

Expansi Morfologi Perkotaan di Kota Pelabuhan Makassar

Dara Fitriani¹, Naoki Tsurusaki², Asta Juliarman Hatta³

^{1,3} Department of Architecture, Faculty of Engineering, Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo, Indonesia

² Department of Architecture and Urban Design, Faculty of Human-Environment Studies, Kyushu University, Fukuoka, Japan

email: darafitriani110394@ung.ac.id

Abstrak

Artikel ini menelusuri perkembangan morfologi antarmuka kota pelabuhan Makassar selama berabad-abad dalam empat periode waktu yang relevan secara historis yang terbentang dari awal abad ke-20 hingga saat ini. Makassar merupakan kota pasca industri yang memiliki konsep kota waterfront yang menginspirasi pembentukan kota tepi laut lainnya di Indonesia. Proyek reklamasi terbesar di Indonesia sedang dibangun di kota Makassar sebagai kawasan pusat bisnis di Indonesia. Namun, belum banyak penelitian yang dilakukan untuk mengkaji lebih detail tentang kondisi morfologi perkotaan di kota Pelabuhan. Penelitian ini akan membahas proses perubahan ekspansi morfologi kota Makassar dari waktu ke waktu dari segi tata guna lahan, blok struktur bangunan dan struktur spasial. Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kota pelabuhan di kota Makassar telah mengalami perubahan dan perluasan wilayah yang terbagi dalam 4 (empat) Periode waktu yaitu pembangunan, rekonstruksi, revitalisasi dan regenerasi. Jaringan struktur jalan di Kota Makassar secara morfologis terus berkembang tidak teratur dengan banyak simpang miring. Saat ini, pembangunan ekspansi kota sangat condong ke arah selatan sebagai pemanfaatan daerah baru.

Kata kunci: ekspansi, kota pelabuhan, kualitas spasial, morfologi perkotaan, pasca industri

Abstract

This article traces the morphological development of the Makassar city-harbor interface over the centuries in four historically relevant time periods spanning from the early 20th century to the present. Makassar is a post-industrial city that has a waterfront city concept that inspires the formation of other seaside cities in Indonesia. The largest reclamation project in Indonesia is being built in the city of Makassar as the central business district in Indonesia. However, not much research has been conducted to examine in more detail the urban morphology conditions in the port city. This study will discuss the process of changing the morphological expansion of the city of Makassar from time to time in terms of land use, building block structures and spatial structures. The research method used in this article is a qualitative method with a case study approach. The results of the study show that the port city in Makassar city has undergone changes and expansion of the area which is divided into 4 (four) time periods, namely development, reconstruction, revitalization and regeneration. The road structure network in Makassar City continues to grow irregularly morphologically with many oblique intersections. Currently, the development of the city expansion is leaning towards the south as the utilization of new areas.

Keywords: expansion, harbor city, post-industrial, spatial quality, urban morphology

Diterima : 31 Oktober 2022
Disetujui : 27 Desember 2022
Dipublikasi : 31 Desember

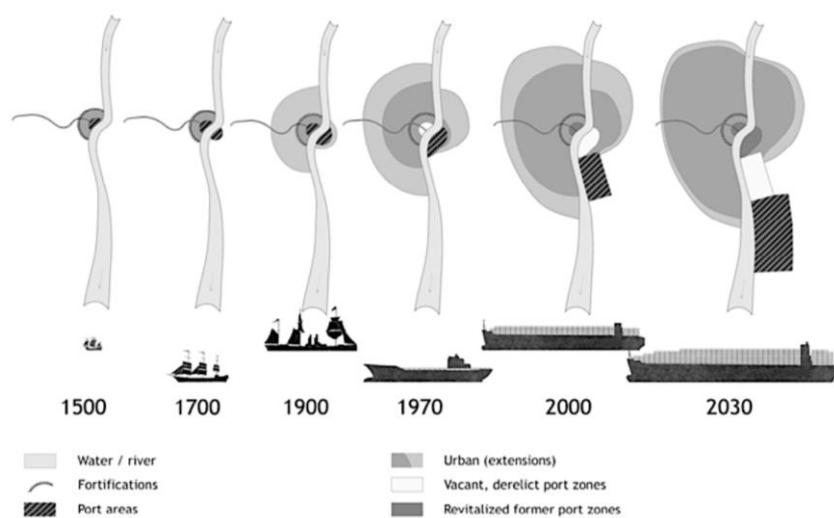
©2020 Dara Fitriani, Naoki Tsurusaki, Asta Juliarman Hatta
Under the license CC BY-SA 4.0

