

# Analisis Visual Temporal Lanskap Kolonial Kota Bogor berbasis Persepsi Masyarakat

## *Visual-Temporal Analysis of Bogor's Colonial Landscape Based on Public Perception*

Adlina<sup>1,\*</sup>, Indung Sitti Fatimah<sup>2</sup>, Andi Gunawan<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Magister Arsitektur Lanskap, Fakultas Pertanian, IPB University

<sup>2</sup>Departemen Arsitektur Lanskap, Fakultas Pertanian, IPB University

\*Email: [adlinabaridwan@gmail.com](mailto:adlinabaridwan@gmail.com)

### Artikel Info

Diajukan: 10 Mei 2025

Direvisi: 23 Juli 2025

Diterima: 24 Juli 2025

Dipublikasi: 01 April 2026

### Keywords

Bogor City

colonial landscape

public perception

semantic differential

visual changes

### ABSTRACT

The Ministry of Public Works and Public Housing established the Heritage City Planning and Preservation Program to support the development of heritage cities – those with historically valuable areas or buildings. Bogor, formerly known as *Buitenzorg*, is one such city that continues to preserve its historical areas. However, its transformation into a modern city has led to visual changes in the colonial landscape. This study aims to understand those changes based on public perception, focusing on Pajajaran and Pangrango Streets, part of the Karsten Plan area. To date, no research has specifically examined these visual changes. Data collection and inventory were carried out through literature review, field observation, and interviews. The results of the inventory were processed into virtual videos representing three time periods: 1946, 2013, and 2025. Public perception was analyzed using the semantic differential method, based on these virtual videos. The results of the analysis indicate that, in terms of aesthetics, the visual landscape has not undergone significant changes. From a historical perspective, the visual landscape shows a decline. In terms of ecological aspects, the visual landscape of Pajajaran Street is perceived to have deteriorated, whereas Pangrango Street has remained relatively stable. Understanding public perception is expected to serve as a basis for more targeted planning of Bogor's colonial landscape and to support the city's sustainability as a heritage city.

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Pemerintah membentuk Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka (P3KP) pada 18 Juli 2012 (Prasetyo *et al.* 2023). Hal ini dimaksudkan untuk mendukung pengembangan Kota Pusaka, yaitu kota yang di dalamnya terdapat kawasan cagar budaya atau bangunan cagar budaya yang memiliki nilai penting bagi kota tersebut. P3KP menerapkan kegiatan penataan dan pelestarian pusaka sebagai strategi utama pengembangan kota. Hal ini juga dapat berfungsi sebagai upaya konservasi dan menjaga keberlanjutan kota. Salah satu kota yang memiliki kawasan sejarah yang masih dipertahankan adalah Kota Bogor. Kota Bogor termasuk dalam Jaringan Kota Pusaka Indonesia (JKPI).

Pembangunan Kota Bogor atau *Buitenzorg* dimulai sejak periode kolonial. Pada tahun 1904, dilakukan perencanaan pengembangan Kota Bogor dengan luas 1.205 ha dan proyeksi penduduk sebesar 30.000 jiwa. Proyeksi ini tercantum dalam Keputusan Gubernur Jendral Van Nederland Indie no. 4 tahun 1904. Selain itu, di bawah pemerintahan Herman Willem Daendels, Belanda melakukan pembangunan *De Groote Postweg*, yaitu Jalan Anyer-Panarukan sepanjang 1.000 km. Pembangunan ini berdampak pada perkembangan infrastruktur dan tata kota Kota Bogor. Pembangunan infrastruktur di Kota Bogor juga semakin pesat setelah adanya pemberlakuan Politik Etis yang kemudian disusul oleh pemberlakuan *Agrarischewet* (Undang-Undang Liberalisasi

Agraria), dan *Decentraliewet* (Wihardyanto dan Ikaputra 2019). Peninggalan dari pembangunan tersebut menjadikan Kota Bogor kaya akan warisan kolonial. Baik berupa lanskap, maupun bangunan di atasnya. Hal ini tentu saja berdampak pada visual lanskap kota. Karena hal tersebut, perlu dilakukan upaya dalam melestarikan peninggalan yang ada.

Pemeliharaan yang dilakukan pada lanskap Kota Bogor bukan hanya dimaksudkan untuk menjaga dan mempertahankan keberadaannya, namun juga melalui upaya adaptif yang untuk mempertahankan visualnya. Kota Pusaka perlu memiliki strategi kreatif dan inovatif melakukan kesinambungan fisik elemen bentuk Kota Pusaka yang menerima perubahan secara selektif tanpa merusak nilai-nilai pusakanya (BPPI 2013). Keberadaan lanskap sejarah dan budaya dapat menjaga keaslian dan keunikan karakter suatu lanskap (Hasibuan *et al.* 2014; Syam *et al.* 2018). Melalui pemeliharaan yang dilakukan, diharapkan lanskap Kota Bogor tetap terpelihara, serta menunjukkan sisi historis melalui jejak kolonialisme yang terawat dengan baik. Kawasan dan bangunan bersejarah sangat penting untuk dilestarikan karena dapat menjadi identitas dan daya tarik kota (Anggraini dan Nurhayati 2011).

Salah satu area di Kota Bogor yang memiliki perubahan visual lanskap yang signifikan adalah Jalan Pajajaran dan Jalan Pangrango. Hal ini dikarenakan kedua jalan tersebut berada di pusat Kota Bogor. Keduanya termasuk dalam kawasan pengembangan Kota Bogor ke arah timur, yang kini disebut sebagai kawasan *Karsten Plan*. Kawasan ini merupakan karya

seorang arsitek Belanda, Thomas Karsten. Karsten merancang lanskap kedua jalan tersebut berdasarkan konsep *Garden City*. Berdasarkan perencanaan yang dilakukan, Karsten mengembangkan ide memanfaatkan alam, khususnya pepohonan pada lanskap perkotaan untuk menyulap gambaran romantisme nostalgia kehidupan pedesaan Eropa yang dulu pudar agar terintegrasi dengan teknologi modern (Ahyar dan Sunjayadi 2022). Ide utamanya dalam merancang kota berhubungan dengan perencanaan tata kota berbentuk kota dan desa yang saling berhubungan dan sama teratur (Suryorini 2010).

Saat ini Kota Bogor semakin berkembang menjadi kota modern. Hal ini tentunya tidak lepas dari pengaruh pertumbuhan Provinsi DKI Jakarta sebagai kota metropolitan. Beberapa kawasan strategis kota yang mempunyai nilai ekonomi tinggi selalu menjadi target pembangunan, sehingga perubahan dan penghancuran kawasan lama seringkali tidak dapat dihindari (Triharto *et al.* 2019). Banyaknya kegiatan pembangunan dan pengembangan wilayah seringkali menyebabkan bangunan maupun lanskap sejarah yang ada tertutupi atau tergeser oleh modernisasi (Tamimi *et al.* 2020). Dampak dari hal tersebut adalah berubahnya visual lanskap kolonial di Kota Bogor akibat perubahan infrastruktur dan tata ruang. Pembangunan Kota Bogor saat ini lebih mengarah pada aspek ekonomi (Kencana dan Nurhayati 2010). Meskipun perkembangan yang terjadi memberi dampak positif bagi perekonomian kota, hal ini juga dapat menghilangkan identitas lanskap kolonial pada Kota Bogor. Berbeda dengan gedung pemerintahan, rumah-rumah dan permukiman Eropa berada dalam kondisi yang memprihatinkan dan segera menghadapi kepunahan (Ahyar dan Sunjayadi 2022). Dengan demikian, kajian terhadap lanskap permukiman di Jalan Pajajaran dan Pangrango memiliki relevansi yang tinggi untuk dilakukan sebagai bagian dari upaya memahami dinamika perubahan kawasan kolonial di Kota Bogor.

Hingga saat ini, belum ada penelitian yang secara khusus menganalisis visual lanskap kolonial pada kedua jalan tersebut. Melihat adanya permasalahan tersebut, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap perubahan visual lanskap kolonial di Kota Bogor. Persepsi masyarakat tentang cagar budaya penting karena berkaitan dengan praktik konservasi dan pengelolaan cagar budaya tersebut (Bakri *et al.* 2015). Pendapat lainnya menyebutkan bahwa representasi visual akan mempengaruhi persepsi seseorang terhadap karakter dan identitas kota (Hartanti 2014). Penilaian visual terhadap lanskap kota berguna untuk menggambarkan kondisi kota dari sudut pandang masyarakat (Gunawan dan Yoshida 1994). Berdasarkan perspektif humanistik, identitas spasial kawasan perkotaan bersejarah dapat diinterpretasikan sebagai citra lingkungan publik, yang terbentuk dari hasil interaksi perilaku lingkungan secara menyeluruh melalui berbagai persepsi visual dan aktivitas fisik berdasarkan keunikan, estetika, budaya, dan karakteristik lain dari ruang perkotaan (Duan *et al.* 2022; Ilmi *et al.* 2022). Lanskap jalan berperan dalam membangun karakter lingkungan, spasial, dan visual sehingga dapat memberikan *first impression* suatu kawasan serta menciptakan identitas perkotaan (Lestari dan Gunawan 2010). Partisipasi masyarakat berperan penting dalam pembangunan kota (Gunawan 2005). Pendapat lain menyebutkan bahwa pentingnya persepsi masyarakat dan wisatawan merupakan bentuk partisipasi dalam menanggapi dan memberi gambaran warisan budaya (Sari *et al.* 2019).

## Tujuan

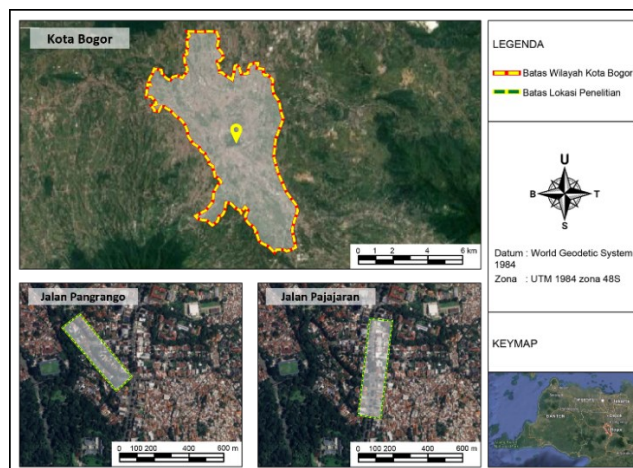
Adapun tujuan penelitian ini adalah memvisualisasikan kondisi lanskap Jalan Pajajaran dan Pangrango pada periode pasca kemerdekaan (tahun 1946),

awal diberlakukan P3KP (tahun 2013), dan saat terkini setelah berjalannya program tersebut (tahun 2025). Tujuan lainnya adalah menganalisis perubahan visual lanskap kolonial Kota Bogor secara temporal berdasarkan persepsi masyarakat. Selain itu, hasil analisis tersebut diharapkan dapat menjadi dasar dalam penataan lanskap Kota Bogor. Hal ini dimaksudkan untuk mendukung keberlanjutan Kota Bogor sebagai Kota Pusaka.

