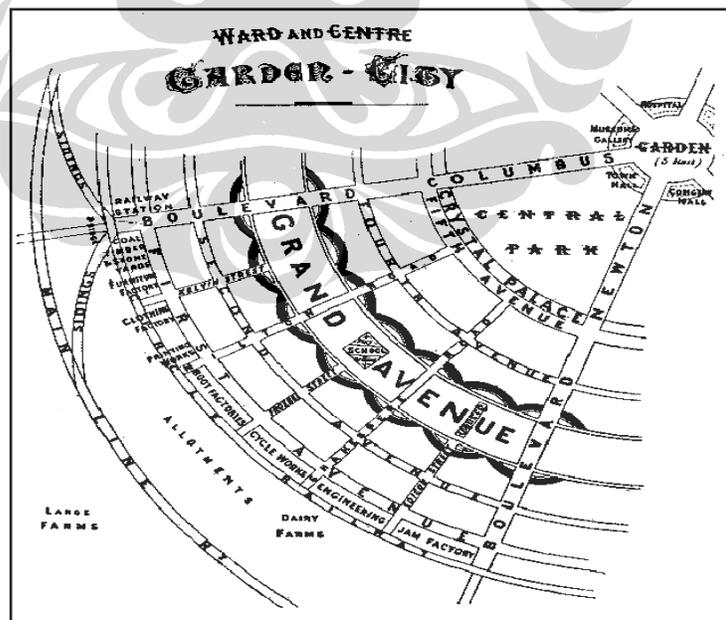
Kawasan industri adalah kawasan yang diperuntukkan bagi industri. Pada kota taman terdapat kawasan industri kecil. Kawasan ini terletak pada bidang lingkaran terluar sebuah kota taman.

## 6. Jalur Hijau (*greenbelt*)

Jalur hijau merupakan lahan hijau memanjang yang menyusuri sebuah jalan atau mengitari suatu kawasan. Pada kota taman terdapat suatu jalur hijau seluas 2323 ha berupa lahan pertanian mengitari seluruh kota.

## 7. Jalur Kereta Api

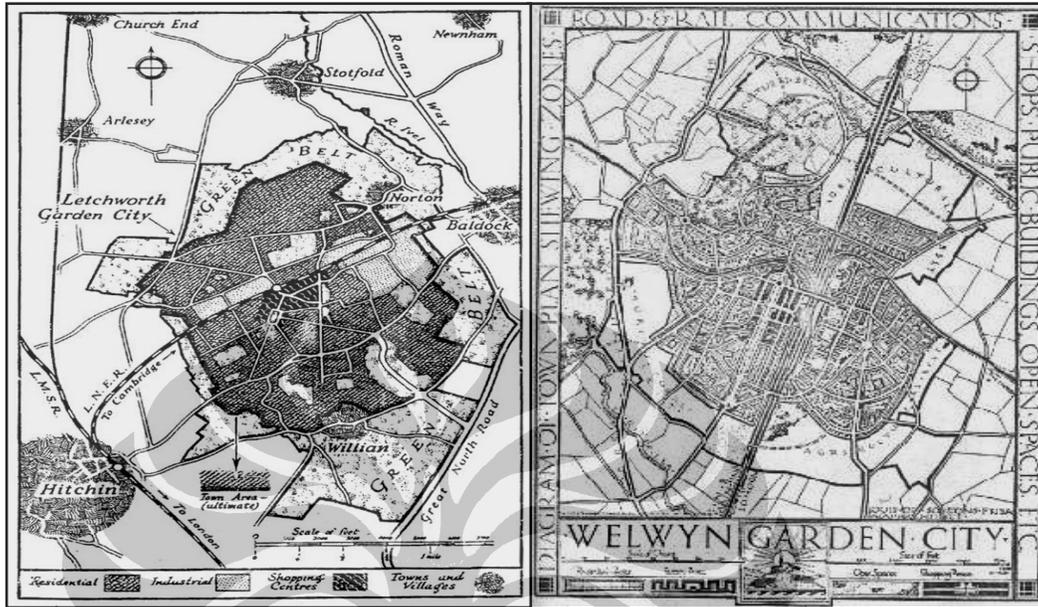
Jalur kereta api adalah jalur yang diperuntukkan khusus sebagai lalu lintas kereta api. Dalam sebuah kota taman terdapat jalur kereta api yang mengelilingi seluruh kota dan menjadi batas antara kota dengan kawasan pertanian di sekitarnya.



Gambar 4. Struktur Kota Taman  
Sumber: Howard, 1902

Sebagai perwujudan dari konsep “kota taman” yang dikemukakan oleh Howard, pada tahun 1902 sebuah perkumpulan kota taman membentuk sebuah perusahaan untuk membangun kota taman pertama yaitu Letchworth yang merupakan kota satelit bagi kota London di Inggris. Kota taman Letchworth terletak ±52 km dari kota London. Letchworth dirancang oleh arsitek Barry Parker dan Raymond Unwin. Bentuk rancangan kota Letchworth adalah gabungan dari pertamanan, tata ruang jalan yang tidak resmi untuk menyesuaikan topografi dan sebuah poros utama memusat pada sebuah kota. Selain itu terdapat lapangan olah raga, sebuah stasiun kereta api dan pabrik-pabrik, walaupun pada awal perkembangannya pabrik-pabrik belum berhasil diwujudkan. Letchworth kemudian berkembang menjadi sebuah kota yang berpenduduk 15.000 orang dan berdiri di atas lahan seluas ±2090 ha (Speiregen,t.t: 61).

Setelah pembangunan kota Letchworth, pada tahun 1920 dibangun kota taman kedua yaitu Welwyn. Kota taman Welwyn terletak ±50 km dari kota London. Konsep penataan kotanya dirancang oleh arsitek Louis de Soissons. Dari segi konsep, Welwyn dapat dikatakan lebih berhasil jika dibandingkan dengan Letchworth karena konsep Welwyn mampu berkembang menjadi sebuah kota yang berdiri sendiri dengan mengandalkan industri sesuai dengan salah unsur kota taman yang menjadi bagian dari ciri konsep kota taman yang dicetuskan oleh Howard. Welwyn kemudian tumbuh menjadi sebuah kota yang berpenduduk 10.000 orang (Speiregen,t.t:61)



GAMBAR 5. KOTA TAMAN LETCHWORTH  
DAN WELWYN  
SUMBER: CATANESE, T.T

Penerapan konsep kota taman pada kedua kota tersebut memberikan gambaran praktis bagi pengembangan suatu kebijakan perkotaan di Inggris (Catanese,tt: 11). Kemudian selama periode-periode berikutnya pemerintah Inggris selalu menggunakan konsep jalur hijau, kota taman, dan perseroan komunal dalam membangun kota-kota baru sebagai suatu alat untuk mengendalikan pertumbuhan kota. Selain dari kota-kota di Inggris, beberapa kota-kota di Belanda pada awal-awal abad XX juga dibangun dengan menggunakan konsep kota taman (Heuken, 2001:12). Selain itu pada periode yang sama, di Amerika Serikat dibangun sebuah kota taman, yaitu Sunnyside yang terletak tidak jauh dari kota Manhattan dan merupakan satelit

dari kota tersebut<sup>11</sup>. Pembangunan beberapa kota taman di Inggris, Belanda, Amerika dan di beberapa negara lainnya memperlihatkan bahwa konsep kota taman yang dicetuskan oleh Howard sudah dapat diterima oleh masyarakat luas bahkan diluar wilayah Inggris. Konsep kota taman telah dijadikan alat untuk mengendalikan pertumbuhan kota yang sebelumnya berkembang dengan sangat tidak teratur akibat dampak dari Revolusi Industri.

## **2.2 Penerapan Konsep Kota Taman di Indonesia**

Awal abad XX, merupakan periode penerapan konsep kota taman pada pembangunan kota-kota baru di Inggris dan Skotlandia (Catanese,t.t: 11). Selain dua kota tersebut beberapa kota di Belanda juga dibangun dengan menggunakan konsep kota taman (Heuken, 2001:12). Konsep “kota taman” juga melatarbelakangi pembangunan beberapa kota di Amerika dan Asia<sup>12</sup>. Konsep sederhana “kembali ke alam” menjadikan konsep kota taman sebagai alat untuk mengatasi pertumbuhan kota yang tidak teratur.

Dalam periode yang sama, pemerintahan bangsa Indonesia masih berada dalam penjajahan Belanda sebelum akhirnya merdeka pada tahun 1945. Orang-orang Belanda yang tinggal di Indonesia masih menerapkan kebiasaan dan pola hidup mereka di negara asalnya (Kastiarto,1992:8). Salah satu dampaknya terlihat pada bentuk penataan kota-kota di Indonesia. Kota Batavia yang pada saat itu merupakan

---

<sup>11</sup> Sumber: internet, [www.ci.sunnyside.us/-14k](http://www.ci.sunnyside.us/-14k), diakses tgl 20 Agustus 2007 pukul 20.00 WIB

<sup>12</sup>Sumber: internet, [www.Kompas.com/Kompascetak/0406/07/properti/1063304.htm](http://www.Kompas.com/Kompascetak/0406/07/properti/1063304.htm), diakses tgl 16 Agustus 2007 pukul 17.00 WIB

pusat pemerintahan, dibangun dengan penataan kota yang menyerupai kota Amsterdam di Belanda (Novita,1995). Pada tahun 1920 pemerintah Belanda membangun sebuah wilayah sebagai perluasan kota Batavia dengan memakai konsep “kota taman” sebagaimana layaknya beberapa kota-kota di Belanda yang dibangun dengan konsep yang sama. Pembangunan kota taman di Indonesia melibatkan arsitek-arsitek Belanda yang menerapkan konsep “kota taman” di Belanda (*Tuinstraat*) dengan beberapa perubahan sebagai adaptasi terhadap iklim tropis.

Kota taman pertama di Indonesia dibangun pada daerah selatan Batavia/*Weltevreden* (daerah Lapangan Banteng sekarang) dengan nama *Nieuw Gondangdia* atau yang lebih dikenal dengan daerah Menteng sekarang. Pembangunan daerah Menteng dilatarbelakangi oleh keadaan kota *Oud Batavia* disebelah utara yang menjadi tidak sehat akibat perilaku masyarakatnya yang kurang peduli terhadap kesehatan. Pembangunan daerah Menteng melibatkan dua arsitek Belanda yaitu P.A.J. Moojen dan Ir.F. Kubatz.

Setelah kota taman Menteng di Batavia, pembangunan kota taman berikutnya dilakukan pada tahun 1936 di daerah Bandung. Perencanaan desain dan pembangunan daerah ini dilakukan oleh arsitek Belanda, Ir. Thomas Karsten. Pada perkembangannya konsep kota taman hampir digunakan oleh sebagian besar kota-kota baru yang akan dibangun di Indonesia. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya

kota-kota taman yang muncul di Semarang, Medan, Malang, Banjarmasin dan Padang<sup>13</sup>.

## 2.3 Menteng Sebagai Kota Taman Pertama Di Indonesia

### 2.3.1 Sejarah Singkat Awal Terbentuknya Daerah Menteng Sebagai Pemukiman

Dalam pertengahan abad XVIII, daerah Menteng hanya merupakan tanah perkebunan yang banyak ditanami pohon murbei untuk membudidayakan ulat sutera. Pemilik dari tanah perkebunan ini adalah orang-orang Arab<sup>14</sup>. Kepemilikan atas tanah daerah Menteng terus menerus diwariskan kepada keturunan orang Arab tersebut dari generasi ke generasi. Pada awal abad XIX kepemilikan atas tanah Menteng berpindah tangan kepada Jakob P. Barends yang juga masih merupakan seorang keturunan Arab. Hingga pada pertengahan abad XIX, kepemilikan atas tanah Menteng terus dimiliki oleh orang-orang Arab.

Pada akhir abad XIX, pemerintah Belanda memindahkan kegiatannya dari daerah *Oud Batavia* ke daerah *Weltevreden* dikarenakan alasan sanitasi yang kurang baik sehingga menimbulkan berbagai macam wabah penyakit yang menyebabkan angka kematian menjadi cukup besar. Pembangunan bangunan-bangunan umum dan rumah tinggal dilakukan untuk menunjang eksistensi daerah *Weltevreden* yang telah

---

<sup>13</sup> Sumber: internet, [www.arsitekturindis.com/index.php.archives](http://www.arsitekturindis.com/index.php.archives), diakses tgl 20 Agustus 2007 pukul 15.30 WIB

<sup>14</sup> Pada masa itu banyak orang Arab yang bermigrasi ke Indonesia sebagai dampak dibukanya Terusan Suez

menjadi pusat pemerintahan baru. Bangunan-bangunan umum dan rumah-rumah tinggal pada daerah *Weltevreden* dibangun dengan gaya klasisme<sup>15</sup> tropis yang unsur-unsur klasiknya sendiri telah luntur. Arsitektur bangunan-bangunan tersebut dibuat berbeda dengan bangunan pada daerah *Oud Batavia* yang biasanya dibangun dengan gaya Eropa. Seiring dengan bertambahnya kebutuhan akan tanah untuk mendirikan bangunan rumah tinggal dan bangunan lainnya, maka tanah pada daerah *Weltevreden* semakin diminati dan harganya pun semakin mahal.

Masalah yang muncul kemudian adalah kebutuhan akan lahan yang semakin meningkat sementara lahan yang tersedia sangat terbatas. Untuk mengatasi hal ini pada tahun 1905, *Gemeente Batavia* (Pemerintah kota Batavia) membentuk *Gemeenteraad* (dewan kota) yang tugasnya antara lain adalah mengurus perluasan kota secara terencana. Sebagai salah satu usaha awal membuat perluasan sebuah kota, *Gemeenteraad* membeli tanah partikelir Menteng dan Gondangdia. Tanah partikelir Menteng dan Gondangdia dianggap cocok untuk mengembangkan sebuah pemukiman yang teratur dengan pemanfaatan lahan seefisien mungkin dan diperuntukkan untuk golongan berada. Dalam rencana pembangunan kawasan ini rumah-rumah dibangun dengan gaya arsitektur yang sama dengan rumah-rumah pada daerah *Weltevreden* namun dengan halaman dan luas tanah yang lebih kecil.

Pembangunan *Nieuw Gondangdia* dilakukan oleh sebuah perusahaan pengembang Belanda, *Bouwmaatscaappij N.V. de Bouwploeg* yang melibatkan

---

<sup>15</sup> Klasisme merupakan gaya bangunan sejak akhir abad ke 19 yang menggunakan elemen-elemen seni bangunan klasik jaman Romawi dan Yunani

seorang arsitek bernama P.A.J Moojen. Pengembangan daerah Menteng merupakan bentuk perluasan kota yang terencana yang baru pertama kali dilaksanakan di Batavia.

### **2.3.2 Perkembangan Daerah Menteng (1920-1942)**

Perencanaan pembangunan daerah Menteng dilakukan oleh seorang arsitek Belanda, P.A.J. Moojen dengan merancang pola jaringan jalan dan beberapa rumah untuk daerah Menteng. Pelaksanaan pembangunan daerah Menteng dilakukan oleh sebuah perusahaan pengembang, *Bouwmaatscaappij N.V. de Bouwploeg* yang juga dibentuk oleh P.A.J.Moojen. Sebagai langkah awal pembangunan, pada tahun 1911 Moojen kemudian mendirikan sebuah kantor di jalan masuk menuju daerah Menteng (sekarang bangunan ini menjadi mesjid di taman Cut Meutia) sebagai balai pengawasan terhadap pambangunan daerah Menteng.

Pada tahun 1912, rancangan ciptaan P.A.J. Moojen dengan konsep dasar pola jalan yang berpusat pada suatu lapangan bundar yang luas ditambah suatu *boulevard* atau jalan lebar yang memotong lapangan bundar dan seluruh kawasan Menteng. Jalan ini direalisasikan untuk menghubungkan daerah Menteng dengan Tanah Abang di bagian barat dan Menteng dengan Meester Cornelis di bagian timur. Pada tahun 1913, dibangun gedung *Bataviasche Kunskring* pada jalan masuk menuju daerah Menteng. Pada tahun 1914 hingga tahun 1915, beberapa rumah telah diselesaikan untuk kemudian siap disewakan.

Pada tahun 1918, Rancangan P.A.J Moojen untuk daerah Menteng dianggap kurang praktis, karena pola jalannya seringkali mempertemukan sudut yang tajam sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas. Hal tersebut mengundang inisiatif *gemeente Batavia* untuk menyempurnakan rancangan tersebut dengan menunjuk arsitek lain, yaitu Ir.F.J. Kubatz. Pada tahun 1922, rancangan Ir.F.J. Kubatz telah resmi menggantikan rancangan P.A.J. Moojen secara definitif. Rancangan baru ini dibuat dengan bantuan Ir. J.F.Van Hueytema, Ghijels dan Von Essen. Hal terpenting dalam perbaikan ini adalah satu upaya untuk menjaga agar rumah-rumah yang dibangun sesuai dengan identitas Menteng sebagai kota taman dan kawasan 'elite', serta pola jalan dibuat dengan memperhatikan kelancaran lalu lintas dan jalan penghubung dengan daerah-daerah kota di sekitarnya. Ir.F.J.L.Ghijels juga membangun beberapa bangunan seperti *logegebouw* (gedung BAPPENAS), *Nassaukerk* (Gereja Paulus) dan rumah-rumah Menteng di Jalan Solo dan Garut antara tahun 1919 sampai 1936.

Rencana baru buatan Ir.F.J.Kubatz lebih sederhana untuk direalisasikan sehingga daerah Menteng tumbuh sebagai suatu keseluruhan yang serasi, namun di bagian timur laut ada bagian-bagian yang tidak dapat diubah lagi sehingga masih mengikuti pola buatan P.A.J Moojen. Pada periode tahun 1925-1932 sewa tanah di daerah Menteng mencapai puncak perkembangannya, dan harga beli maupun sewa tanah di daerah Menteng tercatat jauh lebih mahal dari daerah sekitarnya. Blok-blok perumahan dibangun oleh AIA (*Algemeen Ingenieurs en Architecten Bureau*), yang kemudian disewakan ke perusahaan maupun orang partikular. Pada tahun ini pula

daerah Menteng diperluas hingga mencapai selatan *bandjir kanaal* yang merupakan batas selatan daerah Menteng.

Daerah perluasan Menteng tersebut dikenal dengan nama *Nieuw Menteng* namun daerah ini sekarang tidak lagi dianggap sebagai bagian dari daerah Menteng<sup>16</sup> mengenai batas-batas daerah Menteng. Setelah mengalami masa keemasan dengan harga sewa tanah yang mencapai puncaknya pada tahun 1932, memasuki tahun 1937 pembangunan di daerah Menteng menjadi menyusut dikarenakan krisis ekonomi yang melanda seluruh dunia. Pembangunan kapling-kapling rumah diperkecil dengan taman yang kurang luas seperti rumah-rumah di Jalan Tosari dan Jalan Madura. Selain itu untuk mengatasi masalah mahalnnya harga tanah dibuatlah rumah bertingkat dua.