Pendahuluan

Secara historis, kawasan waterfront industri banyak digunakan untuk kegiatan pelabuhan. Pembangunan yang dibangun di sepanjang tepi laut merupakan sumber utama potensi bagi banyak kota. Evolusi perkotaan pasca industri berusaha untuk pemadatan di

sepanjang Kawasan tepi air waterfront, dengan fokus pada program inovatif dan struktur arsitektural dengan potensi elemen air sebagai bagian dari atmosfer.

Teori analitis Hoyle dikembangkan menjadi evolusi kawasan pelabuhan dengan menyelidiki setiap siklus konversi dalam konteks aktual lokal. Restrukturisasi telah terjadi dalam skala global di Brisbane selama beberapa dekade terakhir. Telah banyak perubahan yang terjadi pada daerah batas perairan (Schubert, 2010). Jaringan jalan telah mempengaruhi pola spasial dan struktur pembangunan perkotaan, sehingga perluasan kawasan terbangun diasumsikan tumbuh secara akretif dan linier di sepanjang jalan-jalan utama (Mundia & Aniya, 2005).



Gambar 1 Fenomena Evolusi Tepi Laut

Sumber: Schubert, Dirk (2010)

Bentuk perkotaan yang padat dan lebih luas memiliki dampak lingkungan yang sangat berbeda (Schneider & Mertes, 2014). Baik dari segi lahan maupun populasi, urbanisasi yang cepat telah membentuk dan mengubah struktur internal kota (Deng et al., 2021). Urbanisasi di negara berkembang dibandingkan dengan negara maju mempercepat prosesnya dan masalah ini menyebabkan perluasan fisik tanpa program apapun di kota-kota, menyebabkan efek berbahaya pada lingkungan alam dan lahan pertanian di pinggiran kota (Parsipour et al., 2019). Ada perdebatan kontroversial dalam diskusi tentang strategi perencanaan praktis untuk merevitalisasi kawasan pelabuhan tertinggal terkait dengan isu-isu teoritis, prioritas dan tujuan. Kawasan pasca-industri merupakan sumber daya lingkungan yang perlu dikembalikan ke penggunaan produktif, dan diintegrasikan kembali ke masyarakat sekitar (Loures, 2015). Proses regenerasi kawasan tepi pantai membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang tidak sedikit, sehingga terkadang muncul pembaruan baru. Kawasan ini berpotensi untuk

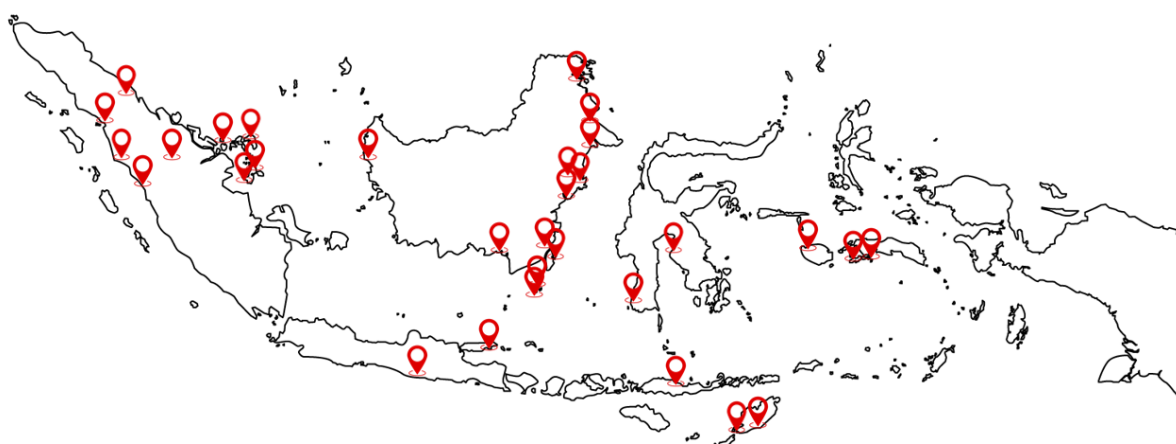
menggunakan fungsi kawasan baru seperti perumahan, perkantoran dan pariwisata yang dapat mengintegrasikan struktur perkotaan. Ini merupakan tantangan besar bagi para perencana kota untuk meregenerasi kota terbelakang menjadi kota baru yang potensial (Wrenn, 1995).