## METODE PENELITIAN

### Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Bogor, Jawa Barat. Penelitian difokuskan pada Jalan Pajajaran dan Pangrango, Kecamatan Bogor Tengah. Penelitian di Jalan Pajajaran mencakup segmen jalan yang terbentang dari koordinat 6°35'40.47" LS dan 106°48'15.94" BT hingga 6°35'24.79" LS dan 106°48'16.99" BT. Sedangkan pada Jalan Pangrango, penelitian dilakukan pada ruas yang dibatasi oleh koordinat 6°35'31.11" LS dan 106°48'14.55" BT hingga 6°35'22.14" LS dan 106°48'7.43" BT. Kedua kawasan tersebut dulunya merupakan kawasan permukiman bangsa Eropa yang diperuntukkan untuk kaum menengah ke atas (Ahyar dan Sunjayadi 2022). Penelitian dilakukan selama bulan November 2024 hingga April 2025. Lokasi penelitian ditunjukkan oleh Gambar 1.



Gambar 1. Peta lokasi penelitian  
Sumber: Dimodifikasi dari Google Earth

### Alat dan Bahan

Alat yang digunakan meliputi perangkat lunak pemetaan dan analisis spasial seperti ArcGIS, perangkat lunak desain dan visualisasi seperti AutoCAD, SketchUp, dan Lumion, serta program SPSS untuk analisis statistik. Selain itu, alat bantu lainnya yang digunakan adalah, alat tulis, kamera, dan laptop. Adapun bahan penelitian mencakup data spasial dan visual seperti OSM Building, foto lanskap, serta *masterplan* Kota Bogor pada tahun 1946, 2013, dan 2025. Penelitian ini juga menggunakan citra Google Earth dan Google Street View, serta video virtual. Data persepsi masyarakat diperoleh melalui kuesioner yang disusun dalam *platform/website* sebagai instrumen utama dalam pengumpulan data primer.

### Metode

#### Tahap Pengumpulan Data

Tahap persiapan diawali dengan penentuan segmen pada lanskap yang menjadi objek penelitian. Kemudian dilakukan observasi dan kajian pustaka untuk memperoleh

data tata ruang, tipologi, dan narasi. Selain itu, dilakukan wawancara terhadap satu orang ahli sejarah dan masyarakat yang tinggal di kawasan tersebut.

**Tahap Pengolahan Data**

1. Model 2D dan 3D  
 Pengolahan data diawali dari hasil inventarisasi data tata ruang, tipologi, dan narasi terhadap keadaan Jalan Pajajaran dan Pangrango pada tahun 1946, 2013, dan 2025. Pengolahan data dilakukan dengan pembuatan *site plan* dengan model 2D pada kedua jalan tersebut. Tahap visualisasi akhir digambarkan dengan model 3D. Secara prinsip, ada empat elemen yang harus disusun dalam visualisasi 3D, yaitu elemen topografi, elemen bangunan, elemen lanskap, dan pengaturan lingkungan (Santosa *et al.* 2020).
2. Video Virtual  
 Hasil visualisasi berupa model 3D diolah lagi menjadi 6 buah video virtual yang kemudian digunakan untuk pengambilan data persepsi masyarakat. Video virtual merupakan bagian dari simulasi visual yang menggambarkan kondisi lingkungan dan memungkinkan pengamat untuk memahami hubungan tiga dimensi dari representasi dua dimensi (Sanoff 2016). Melalui penayangan video virtual, diharapkan dapat masyarakat dapat memahami karakter suatu lanskap dan lingkungan.
3. Kuesioner  
 Kuesioner digunakan dalam pengambilan data persepsi. Responden dipilih berdasarkan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan berdasarkan kriteria tertentu. Pembentukan persepsi sangat dipengaruhi oleh latar belakang individu atau kelompok (Hartanti 2016). Oleh karena itu, pemilihan responden dilakukan berdasarkan perbedaan latar belakang yang dimiliki. Responden yang dipilih adalah sebagai berikut:
  - a. Mahasiswa sarjana dan pascasarjana program studi Arsitektur Lanskap IPB sejumlah 30 orang.
  - b. Ahli atau *expert*, meliputi: dosen Arsitektur Lanskap IPB dan Arsitektur UI, arsitek lanskap, dan arsitek sejumlah 30 orang.
  - c. Masyarakat umum sejumlah 30 orang berusia 40-70 tahun yang telah tinggal dan tumbuh besar di Kota Bogor.

**Tahap Analisis Data**

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data persepsi adalah metode *Semantic Differential* (SD). SD merupakan skala peringkat semantik yang mengukur makna konotatif dari sebuah konsep yang meliputi: istilah, objek, peristiwa, kegiatan, ide, dan sejenisnya. Suatu pemandangan (*scenic*) sebagai suatu konsep dapat diukur kedalaman arti dari konsep tersebut dengan menggunakan metode SD (Gunawan *et al.* 2023). Berbeda dari skala peringkat lainnya, SD diterapkan secara universal, karena dapat mengukur asosiasi, motivasi, emosi, sikap, dan lain sebagainya (Ploder dan Eder 2015). Penilaian pada metode ini berisi dua hal yang bertolak belakang yaitu penilaian positif hingga negatif dengan penilaian skala likert. Skala likert (5 skala) menghubungkan kedua kata sifat bipolar dimana ditengah-tengah merupakan nilai pertengahan dengan angka 0 dan dua angka positif ke kanan serta dua angka negatif ke kiri sesuai dengan makna positif dan makna negatif dari kata sifat tersebut (Rianate *et al.* 2024).

Menurut Gunawan *et al.* (2023) terdapat 4 tahap dalam menentukan kata sifat dalam penilaian yang akan dilakukan, yakni sebagai berikut:

- a. Menetapkan topik atau konsep

- b. Menuliskan kata sifat yang berkaitan dengan konsep dalam suatu grup
- c. Mengujiannya pada grup lain
- d. Menetapkan kata-kata sifat yang fokus pada konsep dan mempunyai 3 dimensi.

Berdasarkan tahapan yang dilakukan sebelumnya, aspek penilaian dalam penelitian terbagi menjadi 3, yaitu estetika, kesejarahan, dan ekologis. Ketiga aspek tersebut merujuk pada teori perancangan Thomas Karsten yang tidak hanya menampilkan kesejarahan, tetapi juga mencerminkan keindahan dan mempertimbangkan keberlanjutan lingkungan. Berlandaskan ketiga aspek tersebut, disusun sejumlah kata sifat, yakni kata sifat positif dan negatif yang berfungsi sebagai parameter persepsi dalam penelitian ini. Secara keseluruhan, terdapat 8 pasang kata sifat yang dipilih secara selektif untuk menggambarkan penilaian responden terhadap perubahan visual kawasan. Adapun daftar lengkap variabel yang digunakan dalam penelitian dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Variabel Penelitian

Aspek	Kata Sifat Negatif	Kata Sifat Positif
Estetika	Buruk	Indah
	Tidak harmonis	Harmonis
	Monoton	Variatif
	Repetitif	Dinamis
	Kontras	Berwarna
	Terputus	Bersinambungan
	Semrawut	Teratur
	Membosankan	Mengesankan
Kesejarahan	Tidak dikenal	Ikonis
	Biasa	Unik
	Rekayasa	Asli
	Futuristik	Historis
	Modern	Kolonial
	Buatan	Alami
	Mudah dilupakan	Mudah diingat
Ekologis	Terabaikan	Terpelihara
	Tidak nyaman	Nyaman
	Rapuh	Kokoh
	Ramai	Hening
	Gersang	Rindang
	Panas	Sejuk
	Kompleks	Sederhana
	Padat	Lapang
	Tertutup	Terbuka

Penilaian dengan SD dilakukan terhadap visual lanskap yang digambarkan oleh pada 6 virtual video, yaitu Video Jalan Pajajaran dan Pangrango pada tahun 1946, 2013, dan 2025, yang disusun melalui kuesioner dan disimulasikan melalui *platform/website* <https://atraksi.digital/survey-lanskap/> (Gambar 2 dan Gambar 3). Responden dapat mengakses *website* tersebut, menonton video yang ditampilkan, kemudian melakukan penilaian terhadap 6 buah video tersebut berdasarkan persepsi masing-masing.

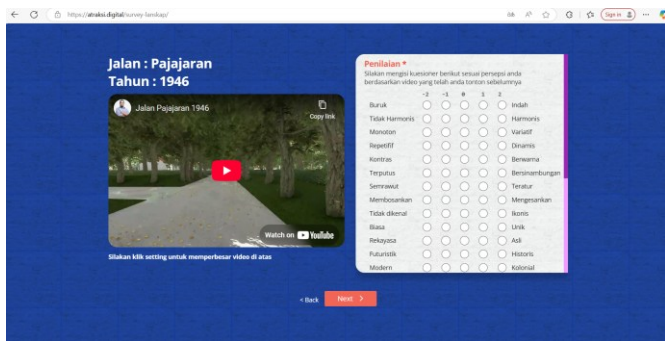
Berdasarkan penilaian yang dilakukan oleh responden, ditentukan rataan penilaian pada persamaan 1 sebagai berikut:

$$\bar{X}_{ij} = \frac{\sum_{i=1}^n X_{ij}}{n} \dots \dots \dots (1)$$

- $\bar{X}_{ij}$  : Rata-rata bobot nilai pada tiap aspek
- $X_{ij}$  : Bobot nilai yang diberikan responden
- $n$  : Jumlah total responden
- $i$  : Video (1,2,3,...n)
- $j$  : Aspek (1,2,3,...n)