Semasa pendudukan Jepang pada tahun 1942, rumah besar semakin jarang dibangun. Pada tahun 1947, seorang arsitek bernama Groenewegen ikut membangun beberapa rumah di wilayah Menteng termasuk sebuah rumah besar dengan biaya pembangunan yang cukup mahal. Pada tahun 1950, kapling-kapling yang kosong sudah mulai diisi kembali sesuai dengan kebutuhan akan rumah tinggal di pusat ibukota Negara yang baru saja merdeka. Groenewegen juga membangun Bioskop Menteng yang pada tahun 1988 dibongkar dan digantikan dengan bangunan Plaza Menteng.

---

<sup>16</sup> Sesuai dengan SK Gubernur Kepala Daerah No.D.IV-6097/d/33/1975 yang menetapkan batas-batas wilayah Menteng sebagai berikut: sebelah barat: Jl. Thamrin, sebelah utara: Jl. K.H. wahid Hasyim, sebelah timur: Jl. Cikini Raya, sebelah selatan: Jl. Latuharhary.

Sejak tahun 1950-an populasi penduduk Jakarta naik dengan pesat, sehingga kebutuhan dan keinginan bertempat tinggal di daerah Menteng semakin meningkat . Banyak paviliun di daerah Menteng yang menjadi rumah hunian tersendiri dan terpisah kepemilikannya dari rumah induk. Sampai akhir tahun 1960, daerah Menteng masih merupakan daerah pemukiman yang tenang dan bersih Suasana tersebut hilang pada awal tahun 1970 dikarenakan banyak faktor.

## **2.4 Daerah *Nieuw Menteng* Sebagai Pemekaran Daerah Menteng Terakhir**

### **2.4.1 Perkembangan Daerah *Nieuw Menteng* (1934-1942)**

Daerah Menteng dikembangkan menjadi sebuah pemukiman yang menyediakan fasilitas modern bagi penduduknya (Heuken,2001). Kenyamanan bertempat tinggal di daerah Menteng, menjadikan Menteng sebagai daerah yang sangat diminati. Hal tersebut menjadi salah satu faktor yang menyebabkan keterbatasan lahan pada daerah Menteng, sehingga pada tahun 1934 daerah Menteng diperluas ke selatan. Daerah perluasan Menteng tersebut pada awal perkembangannya diberi nama dengan sebutan *Nieuw Menteng* atau yang berarti ‘Menteng Baru’. Saat ini daerah *Nieuw Menteng* dikenal dengan sebutan daerah Guntur.

Daerah Guntur terletak pada bagian selatan daerah Menteng, antara daerah Guntur dengan daerah Menteng dibatasi oleh Kali Malang / *Bandjir Kanaal* yang merupakan batas selatan daerah Menteng. Pada tahun 1920-an daerah *Nieuw Menteng* hanya merupakan lahan kosong yang ditumbuhi pepohonan. Walaupun pembangunan

fisiknya belum dimulai, perencanaan jaringan jalan pada daerah *Nieuw Menteng* telah dibuat.

Pembangunan fisik daerah ini dimulai pada tahun 1934 dengan melibatkan Ir.F.J.Kubatz yang juga membangun wilayah Menteng sebagai arsiteknya (Heuken, 2001). Pada tahun tersebut dibangun satu bangunan umum yang terletak pada jalan utama dan satu taman yang menjadi poros pertemuan jalan-jalan di daerah *Nieuw Menteng*. Sementara itu bangunan hunian juga sudah dibangun pada setiap jalan yang ada dan pada tahun itu terlihat hampir memenuhi seluruh daerah *Nieuw Menteng*. Bangunan hunian di daerah *Nieuw Menteng* memiliki arsitektur yang hampir sama dengan rumah-rumah di daerah Menteng. Jalan-jalan yang ada diberi nama dengan nama-nama gunung yang ada di Indonesia seperti Merapi, Tangkuban Perahu, Merbabu dan lain sebagainya.

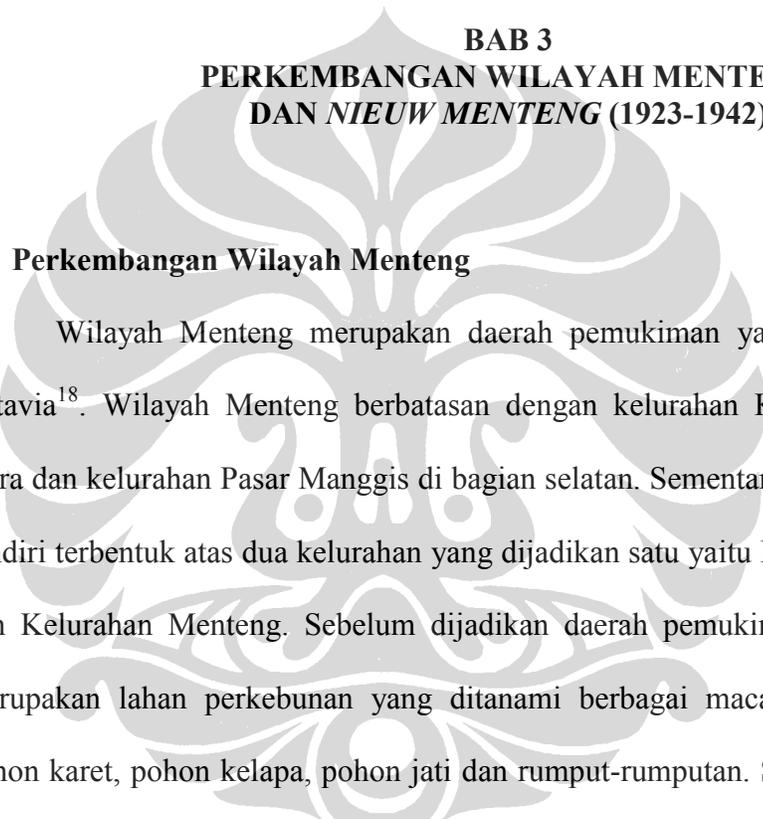
Pada tahun 1940-an daerah *Nieuw Menteng* tidak mengalami banyak perubahan jika dibandingkan dengan keadaan daerah tersebut pada tahun 1930-an. Perbedaan hanya terlihat pada penambahan bangunan hunian yang dibangun pada lahan-lahan kosong. Pada tahun 1970-an Gubernur DKI Jakarta mengeluarkan surat keputusan mengenai batas-batas daerah Menteng. Menurut SK Gubernur no No.D.IV-6097/d/33/1975 yang menetapkan batas daerah Menteng sebagai berikut: sebelah barat: Jl. Thamrin, sebelah utara: Jl. K.H. Wahid Hasyim, sebelah timur: Jl. Cikini Raya, sebelah selatan : Jl. Latuharhary

Dengan demikian Daerah *Nieuw Menteng* yang terletak di bagian selatan jalan Latuharhary<sup>17</sup> tidak lagi termasuk kedalam wilayah administratif daerah Menteng. Hal tersebut membuat keberadaan daerah *Nieuw Menteng* tidak terlalu diperhatikan sebagaimana layaknya daerah Menteng yang hingga saat ini terus menjadi pusat perhatian para pelindung kawasan cagar budaya maupun golongan kaum berada yang masih memilih daerah Menteng sebagai prioritas bertempat tinggal.



---

<sup>17</sup> Jalan Latuharhary adalah jalan yang letaknya bersebelahan dengan jalur kereta api trayek Tanah-Abang-Manggarai/ *Bandjir Kanaal*



### **BAB 3** **PERKEMBANGAN WILAYAH MENTENG** **DAN *NIEUW MENTENG* (1923-1942)**

#### **3.1 Perkembangan Wilayah Menteng**

Wilayah Menteng merupakan daerah pemukiman yang terletak di selatan Batavia<sup>18</sup>. Wilayah Menteng berbatasan dengan kelurahan Kebon Sirih di bagian utara dan kelurahan Pasar Manggis di bagian selatan. Sementara itu wilayah Menteng sendiri terbentuk atas dua kelurahan yang dijadikan satu yaitu Kelurahan Gondangdia dan Kelurahan Menteng. Sebelum dijadikan daerah pemukiman wilayah Menteng merupakan lahan perkebunan yang ditanami berbagai macam pepohonan seperti pohon karet, pohon kelapa, pohon jati dan rumput-rumputan. Selain dari pepohonan, pada wilayah Menteng terdapat pula makam Islam.

Pada peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an dapat dilihat wilayah Menteng dibatasi oleh jalan sepanjang 760 m di bagian utara, 1160 m di bagian barat, 2100 m di bagian selatan dan 1960 m di bagian timur. Luas wilayah Menteng secara keseluruhan mencapai kurang lebih 411,6 ha. Pada peta-peta tersebut dapat dilihat

---

<sup>18</sup> Batas wilayah Batavia saat ini adalah utara: Laut Jawa, timur: Galangan VOC, selatan: Stasiun kota, barat: Kali Besar.

batas-batas wilayah Menteng secara administratif yaitu: *Tamarinde laan* di sebelah utara (sekarang Jl.K.H. Wahid Hasyim), *Tjideng kanaal* di sebelah barat (sekarang Jl. Hj. Agus Salim), jalur kereta api Tanah-abang-Manggarai/ *Bandjir Kanaal* di sebelah selatan, dan jalur kereta api Gambir-Manggarai di sebelah timur. Seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian baratnya dikelilingi oleh jalur rel kereta api dari dua jurusan berbeda yang kemudian bertemu di stasiun Manggarai. Jalur kereta api ini mengitari wilayah Menteng dan membatasi wilayah tersebut dengan daerah sekitarnya.

Di bagian tengah wilayah Menteng terdapat saluran air Gondangdia (*Gondangdia Afvoerleiding*) yang melintang dari barat ke timur. Saluran air Gondangdia tersebut seolah-olah membagi wilayah Menteng kedalam dua bagian yaitu bagian utara dan selatan Untuk mempermudah penyebutan dalam penelitian ini daerah Menteng yang terletak di bagian utara saluran air Gondangdia selanjutnya disebut wilayah Menteng bagian utara sedangkan yang terletak di bagian selatan saluran air Gondangdia disebut wilayah Menteng bagian selatan. Selain saluran air Gondangdia yang melintang dari barat ke timur, pada bagian timur wilayah Menteng juga terdapat saluran air (*Nesterhoofdaanvoerleiding*). *Nesterhoofdaanvoerleiding* ini mengalirkan air sungai Ciliwung dari pintu air di *Sluis weg* (Heuken, 2001:99).

Jaringan jalan pada daerah Menteng terdiri atas jalan-jalan bercabang yang berpusat pada dua *boulevard* utama yaitu *Nieuw Gondangdia Boulevard* dan *Menteng Boulevard*. Bangunan hunian pada wilayah Menteng didirikan pada lahan dengan luas

yang bervariasi. Selain itu terdapat taman yang berfungsi sebagai sarana rekreasi dan penghijauan serta beberapa bangunan umum yang memiliki fungsi berbeda-beda.

Menteng merupakan wilayah yang dikembangkan dengan menggunakan konsep kota taman. Pemerintah kolonial Belanda membangun wilayah Menteng sebagai kota taman pertama di Indonesia (Heuken, 2001). Sebagai sebuah wilayah yang dikembangkan dengan menggunakan konsep kota taman tentunya terdapat unsur-unsur kota taman di wilayah Menteng. Keberadaan unsur-unsur kota taman pada daerah Menteng mengalami perubahan dan penambahan dari tahun ke tahun. Hal tersebut menunjukkan adanya perkembangan wilayah Menteng. Pada bab selanjutnya akan dibahas mengenai perkembangan wilayah Menteng berdasarkan unsur-unsur kota taman yang terdapat pada tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an. Informasi mengenai keberadaan dan perkembangan unsur-unsur kota taman pada daerah Menteng diperoleh dari peta daerah Menteng tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an.

### **3.1.1 Wilayah Menteng Tahun 1920-an**

Pada peta tahun 1920-an pembangunan telah dilakukan pada sebagian wilayah Menteng. Lahan yang telah dibangun seluas 190 ha yang berarti  $\pm 47\%$  dari luas keseluruhan wilayah Menteng. Pada tahun tersebut unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah Menteng adalah taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api. Di bawah ini akan diuraikan unsur-unsur tersebut secara lebih rinci.

## 1. Taman

Pada tahun 1920-an telah dibangun 3 taman di wilayah Menteng. Taman-taman yang telah dibangun pada tahun 1920-an adalah:

### 1.a. *Burgemeester Bischooplein*

Taman ini terletak di pertemuan antara *Nieuw Gondangdia Boulevard* dan *Boulevard Menteng* (sekarang merupakan sudut pertemuan Jl. Teuku Umar, Jl. Imam Bonjol dan Jl. Diponegoro). Bentuk taman ini adalah empat persegi dengan tambahan lahan setengah lingkaran pada bagian utaranya. Luas taman ini 8912 m<sup>2</sup> dan seluruh lahannya ditutupi dengan rumput. Selain itu di taman ini juga terdapat pohon-pohon besar. Fungsi dari taman ini adalah sebagai sudut pertemuan antara *Nieuw Gondangdia Boulevard* dan *Menteng Boulevard*, selain itu taman ini juga berfungsi sebagai tempat rekreasi bagi penduduk Menteng. Nama taman *Burgemeester Bischooplein* diambil dari nama walikota Batavia, G.J. Bischoep yang menjabat menjadi walikota dari tahun 1916-1920. Saat ini taman *Burgemeester Bischooplein* dikenal dengan nama Taman Suropati.



FOTO 1. *BURGEMEESTER BISCHOPPLEIN*  
(SEKARANG TAMAN SUROPATI) TAHUN  
2007

### 1.b. Taman *Nieuw Gondangdia Boulevard*

Taman ini terletak di *Nieuw Gondangdia Boulevard* (sekarang Jl. Teuku Umar). Bentuk taman ini adalah lingkaran dengan luas 5024 m<sup>2</sup>. Taman ini berfungsi sebagai sudut pertemuan jalan *Palmen laan* dan *Sawo laan* yang merupakan penghubung poros utara-selatan wilayah Menteng. Sekarang taman ini dikenal dengan nama Taman Teuku Umar, karena letaknya yang berada di jalan Teuku Umar.



Foto 2. Taman *Nieuw Gondangdia Boulevard*  
(sekarang Taman Teuku Umar) tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

### 1.c. Taman *Entrée Gondangdia*

Taman ini terletak di jalan masuk kawasan Menteng dan berada di depan bangunan *N.V. Bouwploeg* (sekarang Jl. Cut Meutia). Taman ini berbentuk segitiga dengan luas 2190 m<sup>2</sup>. Sekarang taman ini dikenal dengan nama Taman Cut Meutia.



Foto 3. Taman *Entree Gondangdia*  
(sekarang Taman Cut Meutia) tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

## 2. Jaringan Jalan

Pada peta tahun 1920, jaringan jalan telah dibuat di sebagian lahan di utara dan selatan wilayah Menteng. Pada lahan yang belum dibuat jalan, terlihat ditanami pepohonan dan rumput. Pada bagian utara, terdapat lahan yang belum dibangun jalan, namun telah dibuat bentuk perencanaannya dan nama-nama untuk jalan tersebut. Pada bagian selatan juga terdapat sebagian lahan yang belum dibangun jalan tetapi telah dibuat perencanaannya (lihat peta wilayah Menteng tahun 1920 yang ditandai garis putus-putus). Berbeda dengan pola perencanaan jalan-jalan pada bagian utara yang telah diberi nama, pada bagian selatan belum terdapat nama-nama jalan untuk jalan yang akan dibuat. Pada bagian selatan juga terlihat wilayah Menteng yang masih berupa sawah. Jaringan jalan yang telah dibuat pada tahun 1920-an adalah:

## 2.a. Bagian Utara

Pada bagian utara telah dibangun 16 ruas jalan dengan lebar 16 m, 20 m dan 30 m. Jaringan jalan yang telah dibangun antara lain adalah *Spoor weg*, *Mampang weg*, *Sawo laan*, *Djamboe laan*, *Kanari laan*, *Tandjoeng laan*, *Regents laan*, *Molukken straat* dengan lebar 16 m. *Java straat*, *Juliana straat*, *Wihelmina laan*, *Vila laan*, *Palmen laan*, *Atjeh straat* dengan lebar 20 m. *Nieuw Gondangdia Boulevard* dengan lebar 30 m.

Selain dari jalan-jalan yang telah disebutkan di atas, di wilayah Menteng bagian utara terlihat bentuk pola jalan yang direncanakan akan dibangun kemudian. Jalan yang direncanakan akan dibangun pada periode berikutnya adalah terusan dari jalan *Borneo straat*, *Atjeh straat* dan *Molluken straat*. Selain terusan dari ketiga jalan tersebut akan dibangun jalan *Nieuw Gunea straat* di sebelah jalan *Molukken straat* untuk melengkapi pola jalan yang sudah ada. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara jaringan jalan dan lebarnya dapat dilihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Hubungan Jalan dengan Lebarnya di Menteng Bagian Utara Tahun 1920-an

No	Lebar Jalan	Nama Jalan
1.	16 m	<i>Spoor weg</i> , <i>Mampang weg</i> , <i>Sawo laan</i> , <i>Djamboe laan</i> , <i>Kanari laan</i> , <i>Tandjoeng laan</i> , <i>Regents laan</i> , <i>Molukken straat</i>
2.	20 m	<i>Java straat</i> , <i>Juliana straat</i> , <i>Wihelmina laan</i> , <i>Vila laan</i> , <i>Palmen laan</i> , <i>Atjeh straat</i>
3.	30 m	<i>Nieuw Gondangdia Boulevard</i>

## 2.b. Bagian selatan

Pada bagian utara telah dibangun 16 ruas jalan dengan lebar 16 m, 20 m dan 30 m. Jaringan jalan yang telah dibangun antara lain adalah *Djogdja weg*, *Soekabumi straat*, *Pasar Tjiplak weg*, *Semarang straat*, *Garoet straat*, *Bandoeng straat*, *Solo straat*, *Malang straat*, *Mampang weg*, *Serang straat*, *Lembang weg*, *Cheribon straat*, *Tegal straat* dengan lebar 16 m. *Pegangsaanwest*, *Soerabaja straat*, *Magelang straat*, *Insulinde weg* dengan lebar 20 m dan *Boulevard Menteng* dengan lebar 30 m. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara jaringan jalan dengan lebarnya dapat dilihat pada Tabel 3.2.