Gambar 2. Tampilan platform/website penilaian visual lanskap



Gambar 3. Penyampaian simulasi penilaian visual lanskap

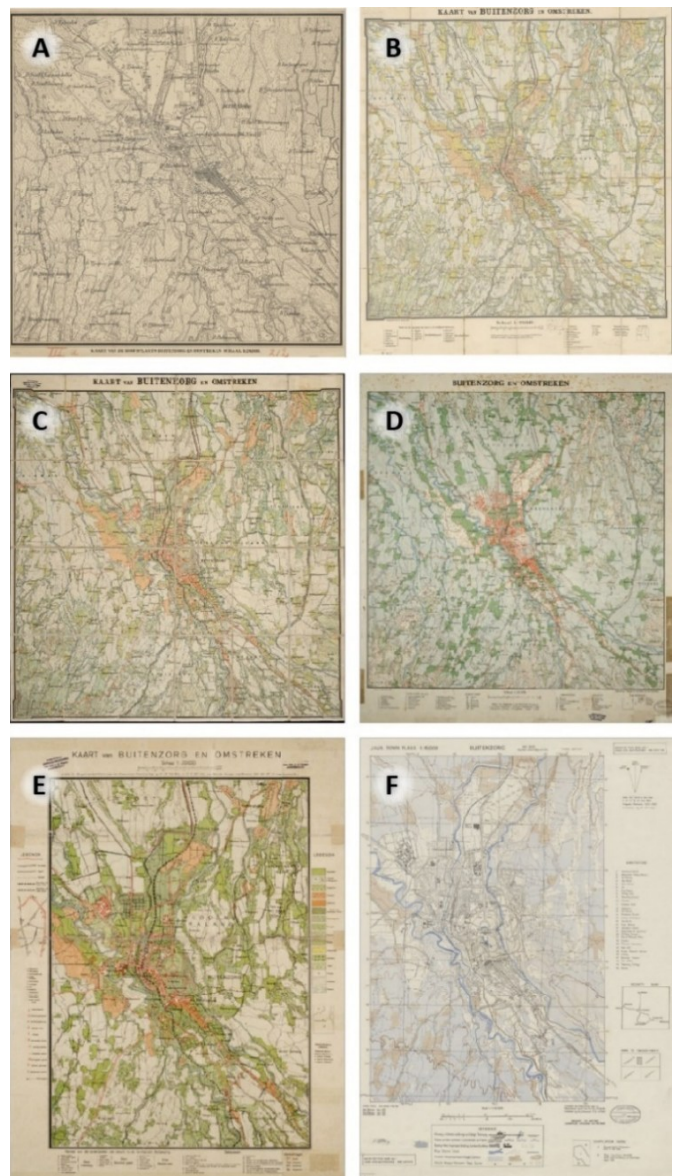
**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Visualisasi Lanskap Kolonial Jalan Pajajaran dan Pangrango  
Identifikasi Tata Ruang**

Perkembangan tata ruang Kota Bogor menunjukkan transformasi yang signifikan dari masa kolonial hingga era modern. Pada tahun 1880, struktur kota masih sangat sederhana, dengan konsentrasi permukiman yang terbatas di sekitar istana dan pusat pemerintahan kolonial. Seiring waktu, terutama pada akhir abad ke-19 (tahun 1887 dan 1898), pola jaringan jalan mulai berkembang, mengindikasikan adanya peningkatan konektivitas antar wilayah. Pada periode ini, kawasan perkotaan mulai meluas, didorong oleh pertumbuhan permukiman serta hadirnya rel kereta api yang menghubungkan *Buitenzorg* dengan Batavia.

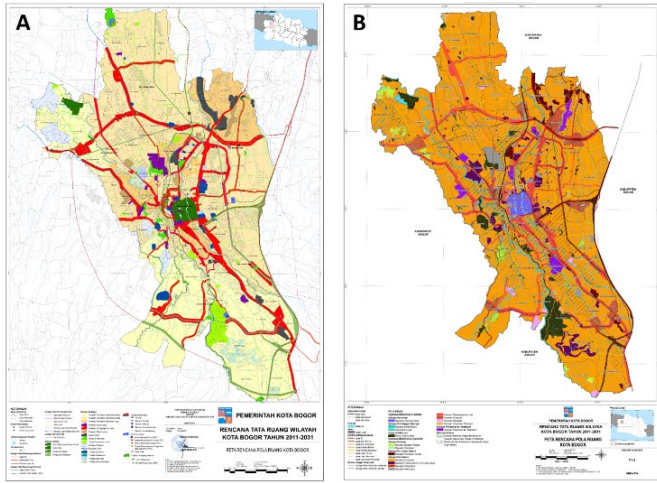
Memasuki awal abad ke-20 (tahun 1921), tata ruang kota mulai menunjukkan struktur yang lebih terencana, dengan pola blok-blok kota yang lebih tertata dan kawasan hijau seperti kebun raya yang terintegrasi dalam sistem ruang kota. Pada tahun 1930, pertumbuhan kawasan terlihat semakin padat dan sistem jaringan jalan mulai terhubung secara radial dan memanjang mengikuti kontur wilayah. Pada tahun tersebut, pengembangan kawasan pada Jalan Pangrango terjadi dengan dibukanya jalan dan permukiman penduduk. Kawasan yang termasuk dalam kawasan *Karsten Plan* ini dibentuk setelah terbangunnya Taman Kencana dan area sekitarnya. Selanjutnya, perkembangan Jalan Pajajaran mulai terlihat dengan berdirinya fasilitas publik penting seperti Rumah Sakit Palang Merah Indonesia (RS PMI), yang turut mendorong perubahan fungsi dan intensitas penggunaan lahan di koridor tersebut. Namun demikian, Jalan Pajajaran dan Jalan Pangrango belum tergambar secara eksplisit dalam *masterplan* Kota Bogor tahun 1930. Dokumentasi resmi mengenai perkembangan kedua kawasan tersebut baru tergambar dalam *masterplan* Kota Bogor pada tahun 1946. Peta tahun 1946 menunjukkan bahwa pasca kemerdekaan, tata ruang Kota Bogor masih mempertahankan pola yang telah ada, dengan perluasan mengikuti koridor jalan utama dan mempertahankan dominasi ruang hijau.

Perkembangan tata ruang Kota Bogor ditunjukkan oleh Gambar 4. Perubahan besar terjadi pada era otonomi daerah, terutama setelah tahun 2000-an. Pada awalnya struktur ruang masih dibagi berdasarkan fungsi dasar seperti permukiman, perdagangan, dan RTH. Namun, pada tahun 2025, setelah P3KP diterapkan, struktur tata ruang menjadi lebih kompleks dan strategis. Program ini mendorong penerapan pendekatan perencanaan berbasis zonasi yang tidak hanya mempertimbangkan aspek fungsional, tetapi juga mengintegrasikan nilai-nilai historis, ekonomi, dan ekologis dalam pengembangan ruang kota. Terkait hal ini, struktur ruang Kota Bogor diarahkan untuk memperkuat koridor-koridor ekonomi utama, mengembangkan jaringan jalan arteri baru sebagai respons terhadap pertumbuhan mobilitas perkotaan, serta memperkuat pelestarian kawasan konservasi dan bersejarah sebagai bagian dari identitas kota. Kondisi ini mencerminkan bahwa arah pengembangan tata ruang Kota Bogor saat ini difokuskan untuk merespons dinamika urbanisasi melalui penataan fungsi ruang yang adaptif (Gambar 5 dan Gambar 6). Saat ini, Jalan Pajajaran dikembangkan sebagai zona perdagangan dan jasa berskala kota, sedangkan Jalan Pangrango memiliki fungsi ganda

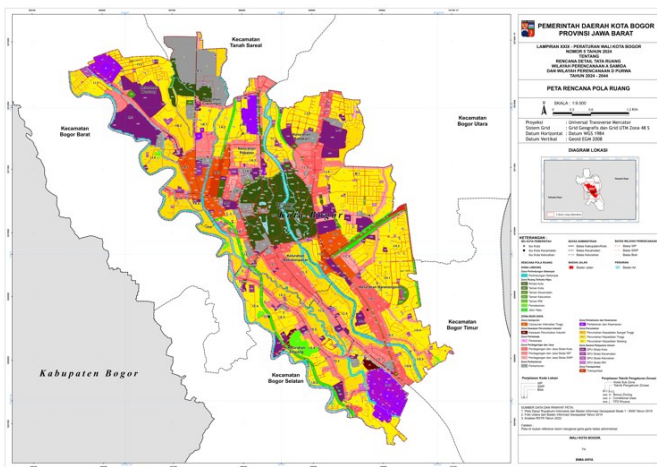


Gambar 4. *Masterplan* Kota Bogor. (A) Tahun 1880. (B) Tahun 1887. (C) Tahun 1898. (D) Tahun 1921. (E) Tahun 1930. (F) Tahun 1946

Sumber: Dimodifikasi dari koleksi digital Leiden University Libraries (2025)



Gambar 5. RTRW Kota Bogor. (A) Tahun 2011 (B) Tahun 2025  
 Sumber: Dimodifikasi dari Perda Kota Bogor No. 6 Tahun 2021; Perda Kota Bogor No. 8 Tahun 2011



Gambar 6. Peta rencana pola ruang Kecamatan Bogor Tengah  
 Sumber: Dimodifikasi dari Perwali Kota Bogor No. 5 Tahun 2024

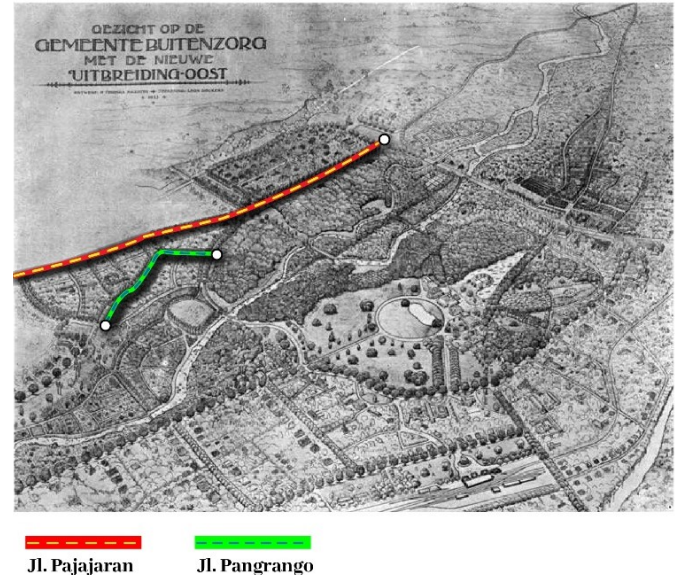
sebagai zona perdagangan dan jasa skala kota serta wilayah pelayanan (WP), yang menunjukkan diversifikasi fungsi kawasan dalam mendukung kebutuhan kota yang terus berkembang.

**Identifikasi Tipologi**

Jalan Pajajaran dan Pangrango sebelumnya memiliki lebar jalan yang sama karena difungsikan sebagai permukiman penduduk. Lebar jalan kedua jalan ini sekitar 6-7,5 m. Sebelum berubah nama, Jalan Pajajaran dinamakan *Van Heutzlaan*. Van Heutz merujuk pada Joannes Benedictus van Heutsz, seorang Gubernur Jenderal Hindia Belanda (1904–1909). Namanya sering digunakan pada masa kolonial untuk menamai jalan atau bangunan. *Laan* dalam bahasa Belanda berarti jalan besar atau *boulevard* (sering merujuk pada jalan yang lebar dan ditanami pepohonan di sisinya). Sementara itu, Jalan Pangrango pada masa kolonial dikenal dengan nama *Coentweg*. Coen merujuk pada Jan Pieterszoon Coen, salah seorang tokoh perusahaan dagang Belanda *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) yang sangat berpengaruh pada masa kolonial Belanda di Indonesia. Ia dikenal sebagai pendiri Batavia. *Weg* dalam bahasa Belanda berarti jalan.

Kedua jalan ini digambarkan sebagai daerah yang rimbun, sejuk, dan rindang sesuai dengan perencanaan Thomas Karsten (Gambar 7). Hal ini dikarenakan pepohonan yang ditanam rapat pada kedua sisi jalan tersebut merupakan pohon peneduh. Pohon yang ditanam umumnya adalah

pohon mahoni (*Swietenia macrophylla*) di setiap depan rumah. Pembatas akses dari jalan ke dalam rumah ditanami pagar tanaman berupa pohon kemuning (*Murraya paniculata*) pada sisi depan kavling. Selain itu, dilakukan penataan ruang terbuka pada area depan kavling dengan penanaman rerumputan. Hal ini selain dimaksudkan untuk membatasi sirkulasi dan pandangan, juga berfungsi sebagai estetika. Pembatas antara ruang terbuka tersebut dengan jalan umumnya adalah batu kerikil.

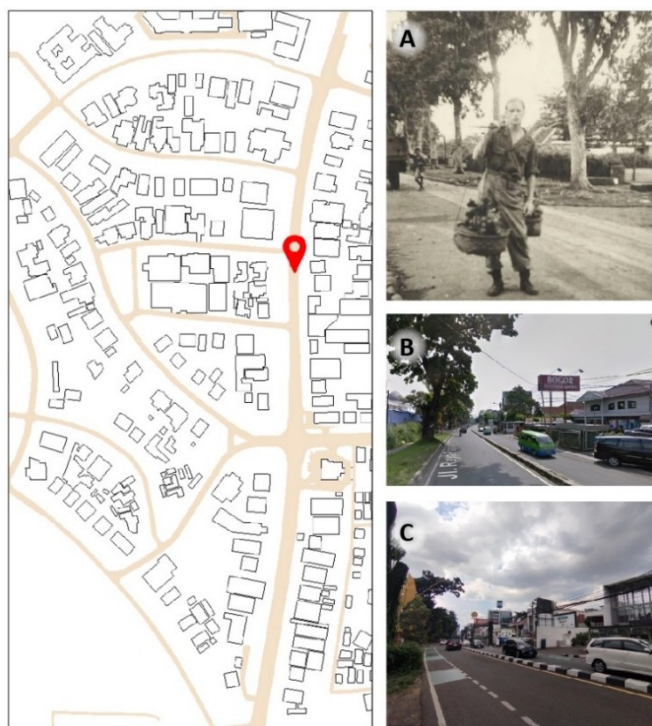


Gambar 7. Rencana perluasan Kota Bogor oleh Thomas Karsten  
 Sumber: dimodifikasi dari koleksi digital Leiden University Libraries (2025)

Seiring berjalannya waktu dan pembangunan Tol Jagorawi pada tahun 1978, terjadi perluasan jalan. Perluasan jalan cukup signifikan terjadi pada tahun 1990 yang menyebabkan pelebaran terhadap Jalan Pajajaran karena difungsikan sebagai jalan arteri. Selain itu, hal ini menyebabkan berkurangnya lebar Ruang Terbuka Hijau (RTH) yang sebelumnya ada di sisi depan rumah penduduk. Saat ini, Jalan Pajajaran memiliki lebar 16,2-25 m, tergantung pada segmen jalan. RTH difungsikan sebagai jalan pedestrian yang memiliki lebar bervariasi, yaitu 0,7-3 m, sesuai dengan lokasi dan ketentuan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Selain itu, pelebaran jalan juga mengharuskan penebangan pohon-pohon yang berada di area perluasan. Meskipun pohon mahoni pada kedua sisi jalan akhirnya ditanam kembali, jarak antara pohon tidak rapat seperti sebelumnya. Selain itu, dilakukan penanaman pohon lainnya, seperti glodokan tiang (*Polyalthia longifolia*). Penanaman pagar tanaman yang sebelumnya menjadi ciri khas dari kawasan, berubah menjadi pagar besi karena unsur keamanan. Meskipun demikian, masih ditemui tanaman teh-tehan (*Duranta erecta*) pada area depan kavling bangunan yang dimaksudkan untuk mempercantik tampilan bangunan. Selain itu, pembatas fisik jalan dan kavling yang sebelumnya merupakan batu kerikil, berubah menjadi pembatas beton (*kansteen*). Perkembangan tipologi Jalan Pajajaran disajikan pada Gambar 8.

Pada tahun 1946-an, Jalan Pajajaran difungsikan sebagai area permukiman, sesuai dengan perancangan yang dilakukan oleh Thomas Karsten. Pada masa tersebut, gaya arsitektur rumah di Jalan Pajajaran termasuk dalam gaya arsitektur kolonial modern. Gaya arsitektur kolonial merupakan perpaduan antara gaya arsitektur Belanda dengan budaya Indonesia dan disesuaikan dengan iklim tropis. Gaya arsitektur ini memiliki ciri tersendiri, di

antaranya memiliki atap limasan yang curam dan lebar untuk menangkal panas dan hujan tropis, model genting tanah liat, dinding terbuat dari bata merah, tampak bangunan tidak simetri, menggunakan material lokal seperti kayu untuk kusen pintu dan jendela, adanya kanopi beton di bawah atap yang berfungsi sebagai peneduh, serta penggunaan batu kali tempel untuk mempercantik fasad bangunan. Selain itu, penggunaan pagar tanaman di depan kavling selain dimaksudkan sebagai fungsi keindahan, juga dapat menjadi zona transisi antara kavling dengan lingkungannya tanpa membatasi ruang sosial secara nyata. Pada Jalan Pajajaran, rumah dirancang dengan bentuk serupa atau repetitif. Kavling rumah pada kawasan ini dapat mencapai 1.500 m<sup>2</sup>. Terdapat beberapa tipologi rumah pada kawasan ini, dan perbedaan bentuk tersebut disebabkan oleh penyesuaian panjang dan lebar kavling. Contoh gaya arsitektur dan bentuk bangunan pada Jalan Pajajaran ditunjukkan oleh Gambar 9.



Gambar 8. Perkembangan tipologi jalan dan vegetasi di Jalan Pajajaran. (A) Tahun 1947 (B) Tahun 2013, (C) Tahun 2025  
Sumber: Dimodifikasi dari Gort 2025; Google Street View

Pada tahun 2000-an, kawasan ini mulai diminati oleh pihak swasta. Pemilik kavling menjual kavling mereka kepada pihak swasta untuk pengembangan lebih lanjut. Kawasan yang sebelumnya merupakan permukiman menengah ke atas, berubah menjadi area pusat ekonomi Kota Bogor. Hingga saat ini Jalan Pajajaran semakin berkembang, sehingga terjadi perubahan pada arsitektur bangunan akibat perubahan fungsi kawasan. Ketinggian bangunan yang dulunya hanya 1 lantai, kini semakin berubah dan dapat mencapai 2-8 lantai. Selain itu, terdapat bangunan yang beralih fungsi menjadi rumah makan, swalayan, *fashion outlet*, pertokoan, *bank*, hingga hotel. Ciri khas dari gaya arsitektur kolonial modern berangsur-angsur hilang karena adanya penyesuaian bentuk tersebut. Penggunaan kanopi beton serta batu tempel nampaknya mulai hilang. Fasad berubah menjadi semakin modern dengan penggunaan material dan warna yang menampilkan sisi futuristik dari sebuah pusat kota. Penggunaan material fasad didominasi oleh dinding bata, kaca (*tempered glass*), dan ACP (*Aluminium Composite Panel*). Selain itu, RTH yang cukup lebar pada kavling berubah fungsi menjadi lahan parkir untuk mendukung fasilitas bangunan.



Gambar 9. Perkembangan tipologi bangunan di Jalan Pajajaran. (A) Tahun 1946, (B) Tahun 2013 (C), Tahun 2025  
Sumber: Dimodifikasi dari Mulyo (2016); Google Street View

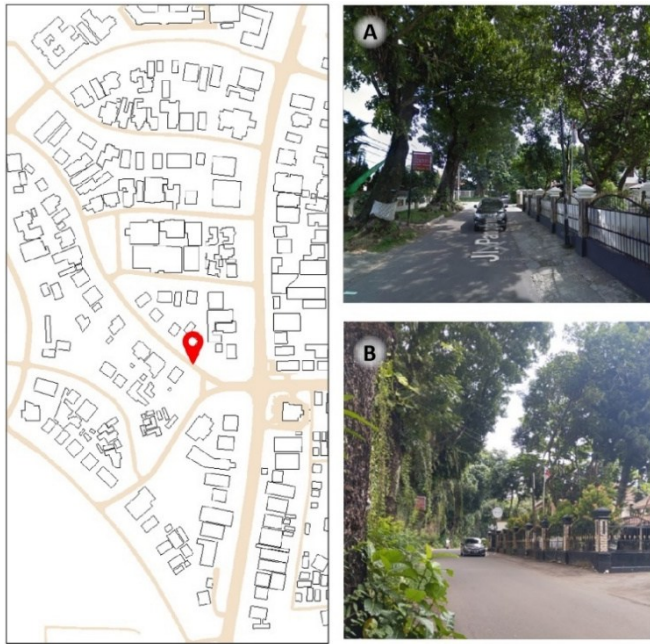
Berbeda dengan Jalan Pajajaran, Jalan Pangrango bukan merupakan jalan arteri, sehingga tidak terjadi pelebaran jalan yang signifikan pada kawasan tersebut. Namun demikian, lebar RTH dan keberadaan pagar tanaman mengalami perubahan. Pada tahun 1990-an, pagar tanaman berubah menjadi pagar besi, dan dilakukan pengaspalan pada RTH sehingga luas RTH berkurang. Sedangkan, pada tahun 1946, digambarkan bahwa tiap rumah memiliki RTH dengan lebar sekurang-kurangnya 2 m pada sisi depan rumah dan dibatasi oleh batu kerikil. Pohon mahoni pada jalan ini masih dipertahankan, terutama pada sisi kiri jalan. Sehingga, pepohonan di tahun 2025 terlihat memiliki akar yang menggantung serta batang yang besar dan kokoh. Pada tahun 1946, di sisi kanan jalan, mulai dari Wisma Danrem hingga Taman Pangrango, juga terdapat pohon mahoni yang saling berhadapan. Namun, saat ini pohon tersebut tidak terlihat. Hal ini disebabkan adanya penebangan pohon untuk akses kendaraan bermotor sebagai bentuk penyesuaian berubahnya fungsi kawasan sebagai kawasan komersial. Perkembangan tipologi jalan di Jalan Pangrango ditunjukkan oleh Gambar 10.