Tabel 3.2 Hubungan Jalan dengan Lebarnya di Menteng Bagian Selatan Tahun 1920-an

No	Lebar Jalan	Nama Jalan
1.	16 m	<i>Djogdja weg</i> , <i>Soekabumi straat</i> , <i>Pasar Tjiplak weg</i> , <i>Semarang straat</i> , <i>Garoet straat</i> , <i>Bandoeng straat</i> , <i>Solo straat</i> , <i>Malang straat</i> , <i>Mampang weg</i> , <i>Serang straat</i> , <i>Lembang weg</i> , <i>Cheribon straat</i> , <i>Tegal straat</i>
2.	20 m	<i>Pegangsaanwest</i> , <i>Soerabaja straat</i> , <i>Magelang straat</i> , <i>Insulinde weg</i>
3.	30 m	<i>Boulevard Menteng</i>

## 3. Bangunan Hunian

Pada peta tahun 1920-an dapat dilihat beberapa bagian di wilayah Menteng sudah terdapat bangunan hunian. Bagian pada wilayah Menteng yang sudah dibangun

rumah-rumah adalah sebagian wilayah di bagian utara dan selatan. Bagian utara yang telah dibangun rumah-rumah meliputi jalan-jalan *Mampang weg*, *Sawo laan*, *Djamboe laan*, *Gondangia Boulevard*, *Villa laan*, *Kenari laan*, *Nieuw Tamarinde laan*, *Wilhelmina laan*, *Tandjoeng laan*. Sementara itu pada jalan-jalan *Java straat*, *Atjeh straat*, *Molukken straat* serta di antara jalan *Borneo straat* dan *Celebes straat* masih terlihat banyak lahan kosong yang belum didirikan rumah-rumah. Bagian selatan yang telah dibangun rumah-rumah meliputi jalan-jalan *Pasartjiplak weg*, *Soerabaja straat*, *Semarang straat*, *Bandoeng straat*, *Magelang straat*, *Djogdja weg*, *Cheribon weg*, *Solo weg*, *Tegal weg* dan *Garoet weg*. Di bagian selatan rumah yang dibangun tidak sebanyak rumah-rumah di bagian utara, sehingga pada bagian ini masih terlihat lebih banyak lahan-lahan yang tanpa perumahan jika dibandingkan dengan wilayah Menteng bagian utara. Lahan-lahan yang belum dibangun rumah tersebut ditumbuhi pohon kelapa dan karet.

Pada tahun 1920-an, bangunan hunian pada wilayah Menteng dibangun pada kapling seluas 1000 m<sup>2</sup> yang tergolong tipe besar (*groote staadsvilla*) dan pada kapling seluas 500 m<sup>2</sup> -800 m<sup>2</sup> yang tergolong tipe sedang (*middlegroote staadsvilla*) (Heuken, 2001:49). Arsitektur rumah pada wilayah Menteng bergaya Indis yang merupakan perpaduan antara arsitektur klasik Belanda dengan arsitektur lokal sebagai penyesuaian terhadap iklim tropis. Sementara itu, bentuk rumah pada tahun ini masih sangat bervariasi. Orang-orang yang bermukim di wilayah Menteng merancang dan membangun rumah mereka sendiri, sehingga terdapat perbedaan yang mencolok antara rumah yang satu dengan rumah yang lainnya (Heuken,2001:28).



Foto 4. Rumah di wilayah Menteng  
Tipe Besar  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007



Foto 5. Rumah di wilayah Menteng  
Tipe Sedang  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

#### 4. Bangunan Umum

Pada tahun peta tahun 1920 dapat dilihat terdapat lima bangunan umum yang sudah didirikan pada wilayah Menteng. Bangunan umum yang sudah didirikan pada tahun 1920-an adalah:

##### 4.a. Gedung *Bouwploeg*

Bangunan ini terletak pada *Entree Gondangdia* (jalan masuk ke kawasan Gondangdia/sekarang Jl. Cut Meutia No.1). Bangunan ini digunakan sebagai kantor perusahaan *N.V. Bouwmaatschapij Bouwploeg* yang merupakan pengembang wilayah *Nieuw Gondangdia* (Menteng). Luas bangunan ini 800 m<sup>2</sup> dengan denah dasar berbentuk salib yang keempat baloknya sama panjang. Bangunan ini terdiri dari tiga lantai dan seluruh bagian bangunan dikelilingi oleh sayap yang bertingkat dua. Pada ruang tengah terdapat sebuah tangga besar untuk menuju ke lantai dua namun sekarang tangga tersebut telah dihilangkan untuk mendukung fungsi gedung ini sebagai sebuah mesjid.

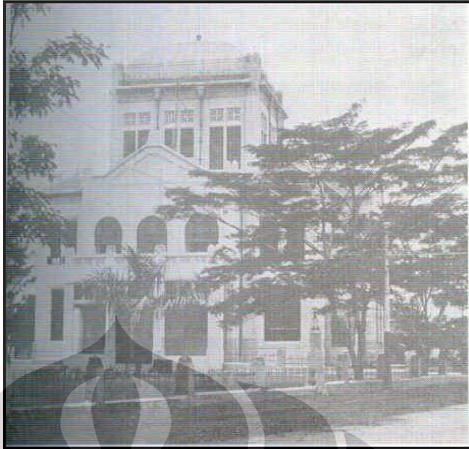


Foto 6. Gedung *Bouwploeg* tahun 1970  
Sumber: Heuken,2001

#### 4.b. *Bataviasche Kunstkring*

Bangunan ini terletak di ujung *Nieuw Gondangdia Boulevard* pada bagian utara (Sekarang Jl. Teuku Umar No.1). Gedung *Kuntskring* digunakan sebagai pusat kegiatan seni Batavia. Luas bangunan ini 400 m<sup>2</sup> dengan denah dasar berbentuk empat persegi panjang yang memanjang ke belakang. Pada bagian depan terdapat tiga buah pintu masuk. Pada bagian kanan dan kiri bangunan terdapat dua buah menara beratap kubah. Pada lantai dua terdapat lima buah balkon yang memiliki teras. Desain interiornya menggunakan lapisan kayu gelap yang tinggi pada dinding, terdapat tangga lebar untuk menuju ke lantai dua, jendela-jendela dihiasi dengan kaca patri yang kini telah hilang. Bangunan ini sekarang baru selesai dipugar dan belum digunakan kembali.



Foto 7. Gedung *Kunstkring* tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

#### 4.c. *Kantoor van Arbeid*

Bangunan ini terletak di *Tamarinde laan* (sekarang Jl. K.H. Wahid Hasyim). Bangunan ini digunakan sebagai kantor tenaga kerja. Luas bangunan ini 5292 m<sup>2</sup> dengan denah dasar berbentuk empat persegi panjang. Saat ini bangunan *Kantoor van Arbeid* sudah tidak ada lagi dan digantikan dengan bangunan perumahan.

#### 4.d. *Cavalerie Campement*

Bangunan ini terletak di *Insulinde weg* (sekarang Jl. Latuharhari). Bangunan ini digunakan sebagai barak tentara Belanda. Barak tentara ini berdiri diatas lahan seluas 14400 m<sup>2</sup>. Saat ini bangunan ini sudah tidak ada lagi dan digantikan dengan bangunan perumahan.

#### 4.e. *Dept. van Onderwijs en Eredienst*

Bangunan ini terletak di *Tamarindelaan/Soerabaja straat*. Bangunan ini digunakan sebagai kantor Departemen Pendidikan dan Keagamaan. Luas bangunan ini 1260 m<sup>2</sup> dengan denah berbentuk segi empat. Saat ini bangunan tersebut sudah tidak ada lagi dan sudah digantikan dengan bangunan perumahan.

#### 5. Jalur Kereta Api

Pada peta tahun 1920-an dapat dilihat seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian baratnya dikelilingi oleh jalur rel kereta api. Di bagian utara dan selatan wilayah Menteng terdapat jalur kereta api jurusan Tanah Abang- Manggarai sedangkan di bagian timur terdapat jalur kereta api jurusan Gambir-Manggarai. Ketiga jalur kereta api yang berasal dari dua jurusan yang berbeda tersebut kemudian bertemu di stasiun Manggarai. Jalur kereta api ini mengitari wilayah Menteng dan membatasi wilayah tersebut dengan daerah sekitarnya.

#### 3.2.1. Wilayah Menteng Tahun 1930-an

Pada peta tahun 1930-an dapat dilihat bahwa hampir seluruh wilayah Menteng sudah dibangun. Lahan yang sudah dibangun seluas 371,6 ha atau  $\pm$  90% dari luas keseluruhan wilayah Menteng. Pada tahun tersebut terlihat penambahan unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian dan bangunan umum. Unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah Menteng tahun 1930-an adalah:

## 1. Taman

Pada tahun 1930-an dapat dilihat penambahan 4 taman apabila dibandingkan dengan peta tahun 1920-an. Taman yang dibangun pada tahun 1930-an adalah:

### 1.a. Taman pertemuan *Djamboe laan* dengan *Spoor weg*

Taman ini terletak pada pertemuan *Djamboe laan* dengan *Spoor weg* (sekarang pertemuan Jl. Jambu dan Jl. Cut Nyak Dhien). Bentuk taman ini adalah segitiga dengan luas  $174 \text{ m}^2$ .



Foto 8. Taman pertemuan *Djamboe laan* dan *Spoorweg laan* tahun 2007  
Dokumentasi : Olivia Zoraya, 2007

### 1.b. Taman *Situbondo weg*

Taman ini terletak di *Situbondo weg* (sekarang Jl. Situbondo). Bentuk taman ini empat persegi panjang dengan luas  $1200 \text{ m}^2$ .



Foto 9. Taman *Situbondo weg* tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

1.c. Taman *Loge Plantsoen*

Taman ini terletak di pertemuan *Tosari weg* dan *Djogja weg* (sekarang pertemuan Jl. Dr. Kusuma Atmaja dan Jl. Ki Mangunsarkoro) dan berada di depan bangunan *Logegebouw*. Bentuk taman ini empat persegi panjang dengan luas 4000 m<sup>2</sup>. *Plantsoen* adalah lahan dalam kota yang digunakan untuk kebun bibit dan tempat membudidayakan berbagai jenis tanaman keras. Lahan ini juga berfungsi sebagai taman terbuka yang dikunjungi oleh warga kota, disini terdapat jalan setapak yang dapat digunakan masyarakat kota untuk berjalan-jalan (Damayanti,2001:30).



Foto 10. Taman *Loge Plantsoen* (sekarang taman BAPPENAS) tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

1.d. Taman *Loemajang weg*

Taman ini terletak di *Loemajang weg* (sekarang Jl. Lumajang). Bentuk taman ini segitiga dengan luas 794 m<sup>2</sup>.



Foto 11. Taman *Loemadjang weg* tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

## 2. Jaringan Jalan

Pada peta tahun 1930-an dapat dilihat penambahan pembangunan jalan apabila dibandingkan dengan peta tahun 1920-an. Lahan-lahan kosong yang masih terlihat pada tahun 1920-an telah berubah menjadi jaringan jalan. Sebagian besar pola jalan yang dibangun sesuai dengan perencanaan yang telah dibuat pada peta tahun 1920-an dan pada bagian lainnya dibuat perubahan sebagai penyesuaian terhadap pola jalan yang ada. Selain itu dapat dilihat jaringan jalan yang baru dibuat perencanaannya saja (Lihat peta wilayah Menteng tahun 1930-an yang ditandai garis putus-putus). Beberapa jalan juga terlihat diubah namanya. Penambahan pembangunan dan perubahan nama serta perencanaan jaringan jalan yang dapat dilihat pada peta tahun 1930-an adalah:

### 2.a. Bagian utara

Pada peta tahun 1930-an di wilayah Menteng bagian utara terdapat jalan yang ditambahkan, selain itu beberapa jalan berubah namanya. Jalan-jalan yang ditambahkan adalah:

Di bagian utara *Gondangdia Afvoerleiding* ditambahkan jalan *Grisseri weg* dengan lebar 10 m dan jalan *Theresiakerk weg*, *Timor weg*, *Bliton weg*, *Riauw weg*, *Flores weg* dengan lebar 16 m. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara jaringan jalan dengan lebarnya dapat dilihat pada Tabel 3.3.

Tabel 3.3 Hubungan Jalan dengan Lebarinya di Menteng Bagian Utara Pada Tahun 1930-an

No	Lebar Jalan	Nama Jalan
1.	10 m	<i>Grisseri weg,</i>
2.	16 m	<i>Theresiakerk weg, Timor weg, Bliton weg, Riau weg, Flores weg</i>

Selain dari jalan-jalan tersebut terdapat jalan yang berubah nama, yaitu: *Nieuw Gondangia Boulevard* menjadi *Van Heutz Boulevard*, *Boerneo straat* menjadi *Soembawa weg*, *Celebes straat* menjadi *Soenda weg*, *Atjeh straat* menjadi *Lombok weg*. Untuk lebih jelasnya, jaringan jalan yang berubah nama dapat dilihat pada Tabel 3.4.

Tabel 3.4 Jaringan Jalan Wilayah Menteng Bagian Utara yang Berubah Nama

Nama Jalan Sebelum berubah	Nama Jalan Sesudah berubah
<i>Nieuw Gondangdia Boulevard</i>	<i>Van Heutz Boulevard</i>
<i>Boerneo straat</i>	<i>Soembawa weg</i>
<i>Celebes straat</i>	<i>Soenda weg</i>
<i>Atjeh straat</i>	<i>Lombok weg</i>

## 2.b. Bagian Selatan

Pada bagian selatan terlihat penambahan beberapa jalur jalan, yaitu:

- *Madoera weg* dengan lebar 10 m. Jalan tersebut letaknya menempel dengan *Gondangdia Afvoerleiding* di bagian selatan.

- *Blitar weg, Bondowoso weg, Situbondo weg, Besuki weg, Kertosono weg, Indramajoe weg, Pekalongan weg, Loemajang weg*, masing-masing jalan memiliki lebar 16 m. Jalan-jalan tersebut terletak pada bagian utara dari *Burgemeester Bisschopplein*.
- *Anjer weg* dengan lebar 16 m dan *Ambarawa weg* dengan lebar 30 m. Kedua jalan ini terletak pada bagian selatan *Pegangsaan west*.
- *Madioen straat, Banjoemas weg, Karawang weg, Keboemen weg, Salatiga weg, Soebang weg dan Tjimahi weg*. Keenam jalan tersebut masing-masing memiliki lebar 16 m dan terletak pada bagian selatan *Loge Plantsoen*.
- *Sumenep weg dan Tosari Weg* dengan lebar 16 m. Kedua jalan ini terletak pada bagian utara *Tjideng kanaal*.
- *Rembang weg, Welici weg, Djoang weg, Pati weg dan Poerwodadi weg* dengan lebar jalan 16 m. Jalan-jalan tersebut terletak pada bagian selatan *Tjideng kanaal*. Namun jalan-jalan pada bagian selatan *Tjideng Kanaal* baru dibangun sebagian saja, sedangkan bagian lainnya baru terlihat bentuk perencanaannya.
- *Nassau Boulevard* dengan lebar 30 m. Jalan ini terletak pada terusan *Boulevard Menteng* (Pada peta tahun 1930-an berubah nama menjadi *Oranje Boulevard*). Namun jalan ini baru terlihat bentuk perencanaannya saja.

Untuk lebih jelasnya hubungan antara jaringan jalan dan lebarnya dapat dilihat pada Tabel 3.5.

Tabel 3.5 Hubungan Jalan dengan Lebarnya di Menteng Bagian Selatan Tahun 1930-an

No	Lebar Jalan	Nama Jalan
1.	10 m	<i>Madoera weg</i>
2.	16 m	<i>Blitar weg, Bondowoso weg, Situbondo weg, Besuki weg, Kertosono weg, Indramajoe weg, Pekalongan weg, Loemajang weg Banjoemas weg, Karawang weg, Kertososno weg, Salatiga weg, Soebang weg dan Tjimahi weg Anjer weg Sumenep weg, Tosari Weg Rembang weg, Welici weg, Djoang weg, Pati weg dan Poerwodadi weg</i>
3.	30 m	<i>Ambarawa weg</i>

Selain dari penambahan jalan-jalan yang telah disebutkan di atas, terdapat jalan yang berubah namanya. Jalan tersebut adalah *Boulevard Menteng* yang berubah nama menjadi *Oranje Boulevard* dan *Insulinde weg* menjadi *van Breen weg*. Untuk lebih jelasnya jaringan jalan yang berubah nama dapat dilihat pada Tabel 3.6.

Tabel 3.6 Jaringan Jalan Wilayah Menteng Bagian Selatan yang Berubah Nama

Nama Jalan Sebelum Berubah	Nama Jalan Sesudah Berubah
<i>Boulevard Menteng</i> <i>Insulinde weg</i>	<i>Van Heutz Boulevard</i> <i>Van Breen weg</i>

### 3. Bangunan Hunian

Peta tahun 1930-an memperlihatkan sebagian besar lahan pada wilayah Menteng sudah dibangun rumah-rumah. Lahan-lahan pada tahun 1920 yang masih merupakan lahan kosong kini sudah diisi dengan rumah-rumah. Penambahan rumah-rumah di bagian utara terlihat pada jalan *Sumatra weg*, *Soembawa weg*, *Soenda weg*, *Lombok weg*, *Molluken weg*, *Theresia kerk weg*, *Flores weg*, *Riau weg*, *Bliton weg*, *Grisseri weg* dan *Madura weg*. Sementara itu penambahan rumah-rumah di bagian selatan terlihat pada jalan *Sumenep weg*, *Tosari weg*, *Panarukan weg*, *Indramaju weg*, *Tjimahi weg*, *Karawang weg*, *Madiun weg*, *Blitar weg*, *Bondowoso weg*, *Besuki weg* dan *Sidoarjo weg*. Lahan kosong masih dapat dijumpai pada jalan *Kertosono weg* dan *Madiun weg*.

Rumah-rumah di wilayah Menteng pada tahun 1930-an dibangun pada kapling seluas 500 m<sup>2</sup>-800 m<sup>2</sup> yang tergolong tipe sedang (*middlegroote staadsvilla*). Pada tahun ini dibangun pula rumah bertingkat dua sebagai solusi untuk mengatasi keterbatasan lahan (Heuken, 2001:49). Gaya bangunan rumah yang didirikan pada tahun 1930-an bergaya indis yang merupakan perpaduan antara arsitektur klasik Belanda dengan arsitektur lokal sebagai penyesuaian terhadap iklim tropis. Pada tahun 1930-an telah diterapkan sistem *blokkenbouw* yaitu membangun rumah dengan gaya arsitektur yang sama dalam satu blok.

#### 4. Bangunan Umum

Bangunan umum di wilayah Menteng tahun 1930-an berdasarkan peta yang ada adalah bangunan-bangunan yang sudah didirikan pada tahun 1920. Selain dari bangunan-bangunan tersebut terdapat penambahan bangunan-bangunan baru, yaitu:

##### 4.a. *Logegebouw*

Bangunan ini terletak di jalan pertemuan antara *Oranje Boulevard* dan *Nassau Boulevard* (sekarang Jl. Imam Bonjol), yang digunakan sebagai *loge* yaitu balai pertemuan para *vrijmetselaar*. *Vrijmetselaar* merupakan suatu organisasi internasional yang merahasiakan sebagian kegiatannya. Luas bangunan ini 3600 m<sup>2</sup> dengan denah berbentuk segi empat yang melebar ke samping. Bangunan ini terdiri dari dua lantai, pada bagian depan terdapat tembok yang lebih menjorok ke bagian depan di samping kanan dan kiri bangunan. Saat ini bangunan *Logegebouw* digunakan sebagai kantor BAPPENAS.