Permukiman di kawasan Jalan Pangrango menunjukkan keterkaitan erat antara perencanaan ruang dan kondisi topografi setempat. Pola pembangunan hunian di wilayah ini secara umum mengikuti kontur alami lahan, dengan pendekatan desain arsitektur yang adaptif terhadap lingkungan sekitarnya. Rumah-rumah dibangun pada area dengan elevasi tanah yang relatif lebih tinggi, yang tidak hanya memberikan keuntungan visual berupa pemandangan yang luas ke arah lembah atau vegetasi di sekitarnya, tetapi juga secara strategis dimaksudkan untuk mengurangi tingkat kelembapan yang biasanya lebih tinggi pada area dataran rendah. Kondisi permukiman di Jalan Pangrango jika dilihat dari Jalan Salak ditunjukkan oleh Gambar 11.

Orientasi bangunan umumnya diarahkan ke jalan atau menghadap ke arah lembah, yang memungkinkan penghuni memaksimalkan pemanfaatan pencahayaan alami sepanjang hari, serta menikmati panorama yang terbuka. Bentuk atap biasanya berupa limasan atau perisai dengan pola massa bangunan yang tidak padat. Selain itu, bangunan berjarak dengan bangunan lainnya, dengan penempatan RTH yang

membatasinya. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan ruang untuk sirkulasi udara dan menjaga kesan privat bagi permukiman.

Gambar 11 memperlihatkan bahwa secara umum kontur atau bentuk topografi kawasan tidak mengalami perubahan yang signifikan dari waktu ke waktu. Kondisi ini mencerminkan bahwa karakteristik alami lahan di sekitar kawasan Jalan Pangrango tetap dipertahankan dalam proses pengembangan dan penataan kota. Aksesibilitas menuju kawasan Jalan Pangrango dari Jalan Salak didukung oleh infrastruktur jalur pejalan kaki berupa *ramp* yang landai dan tangga yang dirancang mengikuti karakteristik topografi lahan. Keberadaan elemen-elemen ini memfasilitasi pergerakan pejalan kaki secara efisien dan aman pada kedua ruas jalan tersebut.



Gambar 10. Perkembangan tipologi jalan dan vegetasi di Jalan Pangrango. (A) Tahun 2013 (dimodifikasi dari Google Street View). (B) Tahun 2025

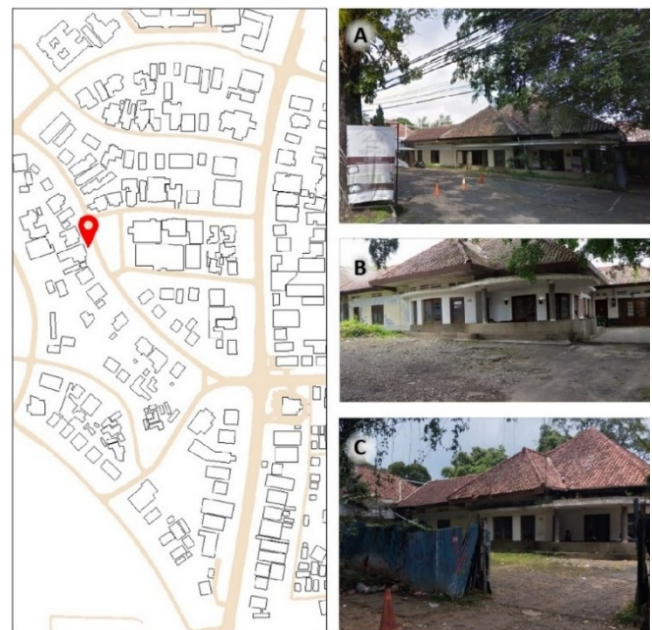


Gambar 11. Perkembangan tipologi bangunan di Jalan Pangrango dilihat dari Jalan Salak. (A) Tahun 1930 (dimodifikasi dari koleksi digital Leiden University Libraries (2025)), (B) Tahun 2013 (dimodifikasi dari Google Street View), (C) Tahun 2025

Berbeda dengan gaya arsitektur rumah di sepanjang Jalan Pajajaran yang dirancang dengan bentuk seragam, bentuk bangunan di Jalan Pangrango menunjukkan keberagaman yang lebih tinggi. Variasi ini disebabkan oleh perencanaan yang menyesuaikan bentuk serta ukuran kavling yang tidak seragam, sehingga menghasilkan konfigurasi bangunan yang lebih fleksibel dan dinamis. Hal ini mencerminkan pendekatan perancangan yang lebih adaptif terhadap kondisi eksisting lahan dan kebutuhan pemilik bangunan pada masanya.

Seiring dengan perkembangan fungsi kawasan, banyak bangunan di Jalan Pangrango telah mengalami perubahan, khususnya pada bagian fasad. Perubahan ini umumnya dilakukan untuk menyesuaikan fungsi baru bangunan sebagai *café*, rumah makan, atau usaha komersial lainnya, yang menuntut tampilan visual yang lebih menarik dan adaptif terhadap kebutuhan pasar. Meski demikian, masih terdapat sejumlah bangunan yang bentuk dan gaya arsitektur aslinya dipertahankan, sehingga menjadi penanda penting dalam upaya pelestarian nilai historis kawasan.

Salah satu contoh bangunan yang masih dipertahankan bentuk aslinya adalah bangunan yang sebelumnya dikenal sebagai *café Met Liefde*. *Café* ini terletak di Jalan Pangrango No. 16 (Gambar 12). Meskipun *café* tersebut saat ini telah berhenti beroperasi dan bangunan tersebut belum difungsikan kembali oleh pemiliknya, keberadaannya tetap memiliki nilai penting dalam menunjukkan jejak sejarah arsitektur kolonial di kawasan tersebut. Bangunan ini menjadi contoh bagaimana elemen arsitektural masa lalu masih dapat dikenali di tengah dinamika perubahan fungsi dan wajah kawasan secara keseluruhan.



Gambar 12. Perkembangan tipologi bangunan *café* Liefde (A) Tahun 2013 (dimodifikasi dari Google Street View). (B) Tahun 2017 (dimodifikasi dari Mulyo (2017)). (C) Tahun 2025

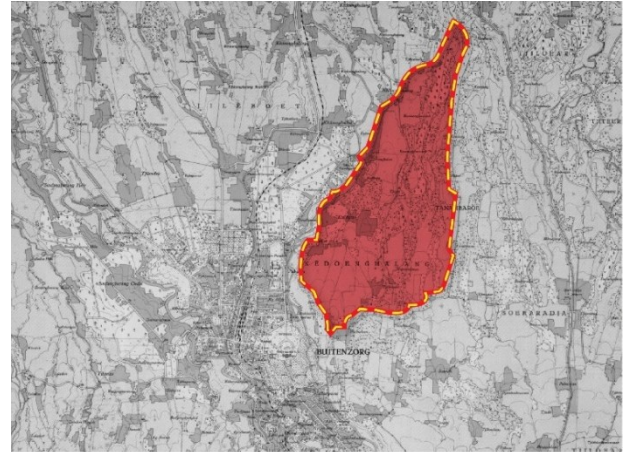
### Identifikasi Perkembangan Narasi

Rencana perluasan *Gementee Buitenzorg* ke arah timur awalnya hendak dilakukan pada tahun 1917, akan tetapi rencana tersebut cukup ditentang karena membutuhkan biaya yang cukup besar. Karena hal tersebut, perluasan *gementee Buitenzorg* baru terealisasi pada tahun 1929. Perluasan dilakukan dengan pembangunan rumah-rumah di Kedung Halang. Pembangunan tersebut dilakukan di sekitar kawasan Taman Kencana, yaitu kawasan permukiman di Jalan Pajajaran dan Pangrango. Hal ini ditunjukkan oleh artikel *Bataviaasch*

*Nieuwsblad* yang terbit pada 25 Mei 1917 dan *Het Nieuws Van Den Dag* yang terbit pada 27 Februari 1929 (Gambar 13). Artikel tersebut berisi tentang pembangunan perumahan kecil di *Buitenzorg*. Pembangunan perumahan disebutkan dalam rapat pertama Dewan Komisaris dari N.V. Perumahan Rakyat *Buitenzorg*. Hasil rapat tersebut diputuskan untuk melaksanakan rencana pembangunan 28 rumah, yang terdiri dari 16 rumah untuk orang Eropa dan 12 rumah untuk penduduk pribumi, dengan total biaya 128.000 gulden. Keseluruhan proyek ini didasarkan pada prinsip profitabilitas. Harga sewa rumah-rumah Eropa bervariasi antara 40 hingga 75 gulden per bulan, sedangkan rumah-rumah pribumi disewakan dengan harga antara 10 hingga 13 gulden per bulan. Rumah-rumah untuk orang Eropa akan dibangun di tanah milik pemerintah Kota *Buitenzorg*, di Kedung Halang, di sebelah timur kompleks sekolah *Veeartsen* (Sekolah Kedokteran Hewan). Sementara itu, rumah-rumah untuk penduduk pribumi akan dibangun di Sempur, antara *Ambachtsschool* (Sekolah Kejuruan) dan jembatan kecil di atas Sungai Ciliwung.

Seiring dengan dinamika perkembangan wilayah dan meningkatnya kebutuhan administratif di Kota Bogor, terjadi berbagai penyesuaian terhadap batas-batas wilayah administratif, baik pada tingkat kecamatan maupun kelurahan. Perubahan ini tidak hanya mencerminkan pertumbuhan fisik kota, tetapi juga kebutuhan akan tata kelola wilayah yang lebih efisien dan responsif terhadap kepadatan penduduk serta perkembangan fungsi lahan. Saat ini, kawasan yang meliputi Jalan Pajajaran dan Pangrango berada dalam cakupan wilayah administratif Kecamatan Bogor Tengah, khususnya masuk ke dalam wilayah Kelurahan Babakan. Kawasan ini dikenal sebagai salah satu pusat pertumbuhan kota yang memiliki nilai historis dan fungsi perkotaan yang tinggi, terutama dalam sektor permukiman, perdagangan, dan pariwisata kota.

bahwa pertumbuhan Kota Bogor telah melampaui batas historisnya dan menuntut adanya penyesuaian terhadap batas-batas administratif, baik dalam bentuk reorganisasi wilayah maupun pembentukan kelurahan-kelurahan baru. Dengan demikian, perkembangan Kedung Halang menjadi representasi konkret dari bagaimana tekanan pembangunan perkotaan memicu perubahan struktur tata ruang, pergeseran fungsi lahan, serta redefinisi wilayah dalam kerangka perencanaan kota.