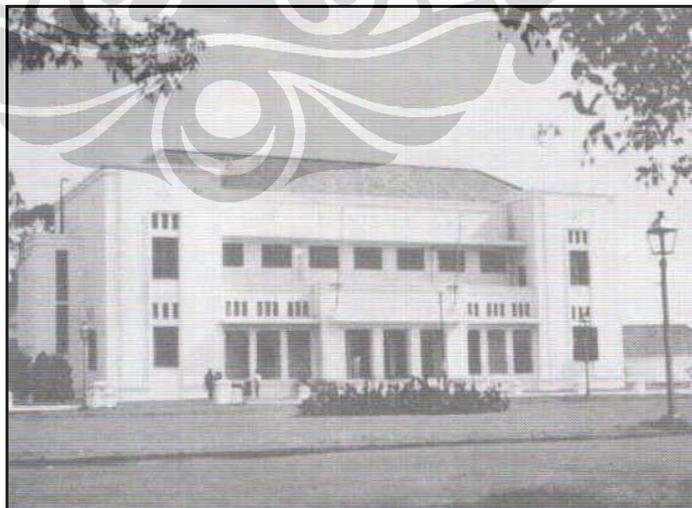


Foto 12. Gedung *Logegebouw* tahun 1930-an  
Sumber: Heuken,2001

#### 4.b. *VIOS veld*

Lapangan ini terletak di sudut pertemuan antara *Madoera weg* dan *Java weg* (sekarang Jl. H.O.S. Cokroaminoto No 8). Lapangan ini merupakan lapangan olah raga yang dipakai oleh perkumpulan olah raga sepak bola Belanda yaitu *Voetbalbond Indische Omstreken Sport (VIOS)*, sehingga lapangan ini diberi nama *VIOS veld*. Luas lapangan ini 9600 m<sup>2</sup> dengan denah berbentuk empat persegi panjang. Setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945, lapangan VIOS dipakai sebagai tempat berlatih tim PERSIDJA<sup>19</sup>. Saat ini lapangan ini berubah menjadi taman umum yang berfungsi sebagai tempat rekreasi warga setempat.

#### 4.c. Gereja

##### - *Nassau kerk*

Bangunan ini terletak di *Nassau Boulevard* (sekarang Jl. Taman Sunda Kelapa No 12). Bangunan ini digunakan sebagai gereja bagi jemaat protestan yang tinggal di daerah Menteng pada awal perkembangannya. Luas bangunan ini 2000 m<sup>2</sup> dengan denah berbentuk salib simetri. Gereja ini memiliki kapasitas 432 kursi di bagian bawah dan 242 kursi di bagian balkon. Gereja ini awalnya merupakan bagian dari suatu kompleks bangunan dimana pada bagian selatannya terdapat gedung pastori dan di tengah-tengah antara gedung gereja dan gedung pastori terdapat ruang pertemuan. Bangunan gereja ini dirancang dengan gaya arsitektur modern namun tetap

---

<sup>19</sup> PERSIDJA merupakan tim sepak bola Indonesia yang didirikan pada 1928, cikal bakal nama PERSIDJA adalah *Voetbalbond Indonesisch Jakarta (VIJ)*.

mempertahankan beberapa elemen gereja klasik, yaitu adanya menara yang tinggi dengan hiasan jam pada keempat sisi dindingnya dan lonceng besar serta diakhiri oleh hiasan ayam penunjuk arah angin. Kondisi bangunan sebagian besar masih asli dan tidak dilakukan perombakan. Saat ini bangunan tersebut masih difungsikan sebagai gereja dan dikenal dengan nama Gereja Paulus.



Foto 13. *Nassaukerk* (Gereja Paulus) tahun 1993  
Sumber: PEMDA DKI,2005

- *Theresia kerk*

Bangunan ini terletak di *Theresiakerk weg* (sekarang Jl.Gereja Theresia No 2). Bangunan ini digunakan sebagai gereja bagi jemaat katolik di wilayah Menteng pada awal perkembangannya. Luas bangunan ini 2000 m<sup>2</sup> dengan denah dasar berbentuk salib. Pada bangunan ini terdapat ruang tengah yang berfungsi sebagai tempat berkumpul para jemaat. Di dalam pintu masuk utama terdapat ornamen berbentuk bunga yang merupakan salah satu elemen gereja bergaya Roman. Atapnya berbentuk pelana dengan kemiringan yang sangat curam dan merupakan bentuk

penyederhanaan dari arsitektur Gothic. Perubahan tampak pada bahan penutup atap, sebelumnya sirap digunakan sebagai bahan penutup atap namun sekarang telah diganti menjadi genteng berwarna terakota.

Gereja ini dapat menampung kurang lebih 800 jemaat. Saat ini bangunan tersebut masih difungsikan sebagai gereja dan dikenal dengan nama Gereja Theresia.

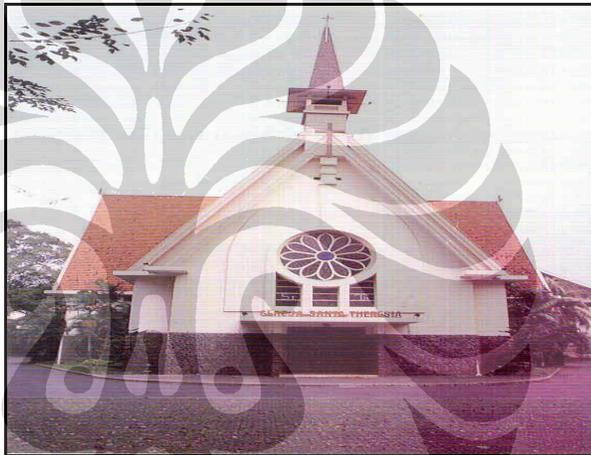


Foto 14. *Theresiakerk* (Gereja Theresia)  
Sumber: PEMDA DKI, 2005

#### 4.d. Sekolah

Sekolah Jl. *Theresiakerk weg* adalah bangunan yang terletak di *Theresiakerk weg* (sekarang Jl. Gereja Theresia). Bangunan ini digunakan sebagai sekolah STRADA yang dikelola oleh yayasan Greja Theresia. Luas bangunan ini 1600 m<sup>2</sup>. Saat ini bangunan sekolah tersebut sudah dibongkar dan digantikan dengan gedung sekolah baru (Heuken, 2001:124)

## 5. Jalur Kereta Api

Pada tahun peta 1930-an dapat dilihat seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian baratnya dikelilingi oleh jalur rel kereta api. Di bagian utara dan selatan wilayah Menteng terdapat jalur kereta api jurusan Tanah Abang- Manggarai sedangkan di bagian timur terdapat jalur kereta api jurusan Gambir-Manggarai. Ketiga jalur kereta api yang berasal dari dua jurusan yang berbeda tersebut kemudian bertemu di stasiun Manggarai. Jalur kereta api ini Mengitari wilayah Menteng dan membatasi wilayah tersebut dengan daerah sekitarnya. Keadaan tersebut menggambarkan tidak ada perubahan jalur kereta api di wilayah Menteng pada tahun 1930-an.

### 3.1.2. Wilayah Menteng Tahun 1940-an

Pada peta wilayah Menteng tahun 1940-an dapat dilihat seluruh wilayah Menteng telah dibangun, pada tahun tersebut sudah tidak terlihat lagi lahan-lahan kosong. Walaupun demikian tidak terlihat perubahan yang terlalu berarti pada tahun ini, perubahan terlihat pada penambahan jalan-jalan dan bangunan hunian. Unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah Menteng pada tahun 1940-an adalah:

#### 1. Taman

Pada peta tahun 1940 tidak terlihat adanya penambahan pembangunan taman. Taman yang ada merupakan taman-taman yang didirikan pada tahun 1920-an dan 1930-an.

## 2. Jaringan Jalan

Terdapat penambahan jalan pada bagian selatan, yaitu jalan-jalan pada bagian bawah *Tjideng Kanaal*. Pada peta tahun 1930-an, jalan jalan pada daerah tersebut baru diselesaikan sebagian. Pada peta tahun 1940-an jalan *rembang weg*, *Welici weg*, *Djoang weg*, *Pati weg* dan *Poerwodadi weg* sudah dibangun secara keseluruhan.

## 3. Bangunan Hunian

Pada peta tahun 1940-an terlihat hampir seluruh lahan terisi oleh rumah-rumah. Sedikit lahan kosong terlihat pada *Anjer weg*, *Ambarawa weg* dan *Soenda weg*. Pada ketiga jalan tersebut dapat dilihat sedikit lahan kosong yang belum dibangun rumah-rumah. Pada tahun ini rumah besar sudah jarang dibangun, rumah rumah dibangun pada kapling  $500 \text{ m}^2$  dan  $70 \text{ m}^2$ - $90 \text{ m}^2$  yang termasuk kedalam tipe kecil (*kleinewoningen*). Arsitektur rumah-rumah yang dibangun pada tahun 1940-an bergaya Indis seperti layaknya rumah tinggal yang dibangun pada tahun 1920-an dan 1930-an, hanya saja luas rumah yang didirikan pada tahun ini memiliki lebih kecil.



Foto 15. Rumah di Wilayah Menteng Tipe Kecil  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

#### 4. Bangunan Umum

Pada tahun ini tidak terlihat adanya penambahan bangunan umum dari tahun 1930-an. Bangunan umum yang ada merupakan bangunan umum yang sudah berdiri pada tahun 1920-an dan 1930-an. Seluruh bangunan umum yang ada berjumlah 6 bangunan yang memiliki fungsi yang berbeda-beda.

#### 5. Jalur Kereta Api

Pada tahun 1940-an tidak terlihat adanya perubahan pada jalur kereta api. Jalur kereta api mengelilingi seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian barat. Jalur kereta api yang mengitari wilayah Menteng merupakan jalur kereta api yang berasal dari dua jurusan yang berbeda yang kemudian bertemu di stasiun Manggarai.

### **3.2 Perkembangan Wilayah *Nieuw Menteng***

Wilayah *Nieuw Menteng* merupakan wilayah pemekaran daerah Menteng terakhir. Wilayah ini terletak di bagian selatan wilayah Menteng tepatnya di antara kelurahan Setia Budi, Menteng Atas dan Pasar Manggis. Pada awal perkembangannya wilayah *Nieuw Menteng* dibatasi oleh jalan sepanjang 500 m di bagian utara, 300 m di bagian barat, 600 m di bagian selatan dan 300 m di bagian timur. Luas wilayah *Nieuw Menteng* secara keseluruhan mencapai kurang lebih 18 ha. Secara administratif batas-batas wilayah *Nieuw Menteng* adalah, *J.P.Coen weg* di sebelah utara (sekarang Jl. sultan Agung), *Halimoenweg* di sebelah barat (sekarang Jl.

Halimun), *Kawi weg* di sebelah selatan (sekarang Jl. Kawi) dan pertemuan jalan *Poetri weg* dan *Toenggoel weg* di sebelah timur (sekarang pertemuan Jl. Muria Ujung dan Jl. Ungaran Ujung).

Sebelum menjadi sebuah pemukiman, wilayah *Nieuw Menteng* merupakan lahan kosong yang ditanami berbagai macam pohon-pohonan dan rerumputan. Pada wilayah ini juga terdapat sawah dan perkampungan penduduk. Setelah dijadikan pemukiman, pada wilayah *Nieuw Menteng* dibangun unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api. Unsur-unsur kota taman tersebut mengalami perubahan dan perkembangan dari tahun ke tahun. Penelitian ini akan melihat keberadaan unsur-unsur kota taman pada wilayah *Nieuw Menteng* dan melihat perkembangannya. Pada bab selanjutnya akan dibahas mengenai perkembangan wilayah *Nieuw Menteng* berdasarkan keberadaan unsur-unsur kota taman menurut peta tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an.

### **3.2.1 Wilayah *Nieuw Menteng* Tahun 1920-an**

Pada peta tahun 1920-an, wilayah *Nieuw Menteng* sudah terlihat bentuk kawasannya namun ada sebagian jalan yang belum dibangun. Jaringan jalan yang ada belum diberi nama dan tidak terlihat adanya perumahan di daerah tersebut. Wilayah ini masih merupakan lahan kosong yang ditanami berbagai macam pepohonan dan rerumputan. Di sebagian wilayah Menteng di bagian selatan masih terdapat rawa-rawa dan perkampungan penduduk. Belum terlihat adanya bangunan umum pada wilayah ini. Meskipun demikian taman Tangkuban Perahu sudah terlihat bentuknya,

pada taman ini terdapat pohon karet dan lahannya ditutupi dengan rumput. Pada wilayah ini sudah terdapat jalur kereta api yang terletak pada jalan utama. Jalur kereta api tersebut adalah jalur kereta api jurusan Tanah Abang-Manggarai yang merupakan jalur kereta api yang dengan jalur kereta api wilayah Menteng di bagian selatan.

### 3.2.2. Wilayah *Nieuw Menteng* Tahun 1930-an

Pada peta tahun 1930-an dapat terlihat perubahan-perubahan yang terjadi pada wilayah *Nieuw Menteng* jika dibandingkan dengan peta tahun 1920-an. Pada tahun tersebut sudah terdapat unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api. Seluruh jaringan jalan telah selesai pembuatannya dan pada jalan-jalan tersebut menyebar bangunan hunian yang hampir memenuhi seluruh wilayah *Nieuw Menteng*. Selain itu pada jalan utama dibangun satu buah bangunan umum. Unsur-unsur kota taman pada wilayah *Nieuw Menteng* pada tahun 1930-an akan dijelaskan secara lebih rinci pada uraian berikut.

#### 1. Taman

Pada peta tahun 1930-an terlihat satu taman yang sudah dibangun. Taman tersebut terletak di tengah-tengah wilayah *Nieuw Menteng* yang merupakan pertemuan dari jalan *Oengaran weg*, *Merbabu weg*, *Merapi weg*, *Moeria weg*, *Wilis weg* dan *Slamet weg*. Taman tersebut diberi nama *Tangkuban Perahu plein* atau yang berarti taman Tangkuban Perahu. *Plein* dalam bahasa Belanda berarti lapangan atau lahan datar yang tidak terlampaui luas dan biasanya ditumbuhi pepohonan, terletak

disekitar bangunan atau gedung dan tanpa jaringan jalan di dalamnya. Terkadang terdapat satu atau dua pohon lindung. Pada lahan ini sering dilakukan kegiatan seperti olah raga, rekreasi dan bermain (Damayanti, 2001:30. Taman ini berbentuk lingkaran dengan luas 5652m<sup>2</sup>.



Foto 16. *Tangkuban Perahu Plein* Tahun 2007  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

## 2. Jaringan Jalan

Seluruh jalan pada daerah *Nieuw Menteng* dibangun pada tahun 1930-an. Jalan-jalan yang sudah dibangun pada daerah *Nieuw Menteng* tahun 1930-an adalah: *Tunggul weg*, *Rakit weg*, *Papandayan weg*, *Kentjana weg* dengan lebar 10 m; *Soembing weg*, *Sindoro weg*, *Oengaran weg*, *Merbabu weg*, *Merapi weg*, *Moeria weg*, *Malabar weg*, *Goentoer weg*, *Lawoe weg*, *Bromo weg*, *Keloed weg*, *Salak weg*, *Wilis weg*, *Slamet weg*, *Halimoen weg*, *Poetri weg* dengan lebar 16 m; *J.P.Coen weg*

dengan lebar 30 m. Untuk lebih jelasnya hubungan antara jaringan jalan dan luas jalan dapat dilihat pada tabel 3.7

Tabel 3.7 Hubungan Jalan dengan Lebarnya di Wilayah *Nieuw Menteng* Tahun 1930-an

No	Lebar Jalan	Nama Jalan
1.	10 m	<i>Tunggul weg, Rakit weg, Papandayan weg, Kentjana weg</i>
2.	16 m	<i>Soembing weg, Sindoro weg, Oengaran weg, Merbabu weg, Merapi weg, Moeria weg, Malabar weg, Goentoer weg, Lawoe weg, Bromo weg, Keloed weg, Salak weg, Wilis weg, Slamet weg, Halimoen weg, Poetri weg</i>
3.	30 m	<i>J.P.Coen weg</i>

### 3. Bangunan Hunian

Pada peta tahun 1930-an terlihat sebagian besar lahan pada daerah *Nieuw Menteng* sudah berdiri rumah-rumah. Rumah-rumah didirikan pada jalan *J.P.Coen weg, Tunggul weg, Rakit weg, Papandayan weg, Kentjana weg, Soembing weg, Sindoro weg, Oengaran weg, Merbabu weg, Merapi weg, Moeria weg, Malabar weg, Goentoer weg, Lawoe weg, Bromo weg, Keloed weg, Salak weg, Halimoen weg, Poetri weg*. Pada jalan *Slamet weg* dan *Willis weg* masih terdapat lahan kosong yang belum didirikan rumah-rumah. Rumah pada tahun ini didirikan pada lahan seluas 100 m<sup>2</sup>-300 m<sup>2</sup> yang dapat dapat digolongkan dalam tipe kecil (*kleinewoningen*). Rumah-rumah pada wilayah *Nieuw Menteng* bergaya arsitektur Indis



Foto 17. Rumah di Wilayah *Nieuw Menteng* dengan Luas 100 m<sup>2</sup>  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

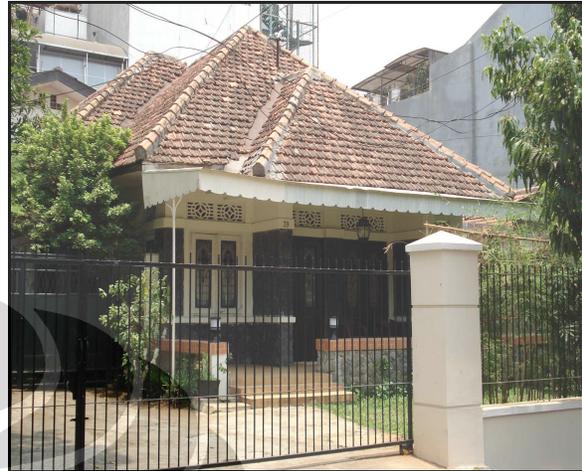


Foto 18. Rumah di Wilayah *Nieuw Menteng* dengan Luas 200 m<sup>2</sup>  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007



Foto 19. Rumah di Wilayah *Nieuw Menteng* dengan Luas 300 m<sup>2</sup>  
Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

#### 4. Bangunan Umum

##### 4.a. *J.P. Coen Stichting*

*J.P. Coen Stichting* merupakan kompleks bangunan seluas 2400m<sup>2</sup> yang terdiri dari enam gedung. Masing-masing gedung Kompleks bangunan ini terletak di *Jan Pieterzoon Coen weg* (sekarang Jl.Sultan Agung). *J.P. Coen Stichting* digunakan sebagai asrama putri yang dikelola oleh yayasan J.P. Coen. Saat ini bangunan *J.P. Coen Stichting* digunakan sebagai gedung Pos Polisi Militer wilayah Guntur.