Area Kedung Halang

Gambar 14. Batas area Kedung Halang  
Sumber: Dimodifikasi dari koleksi digital Leiden University Libraries (2025)

**Visualisasi Lanskap Jalan Pajajaran dan Pangrango**

Visualisasi dari Jalan Pajajaran dalam 3 periode, yaitu tahun 1946, 2013, dan 2025 ditunjukkan oleh Gambar 15. Sementara itu, visualisasi Jalan Pangrango pada tahun 1946, 2013, dan 2025 ditunjukkan oleh Gambar 16. Kedua gambar tersebut menunjukkan bahwa terjadi perubahan pada lanskap dari tahun 1946 ke tahun 2013 dan 2025. Perubahan tersebut dapat diamati melalui berbagai elemen fisik yang mengalami transformasi, seperti jumlah dan jenis pohon, perubahan bentuk dan luas tajuk pohon, struktur batang, serta pola penanaman pohon di sepanjang ruas jalan. Selain itu, perubahan juga tampak pada elemen-elemen lanskap buatan seperti RTH yang sebelumnya berfungsi sebagai garis sempadan alami, keberadaan pagar tanaman, serta pelebaran jalan yang berdampak pada pengurangan elemen vegetasi. Elemen lain yang turut mengalami modifikasi adalah pembatas jalan, tampilan fasad bangunan, serta gaya arsitektur yang digunakan.

Keseluruhan perubahan yang terjadi mencerminkan proses adaptasi lanskap terhadap dinamika fungsi kawasan yang terus berkembang seiring waktu. Transformasi ruang yang berlangsung saat ini menunjukkan adanya pergeseran orientasi dalam penataan kawasan, yang kini lebih diarahkan untuk menunjang berbagai kepentingan perkotaan modern. Beberapa di antaranya mencakup peningkatan aksesibilitas antar-ruang, efisiensi mobilitas baik bagi kendaraan maupun pejalan kaki, serta optimalisasi fungsi ruang untuk kegiatan ekonomi melalui komersialisasi kawasan. Perubahan ini sekaligus menjadi indikasi bahwa penataan ruang di kawasan tersebut tidak lagi semata-mata berorientasi pada aspek ekologis dan estetika sebagaimana pada masa sebelumnya, melainkan mulai bergeser ke arah pemenuhan kebutuhan praktis, fungsional, dan ekonomi kota. Artinya, perubahan visual dan fisik lanskap tidak dapat dipisahkan dari perubahan paradigma dalam penggunaan ruang.

<p><b>A</b></p> <p><b>Nog erger dan Petodjo.</b> Onze correspondent te Buitenzorg schrijft ons: In de plaats van het scheidend lid van den gemeenteraad dr. Smit is de heer H. J. Wigman Sr. gekozen. De heer Wigman is een tegenstander van het Kedoeng Halang-plan een fantasie van den heer Kiewiet de Jonge, waarbij het Bataviaasche Petodjo-plan maar kinderspel is. De ontwerper wil het particuliere land Kedoen Halang, oostelijk van Buitenzorg, koopen, over de Tji Liwoeng die het land van de kota scheidt bruggen slaan, een tramweg naar het land aanleggen enz. Hij stelt zich voor dat daar op Kedoeng Halang boulevards zullen verrijzen, met allemaal mooie woningen, waarheen half Batavia zal verhuizen, om van het andere mooi maar te zwijgen... het is nog nooit iemand gelukt een goede beschrijving te geven van een fata morgana! Waar de miljoenen vandaan moeten komen, die de uitvoering van het plan zal kosten, weet nog niemand. Gelukkig zijn de meeste raadsleden tegen het plan. Het nieuwste raadslid eveneens. Er zal dus wel niets van komen; voor een reprise van Petodjo behoeven wij hier te Buitenzorg voorloopig niet bang te zijn. Maar valt er voor de raden nu niets beters te doen dan zich het hoofd te breken met allerlei lichtelijk dwaze fantasieën?</p>	<p><b>B</b></p> <p><b>Kleinwoningbouw te Buitenzorg.</b> Heden-morgen had de eerste vergadering plaats van den Raad van Commissarissen der N. V. Volkshuisvesting Buitenzorg. Besloten werd tot het uitvoeren van een bouwplan omvattende in totaal 28 woningen, w. o. 16 Europeesche en 12 Inlandsche, kostende totaal 128 duizend gulden. Het geheel is opgezet op basis van rentabiliteit. De huurwaarde der Europeesche woningen zal variëren tusschen f 40.— en f 75.— per maand; die der Inlandsche woningen van f 10.— tot f 13.— 's maands. De Europeesche woningen worden ge bouwd op het aan de Gemeente Buitenzorg toebehoorende land Kedoeng Halang, ten Oosten van het gebouwen-complex der Veeartsen-school; de Inlandsche woningen komen op Sempoor, tusschen de Ambachts-school en het bruggetje over de Tjilwoeng.</p>
---	---

Gambar 13. Artikel pada media Belanda. (A) *Bataviaasch Nieuwsblad* dan (B) *Het Nieuws Van Den Dag*

Sementara itu, wilayah Kedung Halang yang dahulu merupakan bagian dari wilayah yang lebih luas pada masa kolonial maupun awal kemerdekaan (Gambar 14), kini telah menjadi salah satu kelurahan yang berada di bawah administrasi Kecamatan Bogor Utara. Perkembangan ini tidak hanya menggambarkan perubahan fisik semata, tetapi juga mencerminkan pergeseran struktur spasial Kota Bogor secara keseluruhan, di mana batas-batas wilayah yang dahulu bersifat agraris, kini mulai terserap ke dalam sistem kota yang lebih kompleks dan terintegrasi. Hal ini juga menjadi indikator



Gambar 15. Visualisasi lanskap Jalan Pajajaran. (A) Tahun 1946, (B) Tahun 2013, (C) Tahun 2025



Gambar 16. Visualisasi lanskap Jalan Pangrango. (A) Tahun 1946, (B) Tahun 2013, (C) Tahun 2025

### Analisis Visual Temporal Lanskap Kolonial berdasarkan Persepsi Masyarakat

#### Analisis Visual Lanskap Kolonial Jalan Pajajaran

Perubahan visual lanskap kolonial pada Jalan Pajajaran dalam 3 kurun waktu ditunjukkan oleh grafik SD pada Gambar 17. Pada grafik tersebut digambarkan bahwa beberapa aspek penilaian bersifat fluktuatif. Lanskap kolonial Jalan

Pajajaran pada tahun 1946 dari segi estetika digambarkan memiliki visual yang indah, harmonis, berkesinambungan, teratur, dan cenderung mengesankan. Meskipun demikian, lanskap pada masa tersebut juga dinilai memiliki karakter yang agak monoton dan repetitif. Penilaian dari aspek kesejarahan, menunjukkan bahwa visual lanskap pada tahun 1946 terkesan biasa dan tidak dikenal oleh masyarakat. Namun, visual lanskap mencerminkan keaslian, sisi historis,

gambaran kolonial, memiliki kesan alami, mudah diingat, dan masih terpelihara dengan baik. Sementara itu, dari aspek ekologis, visual lanskap Jalan Pajajaran pada tahun 1946 memperoleh penilaian positif secara menyeluruh. Masyarakat menilai kawasan ini sebagai ruang yang nyaman untuk dilalui maupun dinikmati secara visual. Visual lanskap memiliki kesan kokoh, rindang, tenang, sejuk, sederhana, dan lapang, dan terbuka. Hal ini bisa terlihat dari penataan pohon Mahoni pada lanskap jalan ini yang turut menciptakan kesan tersebut. Selain itu, adanya RTH yang cukup luas juga menciptakan karakter terbuka.

Pada tahun 2013, yakni setelah diberlakukannya P3KP, visual lanskap kolonial dari aspek estetika digambarkan masih menampilkan keindahan dan keharmonisan, meskipun menurun dibandingkan tahun 1946. Selain itu, visual lanskap dinilai cenderung variatif, dinamis serta berwarna-warni. Hal ini menunjukkan peningkatan dibandingkan tahun 1946. Meski aspek keteraturan dan kesinambungan visual dinilai telah berkurang, sebagian masyarakat atau pengamat masih menilai bahwa lanskap pada periode ini cukup memberikan kesan yang mengesankan dari segi estetika. Namun demikian, ketika dilihat dari perspektif kesejarahan, lanskap kolonial pada tahun 2013 mulai kehilangan identitas aslinya. Citra visualnya dinilai cenderung tidak lagi dikenal atau melekat dalam ingatan kolektif sebagai lanskap kolonial yang otentik. Lanskap tersebut mulai dianggap biasa, bahkan cenderung sudah mengalami banyak intervensi atau rekayasa dan menampilkan karakter yang futuristik serta modern. Hal ini menunjukkan bahwa walaupun sudah diberlakukannya P3KP, visual lanskap kolonial mengalami perubahan signifikan. Dilihat dari aspek ekologis, visual lanskap kolonial pada tahun 2013 dijelaskan terkesan tidak nyaman, rapuh, ramai, gersang, panas, kompleks, padat, dan terbuka. Hal ini menandakan degradasi lingkungan yang disebabkan berubahnya struktur dan tajuk pepohonan serta juga RTH.

Pada tahun 2025, visual lanskap kolonial cenderung mengalami penurunan apabila dibandingkan dengan kondisi pada tahun 2013, meskipun penurunan tersebut tidak tergolong drastis maupun signifikan. Jika ditinjau dari aspek estetika, visual lanskap masih dinilai menampilkan unsur keindahan dan relatif mencerminkan tingkat keharmonisan yang cukup. Selain itu, penurunan juga tercermin dari berkurangnya kesan variatif, dinamis, berwarna, berkesinambungan, dan teratur. Di sisi lain, visual lanskap juga dinilai cenderung membosankan.