Foto 20. *J.P. Coen Stichting* (sekarang gedung Pos PM)  
tahun 2007

Dokumentasi: Olivia Zoraya, 2007

#### 5. Jalur Kereta Api

Pada peta tahun 1930-an dapat dilihat jalur kereta api terdapat di bagian utara wilayah *Nieuw Menteng*. Letak jalur kereta api pada wilayah *Nieuw Menteng* menempel dengan *J.P. Coen weg*. Jalur kereta api tersebut adalah jalur kereta api

jurusan Tanah Abang-Manggarai dan merupakan jalur kereta api yang sama dengan jalur kereta api pada bagian selatan wilayah Menteng.

### **3.2.3. Wilayah *Nieuw Menteng* Tahun 1940-an**

Pada peta tahun 1940-an dapat terlihat sedikit perubahan pada unsur-unsur kota taman di wilayah *Nieuw Menteng*. Kondisi unsur-unsur kota taman di wilayah *Nieuw Menteng* dan perubahannya akan diuraikan sebagai berikut.

#### **1. Taman**

Pada peta tahun 1940-an tidak terlihat adanya penambahan taman. Taman yang ada merupakan taman yang sudah ada pada peta tahun 1930-an. Taman yang terdapat di wilayah *Nieuw Menteng* berdasarkan peta tahun 1940-an adalah *Tangkuban Perahu plein*. Taman tersebut merupakan pertemuan jalan *Oengaran weg*, *Merbabu weg*, *Merapi weg*, *Moeria weg*, *Wilis weg* dan *Slamet weg*.

#### **2. Jaringan Jalan**

Pada peta tahun 1940-an tidak terlihat penambahan maupun perubahan pola jalan. Seluruh jalan yang ada merupakan jalan-jalan yang sudah ada pada peta tahun 1930-an.

### 3. Bangunan Hunian

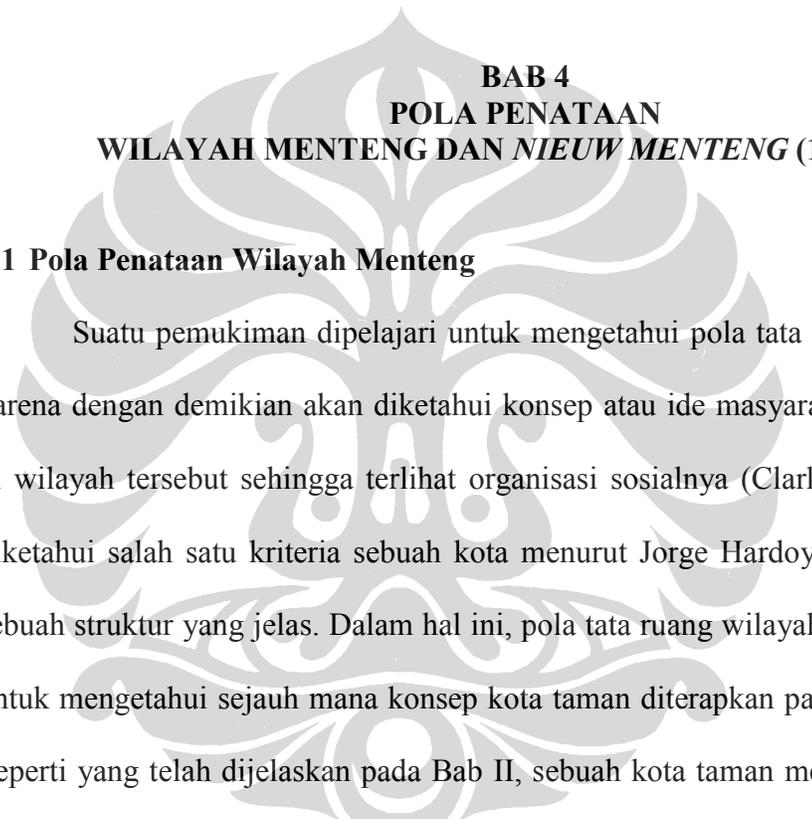
Pada peta tahun 1940-an seluruh lahan pada daerah *Nieuw Menteng* telah didirikan rumah-rumah. Lahan kosong pada jalan *Slamet weg* dan *Willis weg* sudah tidak terlihat lagi dan sudah diisi dengan bangunan.

### 4. Bangunan Umum

Pada peta tahun 1940-an tidak terlihat penambahan bangunan umum pada daerah *Nieuw Menteng*. Bangunan umum yang ada merupakan bangunan umum yang sudah ada pada peta tahun 1930an. Bangunan umum yang terdapat pada daerah ini adalah bangunan asrama putri yang dikelola oleh yayasan J.P. Coen. Bangunan ini dapat terlihat pada peta daerah *Nieuw Menteng* tahun 1930-an dan dapat terlihat pada peta tahun 1940-an.

### 5. Jalur Kereta Api

Tidak ada perubahan yang terlihat pada Jalur kereta api wilayah *Nieuw Menteng* dalam peta tahun 1940-an. Jalur kereta api terdapat di bagian selatan wilayah *Nieuw Menteng* dan tidak mengalami penambahan maupun perubahan.



**BAB 4**  
**POLA PENATAAN**  
**WILAYAH MENTENG DAN *NIEUW MENTENG* (1923-1942)**

**4.1 Pola Penataan Wilayah Menteng**

Suatu pemukiman dipelajari untuk mengetahui pola tata ruang suatu wilayah karena dengan demikian akan diketahui konsep atau ide masyarakat yang bermukim di wilayah tersebut sehingga terlihat organisasi sosialnya (Clarke 1977:18). Seperti diketahui salah satu kriteria sebuah kota menurut Jorge Hardoy adalah mempunyai sebuah struktur yang jelas. Dalam hal ini, pola tata ruang wilayah Menteng dipelajari untuk mengetahui sejauh mana konsep kota taman diterapkan pada wilayah tersebut. Seperti yang telah dijelaskan pada Bab II, sebuah kota taman memiliki struktur kota yang merupakan ciri tersendiri dari sebuah kota taman. Struktur kota taman terdiri atas unsur-unsur kota taman yaitu taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum, jalur kereta api, kawasan industri kecil, dan jalur hijau. Peletakan unsur-unsur kota taman tersebut diatur sedemikian rupa agar tujuan utama dari sebuah kota taman dapat terwujud. Untuk melihat sejauh mana konsep kota taman diterapkan di wilayah

Menteng maka akan dilihat unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah Menteng serta pola peletakan unsur-unsur kota taman tersebut.

Dari pengamatan terhadap peta-peta Menteng tahun 1920-an, 1930-an, dan 1940-an terlihat adanya unsur-unsur wilayah Menteng yang mencirikan kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum, dan jalur kereta api. Unsur-unsur wilayah Menteng tersebut dibangun secara bertahap. Pada awalnya pembangunan terlebih dahulu dilakukan di bagian timur dan kemudian dilanjutkan di bagian barat. Jalan pada wilayah Menteng memiliki lebar yang berbeda-beda, sehingga dapat diklasifikasikan berdasarkan lebarnya. Pada jalan-jalan tersebut menyebar unsur-unsur kota taman seperti bangunan hunian, bangunan umum, taman dan jalur rel kereta api. Lebar jalan pada wilayah Menteng yang akan diklasifikasikan serta keletakan unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng dibahas pada uraian berikut:

#### **4.1.1. Taman**

Pada wilayah Menteng terdapat 7 taman dengan luas yang bervariasi. Taman-taman tersebut letaknya menyebar diantara jalan-jalan dengan lebar 16 m–20 m. Dalam penelitian ini akan dicoba menghubungkan antara luas taman dengan lebar jalan. Hal tersebut dilakukan berdasarkan asumsi bahwa terdapat hubungan antara luas taman dengan lebar jalan. Taman yang memiliki luas lebih besar seharusnya terdapat pada jalan dengan ukuran lebar lebih besar. Namun setelah dihubungkan antara luas taman dengan lebar jalan, tidak terlihat adanya hubungan antara luas

taman dengan lebar jalan. Di wilayah Menteng taman yang memiliki luas lebih besar tidak selalu berada pada jalan yang lebih lebar. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara luas taman dan lebar jalan dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel. 4.1 Hubungan Luas Taman dengan Lebar Jalan Di Wilayah Menteng

No	Nama taman	Luas taman	Letak taman	Lebar jalan
1	<i>Burgemeester Bischoffplein</i>	8912 m <sup>2</sup>	Pertemuan <i>Nieuw Gondangdia Boulevard</i> dan <i>Menteng Boulevard</i>	20 m
2	<i>Van Heutz Boulevard</i> (dahulu <i>Nieuw Gondangdia Boulevard</i> )	5024 m <sup>2</sup>	<i>Van Heutz Boulevard</i> (dahulu <i>Nieuw Gondangdia Boulevard</i> )	16 m
3	<i>Loge Plantsoen</i>	4000m <sup>2</sup>	Antara <i>Tosari weg</i> dan <i>Djogja weg</i>	20 m
4	<i>Entree Gondangdia</i>	2190m <sup>2</sup>	<i>Entree Gondangdia</i>	20 m
5	<i>Situbondo weg</i>	1200 m <sup>2</sup>	<i>Situbondo weg</i>	16 m
6	<i>Loemajang weg</i>	794 m <sup>2</sup>	<i>Loemajang weg</i>	16 m
7.	Pertemuan <i>Djamboe laan</i> dan <i>Spoorweg laan</i>	174 m <sup>2</sup>	Pertemuan <i>Djamboe laan</i> dan <i>Spoorweg laan</i>	16 m

Berdasarkan pola keletakan taman pada jalan-jalan yang ada, taman pada wilayah Menteng dapat dibedakan menjadi dua fungsi yaitu taman yang berada pada poros pertemuan jalan di wilayah Menteng dan taman wilayah. Yang dimaksud dengan taman pada poros pertemuan jalan adalah taman yang terletak di antara pertemuan ruas jalan. Di wilayah Menteng terdapat taman pada pertemuan 7 ruas jalan, 5 ruas jalan dan 4 ruas jalan. Sementara itu yang dimaksud taman wilayah adalah taman yang terletak di pertemuan jalan dan berada diantara blok-blok pemukiman, taman ini hanya berfungsi sebagai penambah unsur estetis sebuah ruang di suatu wilayah (lihat gambar 6 dan gambar 7).



Gambar. 6 Taman Pada Poros  
Pertemuan Jalan



Gambar.7 Taman Wilayah

Taman yang memiliki fungsi sebagai poros pertemuan jalan adalah *Van Heutz Boulevard* dengan luas 8912 m<sup>2</sup>, *Burgemester Bischooplein* dengan luas 5024 m<sup>2</sup> dan *Loge Plantsoen* dengan luas 4000 m<sup>2</sup>. *Van Heutz Boulevard* merupakan pertemuan 4 ruas jalan sedangkan *Burgemeester Bischooplein* merupakan pertemuan antara 7 ruas jalan dan *Loge Plantsoen* merupakan pertemuan 5 ruas jalan. Sementara itu yang merupakan taman wilayah adalah taman pada *Entree Gondangdia* dengan luas 2190 m<sup>2</sup>, *Lembang weg* dengan luas 5024 m<sup>2</sup>, *Pertemuan Djamboe laan dan Spoorweg laan* dengan luas 174 m<sup>2</sup>, *Situbondo weg* dengan luas 1200 m<sup>2</sup> dan *Loemajang weg* dengan luas 794 m<sup>2</sup>. Pembagian taman di wilayah Menteng kedalam dua fungsi tersebut memperlihatkan adanya hubungan antara luas taman dengan fungsi taman. Taman dengan luas yang lebih besar berfungsi sebagai poros pertemuan jalan sedangkan taman dengan luas yang lebih kecil berfungsi sebagai taman wilayah.

#### **4.1.2. Jaringan jalan**

Pola jaringan jalan di wilayah Menteng terdiri dari jalan-jalan bercabang dengan jalan utama yang berpusat pada sebuah taman. Di wilayah Menteng bagian utara terdapat 4 ruas jalan yang berpusat pada taman *Van Heutz Boulevard*. Sedangkan pada Menteng bagian utara terdapat 7 ruas jalan yang kemudian bertemu pada taman *Burgemeester Bischooplein*. Di wilayah Menteng terdapat jaringan jalan dengan lebar yang bervariasi. Dengan demikian jalan yang ada di wilayah Menteng dapat diklasifikasikan berdasarkan lebarnya. Setelah diklasifikasikan dapat terlihat bahwa wilayah Menteng memiliki jaringan jalan dengan empat luas yang berbeda-

beda yaitu: 10 m, 16 m, 20 m dan 30 m. Dari keempat luas jalan yang berbeda tersebut sebagian besar jalan yang ada memiliki luas 16 m (lihat tabel 4.2).

Tabel 4.2 Klasifikasi Lebar Jalan Di Wilayah Menteng

No	Lebar Jalan	Nama jalan
1.	10 m	<i>Grisseri weg, Madura weg</i>
2.	16 m	<i>Spoorweg laan, Probolinggo weg, Mampang weg, Oud Gondangdia, Sawo laan, Djamboe laan, Djeroek laan, Kenari laan, Tandjoeng laan, Regenhest, Soematra weg, Soenda weg, Molluken weg, Theresiakerk weg, Flores weg, Riau weg, Timor weg, Bliton weg, Semarang weg, Bandung weg, Purwakarta weg, Serang weg, Lembang weg, Terusan van heutz boulevard, Sukabumi weg, Garut weg, Malang weg, Solo weg, Djogja weg, Tegal weg, Cheribon weg, Sumenep weg, Tosari weg, Panarukan weg, Pekalongan weg, Indramaju weg, Tjimahi weg, Soebang weg, Salatiga weg, Karawang weg, Keboemen weg, Banjoemas weg, Madiun weg, Blitar weg, Bondowoso weg, Kertosono weg, Situbondo weg, Besuki weg, Sidoarjo weg, Loemajang weg.</i>
3.	20 m	<i>Pegangsaan west, Van Heutz Boulevard, Tamarinde laan, Vila laan, Java weg, Lombok weg, Soerabaja weg, Pasuruan weg, Juliana sraat, Wihelmina laan, Palmen laan, Jalan sekitar Burgemeester Bischoffen</i>
4.	30 m	<i>Anyer weg, Ambarawa weg, Soembawa weg, OranjeBoulevard, Nassau Boulevard, Antara Loge gebouw dan Burgemeester Bischoffen</i>

Di dalam sebuah kawasan, jalan dapat dibedakan menjadi beberapa fungsi. Salah satu fungsi jalan dalam sebuah kawasan adalah jalan utama. Jalan utama/arteri utama (*Pooztarea*) yaitu jalan yang memiliki fungsi sebagai penghubung antara bagian barat dan timur serta bagian utara dan selatan, pusat orientasi dalam kawasan dan jalan regional utama. Pada jalan utama ini ciri suatu wilayah terlihat paling

dominan dan merupakan lokasi yang paling mudah untuk diamati<sup>20</sup>. Dari pola jalan yang terdapat di wilayah Menteng, dapat dilihat jalan yang menjadi jalan utama adalah *Van Heutz Boulevard* (dahulu *Nieuw Gondangdia Boulevard*) dengan lebar 20 m yang menghubungkan poros utara dan selatan, serta *Nassau Boulevard* dan *Oranje Boulevard* (dahulu *Menteng Boulevard*) dengan lebar 30 m yang menghubungkan poros barat dan timur. Walaupun merupakan jalan utama yang memiliki fungsi menghubungkan poros utara dan selatan wilayah Menteng, namun *Van Heutz boulevard* hanya memiliki lebar 20 m. Hal tersebut memperlihatkan bahwa jalan utama pada wilayah Menteng tidak selalu memiliki ukuran lebar paling besar.

#### **4.1.3. Bangunan Hunian**

Bangunan hunian di wilayah Menteng memiliki luas yang bervariasi antara 100 m<sup>2</sup>-1000 m<sup>2</sup>. Bangunan dengan luas 1000 m<sup>2</sup> terletak pada jalan-jalan *Van Heutz Boulevard*, *Nassau Boulevard*, *Oranje Boulevard*, *Grisseri weg*, *Madoera weg* dengan lebar 20 m-30 m, bangunan dengan luas 500 m<sup>2</sup>-800 m<sup>2</sup> terletak pada jalan-jalan *Theresiakerk weg*, *Lan holle*, *Nieuw Tamarinde laan*, *Palmen laan* dengan lebar 16 m-20 m sedangkan bangunan dengan luas 100 m<sup>2</sup>-300 m<sup>2</sup> terletak pada jalan *Sawo laan*, *Djeroek weg*, *Spoor weg*, *Sumenep weg*, *Tasik malaya weg*, *Pekalongan weg* dengan lebar 16 m. Hal tersebut memperlihatkan terdapat hubungan antara luas

---

<sup>20</sup> Fungsi jalan dalam sebuah kawasan dapat dibedakan menjadi (1) Jalan utama, yaitu jalan yang memiliki fungsi penghubung antara bagian barat dan bagian timur serta bagian utara dan selatan, (2) Jalan penyangga, yaitu jalan yang berfungsi sebagai jalan kolektor sekunder, tidak bersifat komersial dan berupa jalur pemukiman (3) Jalan pengisi, yaitu jalan dalam perumahan dan berfungsi sebagai jalur lingkungan (Damayanti,2001:30) .

bangunan hunian dengan lebar jalan. Bangunan hunian dengan ukuran yang besar terdapat pada jalan dengan lebar yang lebih besar pula. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara luas bangunan hunian dan lebar jalan dapat dilihat pada tabel 4.3

Tabel. 4.3 Hubungan Luas Bangunan Hunian dan Lebar Jalan di Wilayah Menteng

No	Luas Bangunan Hunian	Letak Bangunan Hunian	Lebar Jalan
1.	<i>Groote staadsvilla</i> (1000m <sup>2</sup> >)	<i>Van Heutz Boulevard, Nassau Boulevard,, Oranje Boulevard, Grisseri weg, Madoera weg</i>	20 m-30 m
2.	<i>Middlegroote staadswoning</i> (500 m <sup>2</sup> -800 m <sup>2</sup> )	<i>Theresiakerk weg, Lan holle, Nieuw Tamarinde laan, Palmen laan</i>	16 m-20 m
3.	<i>Kleine woningen</i> (100 m <sup>2</sup> -300 m <sup>2</sup> dan 70 m <sup>2</sup> -80 m <sup>2</sup> )	<i>Sawo laan, Djeroek weg, Spoor weg, Sumenep weg, Tasik malaya weg, Pekalongan weg</i>	16 m

Selain itu bangunan hunian pada wilayah Menteng letaknya menyebar pada seluruh jalan yang ada. Tidak terlihat adanya pemusatan bangunan hunian di kawasan Menteng.