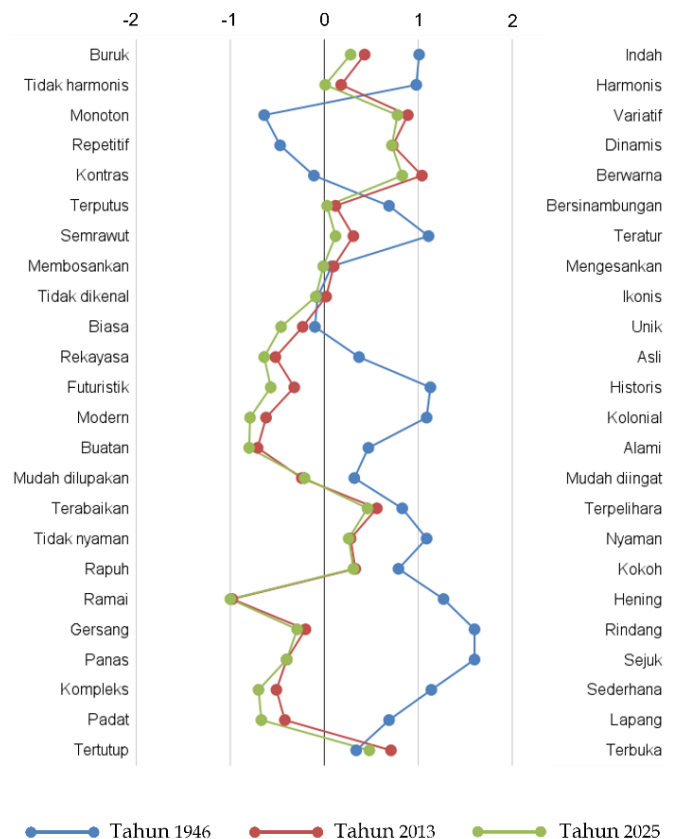
Berdasarkan aspek kesejarahan, visual lanskap pada tahun 2025 dipersepsikan sebagai tidak dikenal, bersifat biasa, hasil rekayasa, serta menunjukkan kecenderungan yang semakin futuristik, modern, dan memperlihatkan kesan buatan. Visual lanskap dinilai mudah dilupakan dan cenderung terabaikan. Lanskap dianggap lebih mudah dilupakan dan tidak lagi memiliki daya tarik sebagai bagian dari narasi sejarah kota. Sementara itu, dari perspektif ekologis, visual lanskap dinilai semakin tidak nyaman, rapuh, ramai, gersang, panas, kompleks, dan padat. Kendati demikian, visual lanskap masih menunjukkan adanya keterbukaan.

**Analisis Visual Lanskap Kolonial Jalan Pangrango**

Perubahan visual lanskap kolonial pada Jalan Pangrango dalam 3 kurun waktu ditunjukkan oleh grafik SD pada Gambar 18. Pada grafik tersebut, terlihat perubahan penilaian terhadap visual lanskap kolonial berdasarkan perubahan tahun. Pada tahun 1946, visual lanskap kolonial di Jalan Pangrango dari segi estetika digambarkan sebagai lanskap yang indah, harmonis, berkesinambungan, teratur, dan mengesankan. Namun demikian, lanskap pada tahun

tersebut dinilai monoton, repetitif, dan kontras. Hal ini mungkin disebabkan oleh keterbatasan pilihan material dan jenis vegetasi yang digunakan pada masa tersebut. Berdasarkan aspek kesejarahan, visual lanskap pada tahun 1946 dinilai ikonik, unik, masih menampilkan keaslian, sisi historis dan kolonial, serta dipersepsikan sebagai lanskap yang alami, mudah diingat, dan terpelihara. Dilihat dari segi ekologis, visual lanskap pada Jalan Pangrango dipersepsikan sebagai lanskap yang nyaman, kokoh, tenang, rindang, sejuk, sederhana, lapang, dan terbuka. Hal ini memperlihatkan adanya penataan ruang yang mempertimbangkan aspek ekologis dengan baik. Keberadaan vegetasi besar seperti pohon mahoni yang berjajar di sepanjang jalan, serta kesesuaian RTH, turut mendukung terciptanya kualitas visual yang nyaman dan berkelanjutan. Hal ini mencerminkan bahwa perencanaan kawasan pada masa itu sudah mempertimbangkan prinsip keberlanjutan lingkungan.

Pada tahun 2013, visual lanskap Jalan Pangrango dari segi estetika digambarkan sebagai lanskap yang indah, harmonis, variatif, dinamis, berwarna-warni, berkesinambungan, teratur, dan mengesankan. Beberapa penilaian mengalami penurunan, namun tetap mempertahankan aspek estetika, dan beberapa aspek lainnya mengalami peningkatan. Berdasarkan aspek kesejarahan, visual lanskap Jalan Pangrango pada tahun 2013 masih menampilkan karakteristik yang mencerminkan identitas historis kawasan. Keberadaan elemen-elemen ikonik masih dapat dikenali, meskipun aspek keunikan dinilai bersifat netral, yang menunjukkan adanya transisi nilai antara yang lama dan yang baru. Lanskap masih menyimpan narasi historis, namun telah mengalami modifikasi tertentu yang menyebabkan munculnya kesan rekayasa. Karakter visual mulai menampilkan ciri-ciri futuristik dan modern, yang menunjukkan pengaruh kuat



Gambar 17. Penilaian terhadap visual temporal lanskap Jalan Pajajaran

dari perkembangan zaman dan tekanan urbanisasi. Visual kawasan juga cenderung dianggap bersifat buatan, menandakan bahwa elemen-elemen alami maupun historis telah dipadukan atau digantikan dengan bentuk-bentuk baru hasil intervensi manusia. Meskipun demikian, lanskap tetap dinilai mudah diingat oleh masyarakat, menandakan bahwa identitas kawasan masih bertahan, meski dalam bentuk yang telah mengalami perubahan. Hal ini mengindikasikan bahwa visual lanskap masih terus dipertahankan pada jalan tersebut. Sementara itu, dari segi ekologis, visual lanskap dinilai masih nyaman, kokoh, hening, rindang, sejuk, sederhana, lapang, dan terbuka. Hal ini menunjukkan bahwa pepohonan dan RTH pada jalan ini masih dilestarikan, meskipun mengalami penurunan, dan sudah berkembang menjadi area komersial.

Persepsi masyarakat juga mengindikasikan bahwa visual kawasan ini mulai menampilkan kesan buatan, sebagai hasil dari modifikasi dan penataan ulang elemen-elemen lanskap, baik secara fisik maupun fungsional.

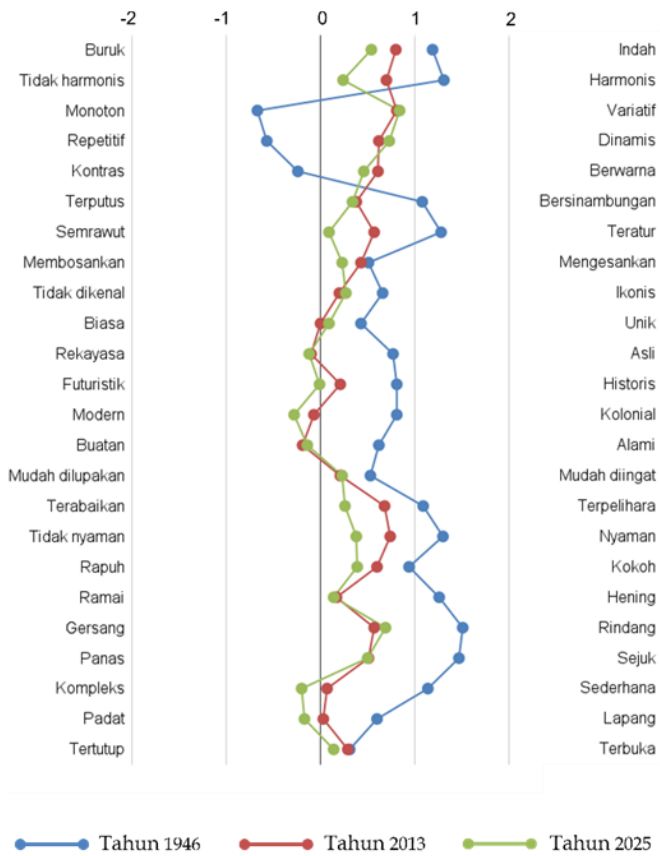
Berdasarkan aspek ekologis, visual lanskap Jalan Pangrango masih dinilai memberikan kenyamanan lingkungan yang cukup tinggi. Karakter ruang yang teduh dan sejuk masih dapat ditemukan, sebagian besar berkat keberadaan vegetasi besar seperti pohon mahoni yang tetap dipertahankan, terutama di sisi kiri jalan. Meskipun usia pohon tersebut telah melampaui satu abad, kondisi fisiknya tetap menunjukkan ketahanan dan kontribusi ekologis yang signifikan, baik sebagai penyaring udara maupun sebagai penyedia keteduhan. Suasana jalan digambarkan hening, rindang, dan terbuka, yang mendukung kualitas iklim mikro kawasan. Akan tetapi, seiring dengan meningkatnya aktivitas dan intensitas penggunaan lahan, visual lanskap juga dinilai menjadi lebih padat dan kompleks. Tingkat kepadatan ini merupakan refleksi dari kebutuhan masyarakat terhadap ruang kota yang multifungsi dan efisien, sehingga memunculkan tantangan baru dalam mempertahankan fungsi ekologis lanskap di tengah tekanan urbanisasi, terutama di Kota Bogor (Anwar dan Kaswanto 2021). Perubahan fungsi ruang yang terjadi di sepanjang Jalan Pangrango tidak hanya berdampak pada struktur bangunan, tetapi juga pada konfigurasi ekologis lanskap, yang kini harus beradaptasi dengan dinamika kebutuhan manusia terhadap ruang.

**SIMPULAN DAN SARAN**

**Simpulan**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, disimpulkan hasil sebagai berikut, yakni pertama bahwa visualisasi lanskap kolonial di Jalan Pajajaran dan Pangrango menunjukkan bahwa lanskap kolonial Kota Bogor pada tahun 1946 pada Kawasan tersebut digambarkan sebagai lanskap yang indah, bernilai sejarah, dan ekologis. Setelah diberlakukan P3KP, yaitu tahun 2013, lanskap kolonial pada kedua jalan mengalami perubahan karena berubahnya RTRW Kota Bogor. Hal tersebut juga terjadi pada tahun 2025. Perubahan terhadap lanskap kolonial terjadi karena pengembangan kawasan menjadi pusat ekonomi kota dan area strategis.