#### 4.1.4. Bangunan umum

Di wilayah Menteng terdapat 10 bangunan umum yang memiliki fungsi yang berbeda-beda. Bangunan umum di wilayah Menteng terdiri dari 3 bangunan kantor, 2 gereja, 1 bangunan pusat kebudayaan, 1 balai pertemuan, 1 sekolah, 1 sarana olah raga dan 1 barak tentara. Bangunan-bangunan umum tersebut letaknya menyebar

pada jalan-jalan yang memiliki lebar 16 m dan 20 m. Letak dari bangunan umum tersebut menyebar di seluruh wilayah Menteng dan tidak dipusatkan pada satu kawasan saja.

Pada jalan utama terdapat 3 bangunan umum yaitu *Bataviasche Kunstkring*, *Logegebouw* dan *Nassaukerk* sedangkan bangunan umum lainnya terletak di jalan *Entrée Gondangdia*, *Pasar Tjiplak weg*, *Insulinde weg*, *Tamarinde laan* dan *Theresiakerk weg*. Walaupun tidak terletak pada jalan utama, namun beberapa bangunan umum terletak pada jalan-jalan yang memiliki fungsi penting di wilayah Menteng. Bangunan yang terletak pada jalan yang memiliki fungsi penting di wilayah Menteng adalah Gedung *Bouwploeg* yang terletak pada *Entrée Gondangdia* yang merupakan jalan masuk wilayah Menteng, *Kantoor van Arbeid* yang terletak pada *Tamarinde laan* yang merupakan batas bagian utara wilayah Menteng serta *Cavalerie Campement* yang terletak pada *Insulinde weg* yang letaknya bersebelahan batas bagian selatan wilayah Menteng<sup>21</sup>.

Dalam penelitian ini akan dicoba menghubungkan antara luas bangunan dengan lebar jalan di wilayah Menteng. Hal tersebut dilakukan karena menurut asumsi bahwa bangunan dengan luas yang lebih besar seharusnya berada pada jalan yang lebarnya juga lebih besar. Namun setelah dihubungkan antara luas bangunan dengan lebar jalan dapat dilihat 7 bangunan umum dengan luas 400 m<sup>2</sup>-14.400 m<sup>2</sup> terletak pada jalan dengan lebar 20 m dan 3 bangunan dengan luas 1260 m<sup>2</sup>-1600 m<sup>2</sup>

---

<sup>21</sup> *Insulinde weg* adalah jalan yang letaknya bersebelahan/menempel dengan jalur kereta api TanahAbang- Manggarai/ *Bandjir Kanaal*. Jalur kereta api tanah Abang-Manggarai/ *Bandjir Kanaal* merupakan batas wilayah Menteng bagian selatan.

terletak pada jalan dengan lebar 16 m. Dengan demikian dapat dilihat bahwa bangunan dengan luas yang lebih besar tidak selalu berada pada jalan dengan ukuran lebar lebih besar. Hal tersebut memperlihatkan tidak ada hubungan antara luas bangunan dengan lebar jalan di wilayah Menteng. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara luas bangunan umum dan lebar jalan dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel. 4.4 Hubungan Luas Bangunan Umum dan Lebar Jalan di Wilayah Menteng

No	Bangunan Umum	Luas BU	Letak Bangunan Umum	Lebar Jalan
1	<i>Cavalerie Campement</i>	14.400 m <sup>2</sup>	<i>Insulinde weg</i>	20 m
2	<i>Viosveld</i>	9600 m <sup>2</sup>	<i>Java weg</i>	20 m
3	<i>Kantoor van arbeid</i>	5292 m <sup>2</sup>	<i>Tamarinde laan</i>	20 m
4	<i>Logegebouw</i>	3600 m <sup>2</sup>	<i>Nassau Boulevard (dahulu Menteng Boulevard)</i>	20 m
5	<i>Nassaukerk</i>	2000 m <sup>2</sup>	<i>Nassau Boulevard (dahulu Menteng Boulevard)</i>	20 m
6	<i>Theresiakerk</i>	2000 m <sup>2</sup>	<i>Theresiakerk weg</i>	16 m
7	<i>Sekolah theresiakerk weg</i>	1600 m <sup>2</sup>	<i>Theresiakerk weg</i>	16 m
8	<i>Dept. van Onderwijs en Eredienst</i>	1260 m <sup>2</sup>	<i>Pasar Tjiplakweg</i>	16 m
9	<i>Bataviasche Kunstkring</i>	400 m <sup>2</sup>	<i>Van Heutz Boulevard (dahulu Nieuw Gondangdia Boulevard)</i>	20 m
10.	<i>Gedung Bouwploeg</i>	800 m <sup>2</sup>	<i>Entrée Gondangdia</i>	20 m

#### 4.1.5. Jalur Kereta Api

Seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian baratnya dikelilingi oleh jalur kereta api. Di bagian utara dan selatan wilayah Menteng terdapat jalur kereta api jurusan Tanah Abang-Manggarai sedangkan di bagian timur terdapat jalur kereta api jurusan Gambir-Manggarai. Ketiga jalur kereta api yang berasal dari dua jurusan yang berbeda tersebut kemudian bertemu di stasiun Manggarai. Jalur kereta api ini mengitari wilayah Menteng dan membatasi wilayah tersebut dengan daerah sekitarnya.

#### **4.2 Pola Penataan Wilayah *Nieuw Menteng***

Dari pengamatan terhadap peta wilayah *Nieuw Menteng* tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an dapat dilihat adanya unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum, dan jalur kereta api. Unsur-unsur kota taman tersebut dibangun secara bertahap seperti layaknya wilayah Menteng. Pada wilayah *Nieuw Menteng* terdapat 1 bangunan umum, 1 taman, dan sebuah bangunan hunian. Bangunan hunian yang ada hampir mendominasi seluruh wilayah *Nieuw Menteng*. Jaringan jalan pada wilayah *Nieuw Menteng* memiliki lebar yang berbeda-beda, sehingga dapat diklasifikasikan berdasarkan lebarnya. Pada jalan-jalan tersebut menyebar unsur-unsur kota taman seperti taman, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api. Jalan pada wilayah *Nieuw Menteng* yang akan diklasifikasikan berdasarkan lebarnya serta pola keletakan unsur-unsur kota taman pada wilayah *Nieuw Menteng* akan diuraikan di bawah ini:

##### **4.2.1. Taman**

Pada wilayah *Nieuw Menteng* terdapat 1 buah taman yaitu *Tangkuban Perahu Plein* dengan luas 5652 m<sup>2</sup> . Taman ini terletak di jalan *Tangkuban Perahu weg*. Taman pada wilayah *Nieuw Menteng* memiliki fungsi sebagai poros pertemuan 7 jalur jalan yaitu *Oengaran weg*, *Merbabu weg*, *Merapi weg*, *Moeria weg*, *Wilis weg* dan *Slamet weg*.

#### 4.2.2. Jaringan jalan

Pola jaringan jalan di wilayah *Nieuw Menteng* terdiri dari jalan bercabang yang kemudian bertemu pada arah sirkular dan berpusat di sebuah taman *Tangkuban Perahu Plein*. Ruas jalan di wilayah *Nieuw Menteng* memiliki lebar yang bervariasi sehingga dapat diklasifikasikan berdasarkan lebarnya. Setelah diklasifikasikan berdasarkan lebarnya dapat terlihat bahwa jalan pada wilayah ini terdiri dari tiga lebar yang berbeda yaitu: 10 m, 16 m dan 30 m. Dari ketiga ruas jalan dengan lebar yang berbeda tersebut, sebagian besar jalan yang ada memiliki lebar 16 m (lihat tabel 4.5). Dari pola keletakannya, dapat terlihat bahwa jalan *J.P. Coen weg* merupakan jalan utama. *J.P. Coen weg* menghubungkan poros barat dan timur wilayah *Nieuw Menteng*. Letak jalan tersebut menempel pada *Bandjir kanaal* yang merupakan batas selatan wilayah Menteng.

Jalan *J.P. Coen weg* memiliki lebar 30 m, hal tersebut memperlihatkan bahwa jalan utama pada wilayah *Nieuw Menteng* adalah yang memiliki ukuran lebar paling besar. Selain jalan *J.P. Coen weg* terdapat jalan yang merupakan pusat pertemuan dari 7 ruas jalan pada arah sirkular. Jalan tersebut adalah jalan *Tangkuban Perahu*

weg dengan lebar 16 m. Untuk lebih jelasnya klasifikasi jalan di wilayah Nieuw Menteng dapat dilihat pada tabel 4.5

Tabel.4.5. Klasifikasi Lebar Jalan Di Wilayah *Nieuw Menteng*

No	Lebar jalan	Nama Jalan
1	10 m	<i>Tunggul weg, Rakit weg, Papandayan weg, Kencana weg</i>
2	16 m	<i>Soembing weg, Sindoro weg, Oengaran weg, Merbabu weg, Merapi weg, Moeria weg, Malabar weg, Goentoer weg, Lawoe weg, Bromo weg, Keloed weg, Salak weg, Wilis weg, Slamet weg, Halimoen weg, Poetri weg, Tangkuban Perahu weg, Kawi weg</i>
3	30 m	<i>J.P. Coen weg</i>

#### 4.2.3. Bangunan Hunian

Bangunan hunian pada wilayah *Nieuw Menteng* memiliki luas yang bervariasi antara  $100 \text{ m}^2$  -  $300 \text{ m}^2$ . Bangunan dengan luas  $100 \text{ m}^2$  terletak pada jalan *Kencana weg, Papandayan weg* dengan lebar 10 m, bangunan dengan luas  $200 \text{ m}^2$  terletak pada jalan *Goenteoer weg, Malabar weg Bromo weg, Keloed weg, Halimoen weg, Sindoro weg, Sumbing weg* dengan lebar 10 m -16 m sedangkan bangunan dengan luas  $300 \text{ m}^2$  terletak pada jalan *Merapi weg, Merbaboe weg, J.P.Coen weg* dengan lebar 16 m - 30 m. Apabila dihubungkan antara luas bangunan hunian dengan lebar jalan di wilayah *Nieuw Menteng* dapat terlihat adanya hubungan antara kedua komponen tersebut. Bangunan hunian yang luasnya lebih besar terletak pada jalan dengan ukuran lebar

yang juga lebih besar. Untuk lebih jelasnya, hubungan antara luas bangunan hunian dengan lebar jalan dapat dilihat pada tabel 4.6.

Tabel.4.6 Hubungan Luas Bangunan Hunian dengan Lebar Jalan di Wilayah *Nieuw*

*Menteng*

No	Luas Bangunan Hunian	Letak Bangunan Hunian	Lebar Jalan
1.	100 m <sup>2</sup>	<i>Kencana weg, Papandayan weg</i>	10 m
2.	200 m <sup>2</sup>	<i>Goentoeer weg, Malabar weg Bromo weg, Keloed weg, Halimoen weg, Sindoro weg, Sumbing weg</i>	10 m-16 m
3.	300 m <sup>2</sup>	<i>Merapi weg, Merbaboe weg, J.P.Coen weg</i>	16 m-30 m

Bangunan hunian pada wilayah *Nieuw Menteng* menyebar pada seluruh jalan yang ada dan tidak di pusatkan pada kawasan tertentu.

#### 4.2.4. Bangunan umum

Di wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat satu bangunan umum. Bangunan umum tersebut adalah *J.P. Coen Stichting* atau sekolah asrama keputrian dengan luas 2400 m<sup>2</sup>. Bangunan ini terletak pada jalan *J.P. Coen weg* yang merupakan jalan utama. Melihat dari fungsinya sebagai asrama putri, bangunan umum di wilayah *Nieuw Menteng* tidak diperuntukkan sebagai fasilitas sosial penduduk yang tinggal di

wilayah tersebut. Dengan demikian di wilayah *Nieuw Menteng* memang terdapat bangunan umum tetapi tidak terdapat fasilitas sosial.

#### **4.2.5. Jalur Kereta Api**

Jalur kereta api di wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat di bagian utara dan merupakan jalur kereta api yang sama dengan jalur kereta api pada bagian selatan wilayah Menteng.

### **4.3 Perbandingan Pola Penataan Wilayah Menteng Dengan Konsep Kota Taman**

Wilayah Menteng merupakan kota taman pertama yang dibangun di Indonesia (Heuken,2001). Pembangunan wilayah Menteng sebagai sebuah kota taman berkaitan dengan konsep kota taman yang dicetuskan oleh Sir Ebenezer Howard. Konsep kota taman merupakan sebuah konsep penataan kota pasca Revolusi Industri yang bertujuan untuk menciptakan suatu lingkungan yang lebih sehat (catanese,t.t). Sebuah kota taman memiliki struktur kota. Struktur kota taman terbentuk atas unsur-unsur kota taman. Penataan unsur-unsur kota taman tersebut diatur berdasarkan aturan tertentu untuk mendukung fungsinya sebagai bagian dari sebuah kota taman. Struktur sebuah kota taman adalah:

#### **1. Taman**

Taman adalah sebidang lahan hijau dengan luas tertentu yang ditanami pepohonan, rumput atau tanaman lainnya. Dalam sebuah kota taman terdapat

taman sebagai pusat kota seluas  $\pm 4 \text{ km}^2$  berupa taman kota (*central park*) serta sarana-sarana komersial, kebudayaan dan administrasi. Kawasan pusat kota dirancang untuk berfungsi sebagai pusat kegiatan kebudayaan dan rekreasi di akhir pekan.

## 2. Jaringan jalan

Jaringan jalan adalah gabungan dari satuan ruas jalan dalam sebuah kawasan sehingga membentuk pola tertentu. Pada sebuah kota taman, pola jaringan jalan terdiri dari enam jalan raya pada arah radial (*boulevards*) yang menghubungkan pusat kota dengan enam bagian kota lainnya. Pada arah sirkular terdapat enam jalan lingkar (*avenues*), satu di antaranya sangat lebar yang dinamakan "*Grand Avenue*". Lima lainnya dinamakan "*First Avenue*" sampai "*Fifth Avenue*". Selanjutnya, di antara *boulevards* dibuat jalan-jalan radial yang lebih kecil (*roads*). Bidang-bidang yang dibatasi oleh *avenues* dan *roads* merupakan blok-blok permukiman (*wards*).

## 3. Bangunan Hunian

Bangunan hunian adalah bangunan milik pribadi yang digunakan sebagai tempat tinggal. Bangunan hunian yang ideal pada sebuah kota taman didirikan di atas tanah berukuran minimal 6 m x 30 m.

## 4. Bangunan Umum

Bangunan umum adalah bangunan yang digunakan untuk kepentingan bersama atau digunakan sebagai fasilitas sosial. Dalam sebuah kota taman terdapat bangunan umum seperti bangunan kantor maupun fasilitas sosial

(sekolah, sarana olah raga, tempat hiburan, dsb). Bangunan umum terletak di sepanjang jalan utama (*Grand Avenue*).

#### 5. Kawasan Industri

Kawasan industri adalah kawasan yang diperuntukkan bagi industri. Pada kota taman terdapat kawasan industri kecil. Kawasan ini terletak pada bidang lingkaran terluar sebuah kota taman.

#### 6. Jalur Hijau (*greenbelt*)

Jalur hijau merupakan lahan hijau memanjang yang menyusuri sebuah jalan atau mengitari suatu kawasan. Pada kota taman terdapat suatu jalur hijau seluas 2323 ha berupa lahan pertanian mengitari seluruh kota.

#### 7. Jalur Kereta Api

Jalur kereta api adalah jalur yang diperuntukkan khusus sebagai lalu lintas kereta api. Dalam sebuah kota taman terdapat jalur kereta api yang mengelilingi seluruh kota dan menjadi batas antara kota dengan kawasan pertanian di sekitarnya.

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, wilayah Menteng dibangun dengan menggunakan konsep kota taman. Dari uraian mengenai unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah Menteng serta deskripsi pola penataan wilayah Menteng terlihat adanya persamaan dan perbedaan antara pola penataan wilayah Menteng dengan konsep kota taman yang dicetuskan oleh Sir Ebenezer Howard.

Persamaan terlihat pada keberadaan beberapa unsur kota taman. Unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah Menteng adalah taman, jaringan jalan,

bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api. Selain persamaan-persamaan tersebut, hal yang menunjukkan perbedaan terlihat pada tidak adanya beberapa unsur kota taman seperti kawasan industri kecil dan jalur hijau. Kedua kawasan ini seharusnya berada pada bagian lingkaran terluar wilayah Menteng, namun dari pengamatan peta wilayah Menteng tahun 1920-an, 1930-an dan 1940-an pada bagian lingkaran terluar wilayah Menteng merupakan perkampungan penduduk. Unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah Menteng dapat dilihat pada tabel 4.7.

Tabel 4.7 Unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng

No	Unsur-unsur kota taman	Penerapan pada Wilayah Menteng
1	Taman	Ada
2	Jaringan jalan	Ada
3	Bangunan Hunian	Ada
4	Bangunan Umum	Ada
5	Jalur Kereta Api	Ada
6	Kawasan Industri Kecil	Tidak Ada
7	Jalur Hijau	Tidak Ada

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya terdapat persamaan antara unsur-unsur kota taman pada konsep “kota taman” yang dicetuskan oleh Sir Ebenezer Howard dengan unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng. Meskipun demikian

pada unsur-unsur kota yang sama tersebut masih menunjukkan adanya perbedaan-perbedaan. Beberapa perbedaan tersebut terlihat pada:

## 1. Taman

Pada wilayah Menteng terdapat 7 taman, 3 dari 7 taman tersebut merupakan poros pertemuan jalan. Taman-taman yang menjadi poros pertemuan jalan adalah *Burgemeester Bischoppen* dengan luas 8912 m<sup>2</sup>, *Van Heutz Boulevard* dengan luas 5024 m<sup>2</sup> dan *Loge Plantsoen* dengan luas 4000 m<sup>2</sup>. Ketiga taman ini merupakan pusat wilayah Menteng dan menjadi pusat pertemuan jalan yang menghubungkan poros utara dan selatan serta timur dan barat wilayah Menteng. Namun dari ketiga taman tersebut tidak ada taman yang luasnya mencapai  $\pm 4$  km<sup>2</sup>. Hal tersebut berbeda dengan taman pusat (*central park*) pada kota taman yang memiliki luas  $\pm 4$  km<sup>2</sup>.

## 2. Jaringan jalan

Jaringan jalan di wilayah Menteng memiliki lebar yang bervariasi. Dengan demikian jalan di wilayah Menteng dapat diklasifikasikan menjadi jalan dengan lebar 10 m, 16 m, 20 m dan 30 m. Pada wilayah Menteng hanya terdapat jalan yang diklasifikasikan kedalam 4 lebar yang berbeda. Hal ini tidak sesuai dengan jaringan jalan pada konsep “kota taman” yang diklasifikasikan kedalam 6 lebar yang berbeda-beda. Selain itu jalan utama pada wilayah Menteng tidak selalu memiliki ukuran lebar paling besar. Hal ini juga bertentangan dengan konsep

mengenai 'Grand Avenue' atau jalan utama pada konsep "kota taman" yang memiliki ukuran lebar paling besar.

### 3. Bangunan hunian

Bangunan hunian di wilayah Menteng dibagi kedalam 3 tipe yaitu: tipe besar (*grote staadsvilla*), tipe sedang (*middle grote staadswoning*) dan tipe kecil (*kleine woningen*). Secara keseluruhan bangunan hunian di wilayah Menteng memiliki luas yang bervariasi antara 100 m<sup>2</sup>-1000 m<sup>2</sup>. Letak bangunan hunian pada wilayah Menteng menyebar pada seluruh jalan yang ada dan tidak dipusatkan pada kawasan tertentu. Hal tersebut berbeda dengan konsep kota taman yang memiliki kawasan khusus bagi pemukiman penduduk.

### 4. Bangunan umum

Di wilayah Menteng terdapat 10 bangunan umum. Bangunan umum tersebut terdiri dari 3 bangunan kantor, 1 bangunan sekolah, 2 gereja, 1 sarana olah raga, 1 sarana kebudayaan, 1 balai pertemuan dan 1 barak tentara. Bangunan umum yang ada letaknya menyebar pada jalan-jalan dengan luas antara 16 m-20 m. Tiga buah bangunan yaitu *Bataviasche Kunstkring*, *Logegebouw* dan *Nassaukerk* terletak pada *Van Heutz Boulevard* dan *Nassau Boulevard* yang merupakan jalan utama. Sedangkan 7 buah bangunan lainnya terletak pada jalan *Theresiakerk*, *Entrée Gondangdia*, *Insulinde weg*, *Java weg*, *Tamarinde laan* dan *Pasar Tjiplak weg* yang bukan merupakan jalan utama. Hal tersebut memperlihatkan bahwa

bangunan umum yang ada pada wilayah Menteng tidak semuanya diletakkan pada 'grand avenue' atau jalan utama. Hal tersebut berbeda dengan pola peletakan bangunan umum pada konsep kota taman. Pada konsep kota taman bangunan umum yang ada terletak pada 'grand avenue', sedangkan di wilayah Menteng hanya 3 bangunan yang terletak pada 'grand avenue' dan 7 lainnya menyebar pada jalan yang bukan merupakan jalan utama.

#### 5. Jalur kereta api

Di bagian utara, timur dan selatan wilayah Menteng terdapat jalur kereta api. Jalur kereta api pada bagian utara dan timur wilayah Menteng merupakan jalur kereta api jurusan Gambir-Manggarai, sedangkan jalur kereta api pada bagian selatan wilayah Menteng merupakan jalur kereta api jurusan Tanah Abang-Manggarai. Ketiga jalur kereta api ini kemudian bertemu di stasiun Manggarai. Jalur kereta api tersebut menjadi batas antara daerah Menteng dengan daerah sekitarnya. Namun pada bagian barat tidak terdapat rel kereta api, hal tersebut berbeda dengan jalur kereta api pada konsep kota taman yang mengelilingi seluruh wilayah kota. Untuk lebih jelasnya penerapan konsep "kota taman" pada wilayah Menteng dapat dilihat pada tabel 4.8.

Tabel 4.8 Penerapan konsep kota taman pada wilayah Menteng

No	Unsur-unsur kota taman	Konsep kota taman	Penerapan pada wilayah Menteng
1.	Taman	Terdapat taman sebagai pusat kota seluas 4 km <sup>2</sup>	Terdapat taman sebagai pusat kota dengan luas tidak mencapai 4 km <sup>2</sup>
2.	Jaringan jalan	Jalan berkelas-kelas dengan 6 jalan yang lebarnya berbeda ditambah dengan blok-blok pemukiman	Jalan berkelas-kelas dengan 4 jalan yang lebarnya berbeda.
3.	Bangunan Hunian	Luas bangunan hunian minimal 6x30m (180m <sup>2</sup> ). Diletakkan pada kawasan tertentu yang merupakan blok pemukiman	Luas bangunan hunian bervariasi dari 100m <sup>2</sup> hingga 1000m <sup>2</sup> . Letak bangunan hunian menyebar dan tidak ditempatkan pada kawasan tertentu.
4.	Bangunan Umum	Terdapat bangunan umum dan fasilitas sosial yang terletak pada jalan utama ( <i>grand avenue</i> )	Terdapat bangunan umum dan fasilitas sosial namun tidak semuanya terletak pada jalan utama ( <i>grand avenue</i> )
5.	Jalur kereta api	Mengitari seluruh kawasan kota taman dan menjadi batas dengan wilayah sekitarnya	Mengitari seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian barat. Jalur kereta api menjadi batas dengan wilayah sekitar Menteng.

Setelah melihat perbedaan dan persamaan antara pola penataan wilayah Menteng dengan konsep kota taman dapat dilihat bahwa 5 dari 7 unsur-unsur kota taman diterapkan pada wilayah Menteng. Unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah Menteng adalah taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api sedangkan pada daerah Menteng tidak terdapat kawasan Industri dan jalur hijau (*greenbelt*). Tidak adanya kedua kawasan ini dimungkinkan karena

letak wilayah Menteng yang bersebelahan dengan *Weltevreden*. Seperti yang telah diketahui *Weltevreden* pada periode 1920-an-1940-an adalah pusat pemerintahan, sehingga tidak memungkinkan untuk membangun kawasan industri dan jalur hijau di bagian lingkaran luar wilayah Menteng. Karena pada bagian lingkaran luar wilayah Menteng diperuntukkan bagi kawasan pemukiman penduduk dan bangunan umum maupun bangunan pemerintahan.

Walaupun di wilayah Menteng terdapat unsur-unsur kota taman namun terdapat perbedaan pada penerapan unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng. Di wilayah Menteng terdapat taman pusat namun tidak ada yang luasnya mencapai 4 km<sup>2</sup>. Jaringan jalan di wilayah Menteng hanya memiliki 4 lebar yang berbeda sedangkan pada konsep kota taman memiliki 6 lebar yang berbeda. Bangunan hunian yang ada luasnya memang telah sesuai dengan konsep kota taman namun di wilayah Menteng tidak terdapat kawasan khusus untuk pemukiman penduduk. Bangunan umum yang terdapat di wilayah Menteng tidak semuanya terdapat pada '*grand avenue*'. Perbedaan yang terakhir terlihat pada jalur kereta api yang tidak mengelilingi seluruh wilayah Menteng. Perbedaan-perbedaan tersebut kemungkinan besar muncul akibat adaptasi konsep 'kota taman' yang dilakukan para arsitek yang membangun wilayah Menteng untuk menyesuaikan dengan kondisi lingkungan wilayah Menteng.

#### 4.4 Perbandingan Pola Penataan Wilayah *Nieuw Menteng* dengan Menteng

Wilayah *Nieuw Menteng* merupakan wilayah pemekaran Menteng terakhir. Seperti yang telah diketahui bahwa wilayah Menteng dibangun dengan menggunakan konsep kota taman. Wilayah *Nieuw Menteng* sebagai daerah pemekarannya tentunya juga memiliki pola penataan wilayah. Pola penataan wilayah *Nieuw Menteng* akan dibandingkan dengan pola penataan wilayah Menteng untuk melihat persamaan dan perbedaannya. Setelah terlihat persamaan dan perbedaannya maka akan diketahui apakah pola penataan *Nieuw Menteng* juga menggunakan konsep kota taman.

Persamaan antara wilayah Menteng dengan *Nieuw Menteng* terlihat pada keberadaan unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian dan jalur kereta api. Selain itu kedua wilayah tersebut tidak memiliki kawasan industri dan jalur hijau. Tidak adanya kawasan industri dan jalur hijau memperlihatkan perbedaan antara unsur-unsur kota taman pada konsep kota taman dengan unsur-unsur kota taman di wilayah *Nieuw Menteng*. Namun tidak adanya kedua unsur-unsur kota taman tersebut justru memperlihatkan persamaan antara unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Perbedaan yang tampak terlihat pada luas wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*, luas wilayah Menteng mencapai kurang lebih 411,6 ha sedangkan luas wilayah *Nieuw Menteng* hanya 18 ha. Unsur-unsur kota taman yang terdapat pada wilayah *Nieuw Menteng* dapat dilihat pada tabel 4. 9.

Tabel 4.9 Unsur-unsur kota taman pada wilayah *Nieuw Menteng*

No	Unsur-unsur kota taman	Penerapan pada wilayah Menteng	Penerapan pada wilayah <i>Nieuw Menteng</i>
1	Taman	Ada	Ada
2	Jaringan jalan	Ada	Ada
3	Bangunan Hunian	Ada	Ada
4	Bangunan Umum	Ada	Ada
5	Jalur Kereta api	Ada	Ada
6	Kawasan Industri Kecil	Tidak Ada	Tidak Ada
7	Jalur Hijau	Tidak Ada	Tidak Ada

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, terdapat persamaan antara unsur-unsur kota taman pada wilayah Menteng dengan unsur-unsur kota taman pada wilayah *Nieuw Menteng*. Meskipun demikian pada unsur-unsur kota yang sama tersebut masih menunjukkan adanya perbedaan-perbedaan. Beberapa perbedaan tersebut terlihat pada unsur-unsur kota taman sebagai berikut:

1. Taman

Pada wilayah *Nieuw Menteng* terdapat 1 taman dengan luas 5652 m<sup>2</sup> yang merupakan poros pertemuan dari 7 ruas jalan. Jumlah taman pada wilayah *Nieuw Menteng* menunjukkan perbedaan dengan jumlah taman pada wilayah Menteng yang berjumlah 7 dan memiliki luas yang bervariasi.

## 2. Jaringan jalan

Jalan pada wilayah *Nieuw Menteng* memiliki lebar yang bervariasi sehingga dapat diklasifikasikan berdasarkan lebarnya. Dengan demikian jalan-jalan yang ada dapat dibagi menjadi jalan dengan lebar 10 m, 16 m dan 30 m. Namun berbeda halnya dengan jalan-jalan pada wilayah Menteng yang diklasifikasikan kedalam 4 ukuran lebar yang berbeda yaitu: 10 m, 16 m, 20 m dan 30m. Jalan pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya dapat diklasifikasikan kedalam 3 ukuran lebar yang berbeda yaitu: 10 m, 16 m dan 30 m. Pada wilayah *Nieuw Menteng* tidak terdapat jalan dengan luas 20 m.

## 3. Bangunan hunian

Bangunan hunian di wilayah *Nieuw Menteng* diklasifikasikan kedalam luas yang berbeda-beda yaitu 100 m<sup>2</sup>, 200 m<sup>2</sup> dan 300 m<sup>2</sup>. Dari luas bangunan hunian tersebut terlihat perbedaan antara luas bangunan hunian di *Nieuw Menteng* dengan bangunan hunian di wilayah Menteng yang memiliki luas antara 100 m<sup>2</sup> - 1000 m<sup>2</sup>. Selain itu di wilayah Menteng juga terdapat bangunan hunian bertingkat dua sedangkan di wilayah *Nieuw Menteng* seluruh bangunan hunian yang ada bertingkat satu.

## 4. Bangunan umum

Di wilayah *Nieuw Menteng* terdapat 1 bangunan umum yaitu *J.P.Coen Stichting* atau asrama keputrian yang dikelola oleh yayasan *J.P.Coen*. Bangunan ini terletak

di jalan *J.P. Coen weg* yang merupakan jalan utama. Bangunan umum di wilayah *Nieuw Menteng* dan Menteng memiliki perbedaan dari segi jumlah. Selain itu bangunan umum pada wilayah Menteng memiliki fungsi yang berbeda-beda seperti kantor, bangunan sekolah, sarana peribadatan, sarana olah raga dan barak tentara. Sedangkan pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat satu bangunan umum dengan fungsi sebagai asrama keputrian.

#### 5. Jalur kereta api

Di wilayah *Nieuw Menteng* terdapat jalur kereta api yang terletak pada jalan utama. Jalur kereta api tersebut sekaligus menjadi batas antara wilayah *Nieuw Menteng* dengan wilayah Menteng. Meskipun demikian, jalur kereta api tidak mengitari seluruh wilayah *Nieuw Menteng* melainkan hanya terdapat pada bagian utara saja dan jalur kereta api tersebut merupakan jalur kereta api yang sama dengan jalur kereta api yang terdapat pada bagian selatan wilayah Menteng.

Untuk lebih jelasnya perbandingan pola penataan wilayah *Nieuw Menteng* dengan Menteng dapat dilihat pada Tabel 4.10

Tabel 4.10 Perbandingan Pola Penataan Wilayah *Nieuw Menteng* dengan Menteng

No	Unsur-unsur kota taman	Penerapan di wilayah Menteng	Penerapan di Wilayah <i>Nieuw Menteng</i>
1.	Taman	Terdapat 7 taman dan 2 di antaranya adalah sebagai poros pertemuan jalan utama	Terdapat 1 buah taman dengan luas 5652 m <sup>2</sup> yang menjadi poros pertemuan 7 ruas jalan.
2.	Jaringan jalan	Terdapat jaringan jalan dengan 4 lebar yang berbeda, yaitu 10 m, 16 m, 20 m dan 30 m	Terdapat jaringan jalan dengan 3 lebar yang berbeda 10 m, 16 m dan 30 m
3.	Bangunan Hunian	Luas bangunan hunian bervariasi dari 100 m <sup>2</sup> hingga 1000 m <sup>2</sup> . Letak bangunan hunian menyebar dan tidak ditempatkan pada kawasan tertentu	Luas bangunan hunian bervariasi dari 100 m <sup>2</sup> -300 m <sup>2</sup> . Letak bangunan hunian menyebar dan tidak ditempatkan pada kawasan tertentu.
4.	Bangunan Umum	Terdapat bangunan umum dan fasilitas sosial namun tidak semuanya terletak pada jalan utama ( <i>grand avenue</i> )	Terdapat 1 bangunan umum dan tidak terdapat fasilitas sosial. Bangunan umum terletak pada jalan utama
5.	Jalur kereta api	Mengitari seluruh wilayah Menteng kecuali di bagian barat. Jalur kereta api menjadi batas dengan wilayah sekitar Menteng	Terdapat jalur kereta api di bagian utara yang sekaligus menjadi pembatas antara wilayah Menteng dengan <i>Nieuw Menteng</i> .

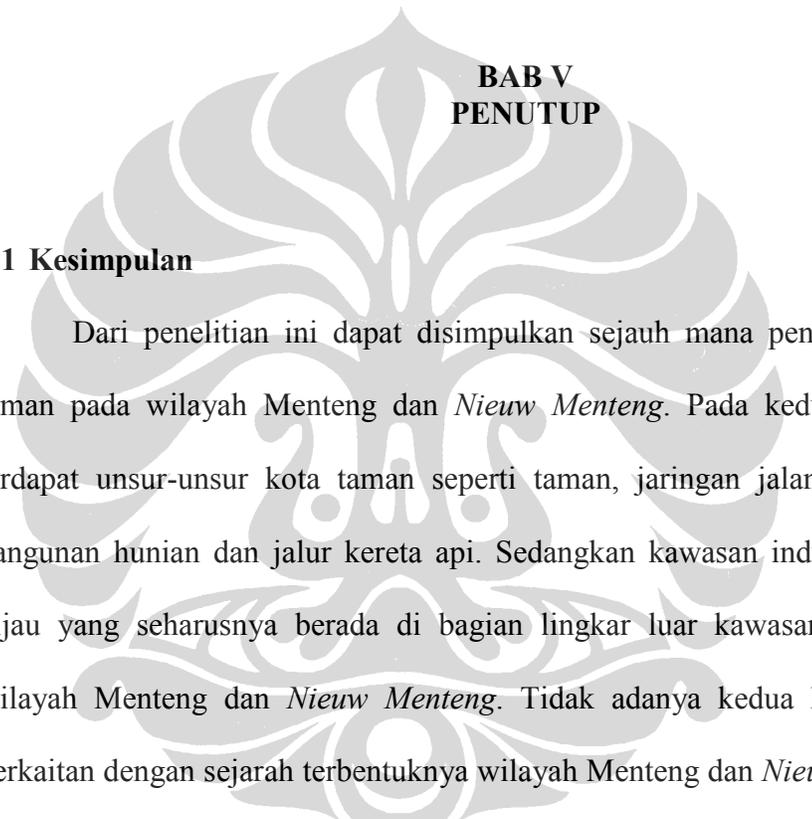
Dari uraian dan tabel diatas dapat dilihat bahwa penataan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* memiliki persamaan dan perbedaan. Persamaan wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* terlihat pada keberadaan unsur-unsur kota taman. Di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* terdapat unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur rel kereta api. Namun

kawasan industri kecil dan jalur hijau (*greenbelt*) tidak terdapat pada kedua daerah ini. Walaupun menyalahi dari konsep kota taman namun tidak adanya kawasan industri dan jalur hijau (*greenbelt*) memperlihatkan persamaan keberadaan unsur-unsur kota taman antara wilayah Menteng dengan *Nieuw Menteng*. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya selain persamaan pada keberadaan unsur-unsur kota taman namun terdapat perbedaan-perbedaan.

Unsur-unsur kota taman di wilayah *Nieuw Menteng* seperti taman dan bangunan hunian memiliki luas yang berbeda dengan taman dan bangunan hunian di wilayah Menteng. Taman dan bangunan hunian yang terdapat di daerah Menteng memiliki luas yang lebih besar. Jumlah unsur-unsur kota taman yang terdapat di wilayah *Nieuw Menteng* juga memperlihatkan perbedaan yang cukup jelas. Di wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat 1 bangunan umum, hal tersebut berbeda dengan jumlah bangunan umum di wilayah Menteng yang berjumlah 10 bangunan. Demikian halnya dengan taman, bangunan hunian dan ruas jalan. Di wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat 1 taman sedangkan wilayah Menteng memiliki 7 taman. Tidak diketahui dengan pasti berapa jumlah bangunan hunian di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*, tetapi berdasarkan pengamatan terhadap peta-peta yang ada dapat dilihat bangunan hunian di wilayah *Nieuw Menteng* lebih sedikit jika dibandingkan dengan bangunan hunian di wilayah Menteng. Sedangkan untuk ruas jalan, jumlah ruas jalan di wilayah *Nieuw Menteng* lebih sedikit jika dibandingkan dengan jumlah ruas jalan di wilayah Menteng.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perbedaan yang paling terlihat antara perbandingan pola penataan wilayah *Nieuw Menteng* dan Menteng adalah dari segi jumlah dan luas unsur-unsur kota taman. Unsur-unsur kota taman di wilayah *Nieuw Menteng* memiliki jumlah lebih sedikit dan luas yang lebih kecil jika dibandingkan dengan unsur kota taman di wilayah Menteng.