Kedua, berdasarkan persepsi masyarakat, visual lanskap kolonial di Jalan Pajajaran dan Pangrango mengalami perubahan dari segi estetika, historis, dan ekologis dalam tiga periode waktu, yakni tahun 1946, 2013, dan 2025. Perubahan tersebut mencerminkan adanya fluktuasi dalam penilaian masing-masing aspek. Secara umum, lanskap kolonial menunjukkan peningkatan pada beberapa aspek estetika, seperti menjadi lebih variatif, dinamis, dan berwarna. Namun, aspek estetika lainnya tidak menunjukkan perubahan yang signifikan. Berdasarkan aspek kesejarahan, visual lanskap kedua jalan dinilai mengalami penurunan, yang mengindikasikan semakin lemahnya nilai sejarah dalam lanskap. Sementara itu, dari aspek ekologis, lanskap Jalan Pajajaran dinilai mengalami penurunan, sedangkan lanskap Jalan Pangrango tidak menunjukkan perubahan yang signifikan. Persepsi masyarakat dapat menjadi dasar penting dalam mengkaji lebih lanjut upaya pelestarian lanskap kolonial di Jalan Pajajaran dan Pangrango. Pada Jalan Pangrango, upaya pelestarian dapat difokuskan pada peningkatan aspek kesejarahan dan mempertahankan aspek ekologis serta estetika kawasan. Sedangkan, pada Jalan Pajajaran, pelestarian dapat diarahkan pada peningkatan aspek ekologis dan kesejarahan, disertai upaya mempertahankan aspek estetika pada lanskap kawasan.



Gambar 18. Penilaian terhadap visual temporal lanskap Jalan Pangrango

Pada tahun 2025, visual lanskap Jalan Pangrango juga mengalami perubahan berdasarkan persepsi masyarakat. Berdasarkan aspek estetika, visual lanskap dinilai masih menampilkan keindahan, keharmonisan, lebih variatif, dinamis, berwarna, berkesinambungan, teratur, dan mengesankan. Meskipun beberapa aspek mengalami penurunan, akan tetapi sisi estetika jalan ini masih dipertahankan walaupun terjadi perubahan fungsi bangunan. Berdasarkan konteks kesejarahan, lanskap Jalan Pangrango tahun 2025 digambarkan sebagai ruang yang memiliki karakter ikonis dan unik. Citra visual kawasan dianggap mudah dikenali dan diingat, serta menunjukkan adanya upaya pelestarian terhadap elemen-elemen historis yang masih tersisa. Namun, seiring berkembangnya kota dan tuntutan akan penyesuaian fungsi ruang, lanskap juga semakin menunjukkan pengaruh dari intervensi manusia. Lanskap kini menampilkan karakter yang lebih futuristik dan modern, yang walaupun mencerminkan kemajuan, juga turut menyamarkan sebagian identitas historis aslinya.

## Saran

Penelitian lanjutan diperlukan guna mendukung serta memberikan masukan bagi kebijakan yang berkaitan dengan P3KP. Pandangan masyarakat terhadap perubahan lanskap dari segi estetika, sejarah, dan ekologis dapat dijadikan acuan dalam merumuskan arah perencanaan pelestarian yang relevan dengan kondisi dan kebutuhan setempat. Sementara itu, kolaborasi dengan para ahli, seperti arsitek lanskap dan arsitek, perlu dilakukan untuk memperkuat strategi penataan lanskap kolonial di kedua koridor jalan tersebut, maupun dalam skala yang lebih luas di Kota Bogor. Lebih jauh, upaya perencanaan harus disinergikan dengan RTRW Kota Bogor guna mendukung visi dari keberlanjutan Kota Bogor sebagai Kota Pusaka.

## DAFTAR PUSTAKA

- [BPPI] Badan Pelestarian Pusaka Indonesia. 2013. *Piagam Pelestarian Kota Pusaka Indonesia*. Jakarta Pusat.
- [Leiden University]. Leiden University Libraries. 2025. Digital Collections. [diakses 2024 Jul 13] <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/>
- [Perda] Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 6 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor Tahun 2011–2031. 2021.
- [Perda] Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011–2031. 2011.
- [Perwali] Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2024 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan A Samida dan Wilayah Perencanaan D Purwa Tahun 2024–2044. 2024.
- Ahyar WN, Sunjayadi A. 2022. Karsten Plan: Peran Ir. Thomas Karsten dalam Pengembangan Pemukiman Eropa di Buitenzorg 1903-1942. *Historia* 2(5): 157–166. <https://doi.org/10.17509/historia.v5i2.50941>
- Anggraini R, Nurhayati. 2011. Studi Potensi Lanskap Bersejarah untuk Pengembangan Wisata Sejarah di Kota Bengkulu. *Jurnal Lanskap Indonesia* 3(1): 47–57. <https://doi.org/10.29244/jli.2011.3.1%25p>
- Anwar S, Kaswanto RL. 2021. Analysis of Ecological and Visual Quality Impact on Urban Community Activities in Bogor City. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 879(1): 012035. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/879/1/012035>
- Bakri AF, Ibrahim N, Ahmad SS, Zaman NQ. 2015. Public Perception on the Cultural Significance of Heritage Buildings in Kuala Lumpur. *Procedia Social and Behavioral Sciences* 202: 294–302. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.08.233>
- Duan J, Lan W, Jiang Y. 2022. An Evaluation Approach to Spatial Identity in Historic Urban Areas from a Humanistic Perspective. *Frontiers of Architectural Research* 11(5): 806–814. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2021.12.009>
- Gort J. 2025. Koleksi digital. [diakses 2024 Jul 20] <https://indiegangers.nl/>
- Gunawan A, Nurhayati, Hadi AA. 2023. Estetika Lingkungan. Klaten: Lakeisha.
- Gunawan A, Yoshida H. 1994. Visual Judgment on Landscapes Bogor Municipality. *Kyoto University Forest Bulletin*. 66: 119–131. [https://repository.kulib.kyoto-u.ac.jp/dspace/bitstream/2433/192063/1/frk\\_066\\_119.pdf](https://repository.kulib.kyoto-u.ac.jp/dspace/bitstream/2433/192063/1/frk_066_119.pdf)
- Gunawan A. 2005. Evaluasi Kualitas Estetika Lanskap Kota Bogor. *Jurnal Lanskap Indonesia* 1(1): 21–24. <https://repository.ipb.ac.id/jspui/bitstream/123456789/46480/2/andi%20gunawan.pdf>
- Hartanti NB. 2014. Karakter Streetscape sebagai Pembentuk Identitas Kota Bogor. *Seminar Nasional Riset Arsitektur dan Perencanaan*.
- Hartanti NB. 2016. Karakter Streetscape sebagai Pembentuk Identitas Kota Bogor [disertasi]. Institut Teknologi Bandung: Bandung 3(2): 8.
- Hasibuan MSR, Nurhayati HSA, Kaswanto RL. 2014. Karakter Lanskap Budaya Rumah Larik di Kota Sungai Penuh, Provinsi Jambi. *Jurnal Lanskap Indonesia* 6(2): 13–20. <https://doi.org/10.29244/jli.v6i2.16558>
- Ilmi MR, Kaswanto RL, Nurhayati HSA. 2022. A Cultural-History Analysis on Malay-Islamic Heritage of Siak Sri Indrapura through the Historical Urban Landscape Approach in Pekanbaru City. *JUSPI (Jurnal Sejarah Peradaban Islam)* 6(1): 78–90. <http://doi.org/10.30829/juspi.v6i1.12160>
- Kencana IP, Nurhayati. 2011. Studi Potensi Lanskap Sejarah untuk Pengembangan Wisata Sejarah di Kota Bogor. *Jurnal Lanskap Indonesia* 2(1): 7–14. <https://doi.org/10.29244/jli.2010.2.1>
- Lestari G, Gunawan A. 2010. Pengaruh Bentuk Kanopi Pohon terhadap Kualitas Estetika Lanskap Jalan. *Jurnal Lanskap Indonesia* 2(1): 30–35. <https://doi.org/10.29244/jli.2010.2.1.%25p>
- Ploder A, Eder A. 2015. Semantic Differential. *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. 2(21): 563–571. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.03231-1>
- Prasetyo B, Indrasari F, Marpaung MAS, Anisya I, Pandini I, Senjaya SM. 2023. Potret, Isu, Tantangan, dan Rekomendasi Kebijakan Perkotaan di Indonesia: Pelajaran dari The 2<sup>nd</sup> National Urban Forum. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. <https://doi.org/10.1016/b978-0-08-097086-8.03231-1>
- Rianate CA, Gunawan A, Hadi AA. 2024. Evaluasi Kualitas Estetika Lanskap Kawasan Ekowisata Cengkih Afo, Ternate, Maluku Utara. *Jurnal Lanskap Indonesia* 16(2): 224–230. <https://doi.org/10.29244/jli.v16i2.55285>
- Sanoff H. 2016. *Visual Research Methods in Design*. New York (NY): Routledge Revivals. <https://doi.org/10.4324/9781315541822>
- Santosa H, Ramli S, Bahar F. 2020. 3D Spatial Development of Historic Urban Landscape to Promote a Historical Spatial Data System. *Academic Research Community Publication* 4(2): 01–13. <https://doi.org/10.21625/archive.v4i2.751>
- Sari P, Munandar A, Fatimah IS. 2019. Kajian Place Dependence Warisan Budaya Wujud pada Sumbu Filosofi di Kota Yogyakarta. *Jurnal Lanskap Indonesia*. 6(2): 1–10. <https://doi.org/10.29244/jli.v11i1.20834>
- Suryorini ACS. 2010. Karsten dalam Perencanaan Kota dan Permukiman di Kota Malang. *NALARs* 9(2): 117–138. <https://doi.org/10.24853/nalars.9.2.%25p>
- Syam FH, Nurhayati, Arifin HS. 2019. Kajian Potensi Lanskap untuk Pengembangan Wisata Sejarah Kota Medan. *Jurnal Lanskap Indonesia* 11(2): 48–54. <https://doi.org/10.29244/jli.v11i2.22739>
- Tamimi N, Fatimah IS, Hadi AA. 2020. Tipologi Arsitektur Kolonial di Indonesia. *Vitruvian Jurnal Arsitektur Bangunan dan Lingkungan* 10(1): 45. <https://doi.org/10.22441/vitruvian.2020.v10i1.006>
- Triharto W, Hidayat R, Firman R. 2019. Kajian Perencanaan Penataan Kota Pusaka Bogor. *Lakar Jurnal Arsitektur* 1(1): 81. <https://doi.org/10.30998/lja.v1i1.3237>
- Wihardiyanto D, Ikaputra I. 2019. Pembangunan Permukiman Kolonial Belanda di Jawa: Sebuah Tinjauan Literatur. *National Academic Journal of Architecture* 6(2): 146. <https://doi.org/10.24252/nature.v6i2a5>