## BAB V PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Dari penelitian ini dapat disimpulkan sejauh mana penerapan konsep kota taman pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Pada kedua wilayah tersebut terdapat unsur-unsur kota taman seperti taman, jaringan jalan, bangunan umum, bangunan hunian dan jalur kereta api. Sedangkan kawasan industri kecil dan jalur hijau yang seharusnya berada di bagian lingkaran luar kawasan, tidak terdapat di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Tidak adanya kedua kawasan ini diduga berkaitan dengan sejarah terbentuknya wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* menjadi sebuah pemukiman. Wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dibuat sebagai pemukiman yang teratur dan merupakan perkembangan dari wilayah *Weltevreden*. Letak wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* bersebelahan dengan wilayah *Weltevreden* yang saat itu merupakan pusat pemerintahan. Sehingga pada bagian lingkaran luar wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* sangat tidak memungkinkan untuk dijadikan kawasan industri kecil atau jalur hijau. Selain itu Batavia memiliki daerah

*ommelanden* sebagai daerah peruntukan industri, terlihat adanya kemungkinan bahwa wilayah Menteng juga menggantungkan kebutuhan akan hasil industri kepada daerah *ommelanden*.

Perbedaan juga terlihat pada penerapan unsur-unsur kota taman di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Perbedaan tersebut diduga muncul akibat adaptasi terhadap keadaan wilayah ataupun kebutuhan penduduk wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*. Pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* tidak terdapat taman pusat seluas  $\pm 4 \text{ km}^2$ , hal tersebut mungkin disebabkan karena kebutuhan bangunan hunian terus meningkat. Sehingga pembangunan terus ditingkatkan dan di kedua wilayah tersebut tidak dibangun taman dengan luas mencapai  $\pm 4 \text{ km}^2$ . Sebagai gantinya di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dibangun taman pusat dengan luas 8912 m<sup>2</sup> dan 5024 m<sup>2</sup>. Begitu juga dengan penerapan unsur-unsur kota taman lainnya yang tidak sepenuhnya diterapkan di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dimungkinkan karena telah terjadi adaptasi.

Dengan demikian penerapan konsep kota taman pada wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* hanya sebatas pada adanya 5 unsur-unsur kota taman, yaitu: taman, jaringan jalan, bangunan hunian, bangunan umum dan jalur kereta api di masing-masing wilayah. Penerapan unsur-unsur tersebut tidak sepenuhnya mengikuti kaidah konsep kota taman yang dicetuskan oleh Ebenezer Howard. Hal ini mungkin disebabkan karena terjadinya adaptasi.

Sedangkan mengenai pola penataan wilayah *Nieuw Menteng*, dari penelitian ini dapat terlihat adanya perbedaan antara pola penataan wilayah *Nieuw Menteng*

dengan wilayah Menteng. Perbedaan tersebut dapat terlihat dari unsur-unsur kota taman yang ada. Pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat 1 taman sedangkan di wilayah Menteng terdapat 7 taman. Jaringan jalan pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya dibagi kedalam 3 kelas yang berbeda yaitu jalan dengan lebar 10 m, 16 m dan 30 m sedangkan pada wilayah Menteng dibagi kedalam 4 kelas yang berbeda. Bangunan hunian pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya memiliki luas antara 100 m<sup>2</sup>- 300 m<sup>2</sup> sedangkan pada wilayah Menteng memiliki luas antara 100 m<sup>2</sup>- 1000 m<sup>2</sup>. Selain itu bangunan umum pada wilayah *Nieuw Menteng* hanya terdapat 1 bangunan umum sedangkan pada wilayah Menteng terdapat 10 bangunan umum. Jalur kereta api hanya terdapat pada bagian utara wilayah *Nieuw Menteng*, hal tersebut memperlihatkan perbedaan apabila dibandingkan dengan jalur kereta api pada wilayah Menteng.

Dari perbedaan-perbedaan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa perbedaan yang paling terlihat antara unsur-unsur wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* adalah dari segi jumlah dan luasnya. Pola penataan wilayah *Nieuw Menteng* mirip dengan pola penataan wilayah Menteng hanya saja semua komponen kota taman yang ada dibuat dalam ukuran yang lebih kecil dan jumlah yang lebih sedikit. Untuk lebih jelasnya penerapan unsur kota taman di wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng* dapat dilihat pada Tabel 5.1.

Tabel.5.1. Penerapan Unsur Kota Taman di Wilayah Menteng dan *Nieuw Menteng*

No	Unsur-unsur kota taman	Konsep Kota Taman	Menteng	<i>Nieuw Menteng</i>
1	Taman	Terdapat taman sebagai pusat kota dengan luas $\pm 4 \text{ km}^2$	Tidak terdapat taman seluas $\pm 4 \text{ km}^2$ . Terdapat 7 satuan ruang taman, 3 buah taman merupakan poros pertemuan jalan pada wilayah Menteng.	Tidak terdapat taman seluas $\pm 4 \text{ km}^2$ . Terdapat 1 satuan ruang, merupakan poros pertemuan jalan pada wilayah <i>Nieuw Menteng</i>
2	Jalan	Jalan berkelas-kelas dengan 6 ruas jalan yang lebarnya berbeda.	Jalan berkelas-kelas dengan 4 ruas jalan yang lebarnya berbeda. Kelas jalan 10 m, 16 m, 20 m, 30 m.	Jalan berkelas-kelas dengan 3 ruas jalan yang lebarnya berbeda. Kelas jalan 10 m, 16 m, 30 m.
3	Bangunan Hunian	Bangunan hunian dengan luas minimal $180 \text{ m}^2$ .	Luas $100 \text{ m}^2$ - $1000 \text{ m}^2$ yang tergolong kelas besar, sedang, kecil.	Luas $100 \text{ m}^2$ - $300 \text{ m}^2$ yang tergolong kelas kecil.
4	Bangunan Umum	Terdapat bangunan umum di sepanjang jalan utama	Terdapat 10 satuan bangunan umum. Tidak semuanya berada pada jalan utama.	Terdapat 1 satuan bangunan umum. Berada pada jalan utama.
5	Jalur kereta api	Mengitari seluruh kawasan	Terdapat di utara, timur, selatan	Terdapat di utara

Dari hasil kesimpulan yang didapat, permasalahan penelitian telah berhasil dijawab.

Dari uraian di dalam penelitian ini juga dapat dilihat bahwa pada awal abad XX, di Indonesia pada umumnya dan di Jakarta pada khususnya telah menerapkan konsep kota taman dalam perencanaan pembangunan kota-kota. Saat ini konsep kota

taman telah diterapkan pada negara-negara di Asia seperti Kuala Lumpur dan Singapore, juga di Australia. Sebuah kota taman dapat memberikan banyak pengaruh positif bagi lingkungan dan masyarakat. Selain dapat menciptakan lingkungan yang sehat, struktur sebuah kota taman dapat menciptakan hubungan kekeluargaan yang erat antar masyarakatnya. Hal tersebut dapat terjadi dengan adanya taman kota sebagai pusat rekreasi masyarakat dan tempat untuk menghabiskan akhir pekan. Namun sangat disayangkan, pada saat ini Indonesia justru mulai cenderung meninggalkan konsep kota taman. Di wilayah Jakarta pada khususnya jarang ditemui taman-taman maupun jalur hijau. Beberapa dari taman-taman yang ada dihilangkan untuk digantikan dengan bangunan-bangunan komersial seperti mal dan pembangunan jalur “*Bus Way*”. Akibatnya penataan wilayah Jakarta kini di dominasi oleh mal yang menjamur dimana-mana dan kerap kali mengakibatkan ketidakseimbangan lingkungan seperti banjir dan polusi udara

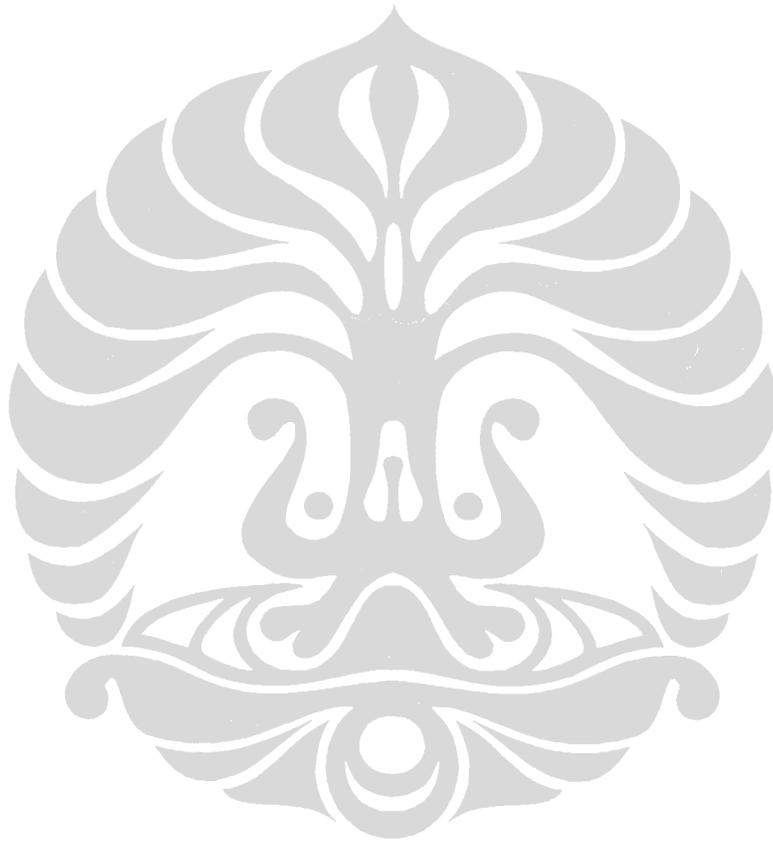
Sebagai bagian dari wilayah ibukota negara, wilayah Menteng mengalami perubahan yang sangat dinamis dari tahun ke tahun. Bangunan umum dan bangunan hunian yang terdapat pada wilayah Menteng merupakan bangunan yang memiliki arsitektur yang khas dan mewakili periode sejarah masa kolonial. Namun bangunan-bangunan tersebut banyak yang telah ditiadakan demi mendukung kepentingan-kepentingan pribadi. Walaupun peraturan telah dibuat namun dalam pelaksanaannya peraturan tersebut kerap kali dilanggar karena kurangnya kesadaran masyarakat dalam memelihara nilai-nilai sejarah. Jalan-jalan di wilayah Menteng yang sebelumnya menggunakan nama-nama daerah di Indonesia kini beberapa telah diubah menjadi

nama-nama pahlawan nasional (Lihat lampiran 8). Hal tersebut juga ikut menghilangkan karakteristik wilayah Menteng.

Meskipun demikian masih terdapat usaha dari pemerintah untuk menjaga karakteristik wilayah Menteng sebagai kota taman agar tetap terpelihara. Hal tersebut dilakukan dengan membangun beberapa taman tambahan pada wilayah Menteng. Pada saat penelitian ini dilakukan terdapat 23 taman umum pada wilayah Menteng (Lihat lampiran 7). PEMDA DKI juga membuat sebuah taman baru sebagai sarana rekreasi masyarakat di jalan HOS Cokroaminoto No.8, walaupun harus mengorbankan lapangan olah raga PERSIDJA yang sebelumnya merupakan *VIOS veld*. Jalan disepanjang H.O.S. Cokroaminoto (Dulu *Java weg*) kini dijadikan sebagai daerah wisata malam dengan membuat sentralisasi bagi pedagang kaki lima. Hal tersebut meng 'hidup' kan kembali *Java weg* yang dulu pernah menjadi pusat perbelanjaan dan kuliner wilayah Menteng pada tahun 1950-an.

Sedangkan kondisi wilayah *Nieuw Menteng* atau yang kini lebih dikenal dengan wilayah Guntur lebih memprihatinkan. Pada wilayah ini masih dapat ditemukan bangunan hunian yang masih memiliki arsitektur asli. Namun karena wilayah ini sekarang sudah tidak termasuk wilayah Menteng lagi maka keberdaannya kurang diperhatikan. Belum ada peraturan khusus yang dibuat untuk melindungi bangunan pada wilayah *Nieuw Menteng* sehingga pembongkaran bangunan hunian terus saja terjadi. Selain itu keterbatasan dana pemilik rumah pada wilayah ini membuat mereka kerap kali menjual rumahnya atau membiarkan ornamen-ornamen

bangunan pada rumah mereka yang masih asli rusak begitu saja. Untuk itu diperukan peraturan khusus sebagai perlindungan terhadap wilayah *Nieuw Menteng*.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-buku

- Abeyasekere, Susan. *Jakarta A History*, New York: Oxford University Press, 1989
- Ali, Made & Djauhari Sumintardja, Ark. *Arsitektur*. Bandung: Yayasan LPMB, 1981
- Akihary, Huib. *Architectuur en Stedebouw in Indonesia 1870-1970*, Herziene Uitgave: Zutphen, 1990
- Amirudin, Saleh. *Pengantar Arsitektur*. Bandung, 1980
- Basuki, Indra. *Sejarah Perkembangan Arsitektur Lansekap Dunia*. Jakarta: MLA, 1996
- Budiharjo, Eko. *Percikan Masalah Arsitektur, Perumahan dan Perkotaan*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1987
- Budiharjo, Eko & Djoko Sujarto. *Kota yang Berkelanjutan*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1998
- Boxer, C.R. *Jan Kompeni, dalam Perang Damai 1602-1799*, Jakarta: Sinar Harapan, 1983
- Catanese, Anthony dkk. *Pengantar Sejarah Perencanaan Perkotaan, Sebuah Kumpulan Karangan*. Bandung, t.t
- Clarke, David L. *Spatial Archaeology*. London: Academic Press, 1977
- Damayanti, Astuti. *Menteng Garden City Revitalization*. Skripsi Mahasiswa FATL TRISAKTI, 2001
- Daldjoni, N. *Geografi Kota dan Desa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987
- Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta. *Laporan Penelitian Bangunan Tua dan Bersejarah di Wilayah DKI Jakarta*, 1990.

Dinas Kebudayaan dan Permuseuman DKI Jakarta dan PDA. *Laporan Akhir Penyusunan Kaidah Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Kawasan Menteng dan Kebayoran Baru*. Jakarta, 2005

Gosling, David & Bary Maitland. *Concepts of Urban Design*. London, 1984

Hakim, Abdul. *Jakarta Tempo Doeloe*, cetakan kelima, Jakarta: Gria Media Prima, 2001

Hanna, A. Willard. *Hikayat Jakarta*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988

Heuken, A. *Tempat-Tempat Bersejarah di Jakarta*, Jakarta: Cipta Loka Caraka, 1997

Heuken, A. *Menteng: Kota Taman Pertama di Indonesia*, Jakarta: Cipta Loka Caraka, 2001

Howard, Ebenezer. *Garden City of To-Morrow*. London: Faber and Faber Limited, 1946

J.M. Nas, Peter & Kees Grijns. *Jakarta- Batavia, Esai Sosio-Kultural*. Jakarta: Banana, 2007

Lohanda, Mona. *Sejarah Para Pembesar Mengatur Batavia*. Depok: Masup Jakarta, 2007

Merrilles, Scoot. *Batavia in 19th Century Photographs*. Singapore, 2000

Novita, Aryandini. “Kota Batavia Abad 17-18: Tata Kota dan Perkembangannya”, Skripsi Mahasiswa Arkeologi Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 1995

PEMDA DKI. *Memberikan Masa Depan Bagi Masa Lalu*. Jakarta, 2005.

Rahardjo. *Perkembangan Kota Dan Permasalahannya*. Jakarta: Bina Aksara, 1983

Ramelan, Wiwin Djuwita. “Penyakit Menular di Batavia” Laporan Penelitian, Depok: Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 1995

Sadadi Daruroh. “Kanal-Kanal di Batavia Abad 17-18: sebuah Pendahuluan”, Skripsi Mahasiswa Arkeologi Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 1993

Soekiman, Djoko. *Kebudayaan Indis dan Gaya Hidup Masyarakat Pendukungnya di Jawa (Abad XVII-Medio Abad XX)*, Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 2000

Surjomiharjo, Abdurachman. *Pemekaran Kota Jakarta*. Jakarta: DJAMBATAN,1977

Simon, John Ormsbee. *Garden City In 21<sup>st</sup> Century*. USA: Mc Graw Hill Inc,1994

Universitas Tarumanegara (Jurusan Arsitektur).*Laporan Akhir, Survey dan Penelitian Pemugaran Lingkungan , Petunjuk Tekhnis Pengarahan Pemugaran Daerah Menteng*.Jakarta,1996

Voskuil, R.P.G.A. *Batavia Beeld van Een Staat, Hoven*: Fibula,1927

Vries,J.J.de. *Jaarboek van Batavia en Omstreken*. Batavia: G. Kolff,1927

Yunus, Hadi Sabari. *Klasifikasi Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005

### **Artikel**

Ir. H van Breen. “ *Verbetering van den Waterstaat van de Hoofdplaats Batavia*” dalam *De Ingenieur*,1923

Catanese, Anthony. “*Sejarah dan Berbagai Kecenderungan Dalam penataan Perkotaan*” dalam Pengantar Sejarah Perencanaan Perkotaan,t.t

Prihatmodjo, Danang. *Garden City Movement*, 2007

Siswadhi. “*Perkembangan Kota Jakarta: Suatu Tinjauan Sosial Historis*” dalam A. Surdjomihardjo (ed), 1995

Spreiregen, Paul. “*Akar dari Konsep Modern Kita*” dalam Sejarah Perencanaan Perkotaan,t.t

### **Internet**

<http://www.kompas.com/kompas-cetak/0504/12/metro/1676614>

[www.ci.sunnyside.us/-14k](http://www.ci.sunnyside.us/-14k)

[www.Kompas.com/Kompascetak/0406/07/properti/1063304.htm](http://www.Kompas.com/Kompascetak/0406/07/properti/1063304.htm)

[www.arsitekturindis.com/index.php.archives](http://www.arsitekturindis.com/index.php.archives)

### **Peta**

*Peta wilayah DKI Jakarta dan Sekitarnya*. Jakarta,2005

*Plattegrond van Batavia* (1:20.000) terbitan G.Kollf&Co Batavia, 1936

*Town Plan of Batavia* (1:23.000) terbitan Survey Production Center South East Asia, 1945

*Reede van Batavia* (1:10.500) terbitan Dinas Topografi Batavia (*Topografische Dienst Batavia*), 1923

*Meester Cornelis* (1:50.000) terbitan Dinas Topografi Batavia (*Topografische Dienst Batavia*),1928

*Garnizoenkaart Batavia en Omenstreken* (1:50.000) terbitan Dinas Topografi Batavia (*Topografische Dienst Batavia*),1934

*Garnizoenkaart Batavia en Omenstreken* (1:50.000) terbitan Dinas Topografi Batavia (*Topografische Dienst Batavia*),1942