Air adalah sumber daya alam yang digunakan oleh manusia untuk memanfaatkan semua kegiatan seperti industri, rekreasi, pertanian dan lingkungan. (Kürkçüoğlu & Oya, 2013) Keberadaan unsur air di perkotaan juga berpengaruh besar terhadap pembentukan permukiman baru. (Moretti, 2008), kawasan waterfront sebelumnya digunakan oleh masyarakat di kota-kota pra-industri sebagai tempat berkembangnya aktivitas perkotaan. Hal tersebut menyebabkan eratnya hubungan antara keberadaan kota dan tepian air. Namun seiring berkembangnya era industri, aktivitas perkotaan waterfront kemudian bergeser menjadi pusat dan digantikan oleh aktivitas pelabuhan, pergudangan dan industri. Fenomena yang terjadi di era pra industri kemudian terjadi lagi ketika air dianggap sebagai sesuatu yang berpotensi mahal yang diminati masyarakat. Tuntutan aktivitas pelabuhan yang semakin besar memaksa keberadaan pelabuhan berpindah ke pinggir kota dan digantikan oleh pusat rekreasi dan perdagangan (Pekin, 2008). Diagram morfologi digunakan sebagai alat generalisasi untuk menyederhanakan representasi wilayah perkotaan ke dalam struktur, dan juga untuk memfasilitasi interpretasi dan perbandingan antara dua kota (Rossetto Ribeiro & Beloto, 2022).

Untuk perbaikan tepi laut yang efektif (Ragheb & EL-Ashmawy, 2020), disarankan untuk mengikuti strategi yang mempertimbangkan prioritas dan tanggung jawab sektor publik. Perbaikan waterfront diyakini dapat menjadi peluang bagi kemajuan ekonomi. Perkembangan sebuah kota tidak terlepas dari adanya beberapa aktivitas yang mempengaruhi baik dari aspek sosial, budaya, ekonomi dan perdagangan (Masrul & Samra, n.d.). Kolaborasi antara lembaga swasta dan pemerintah yang mengambil risiko dan tanggung jawab keuangan akan menjadi lebih dominan dalam perbaikan tepi laut di masa depan. Perlu mempertimbangkan kembali kriteria lanskap dan fasilitas, kontekstual, lingkungan, fungsional, formal dan teknologi dalam proses perancangan rencana tepi laut. Kriteria ini kemudian diketahui selama proses pengambilan keputusan desain. Kriteria ini termasuk pratinjau hasil lingkungan masa depan yang diharapkan dan penyebaran fitur desain proyek yang berkelanjutan.

Adanya kesadaran lingkungan mendorong pemerintah dan perancang kota memikirkan kembali bagaimana merevitalisasi kawasan pelabuhan yang tertinggal menjadi kawasan pusat ekonomi baru. Proyek regenerasi kota pasca industri kemudian menjadi ide yang efektif dan berkembang sejak tahun 1980-an (Sairinen & Kumpulainen, 2006). Asia Tenggara telah terletak di persimpangan rute perdagangan maritim selama berabad-abad, dan telah menjadi pusat perdagangan luar negeri dan pertukaran budaya sepanjang sejarah (Han & Beisi, 2016).

Pada tahun 2018, Kementerian Perhubungan di Indonesia menemukan 26 pelabuhan terbangkalai yang tersebar di beberapa kota di Indonesia (gambar 2). Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor; perluasan atau relokasi kawasan pelabuhan ke lokasi yang lebih luas sehingga dapat menampung lebih banyak kegiatan ekspor-impor barang dan serta proyek-proyek pelabuhan yang belum selesai karena perencanaan yang tidak lengkap. Hal ini menimbulkan berbagai permasalahan perkotaan bagi masyarakat sekitar. Berdasarkan situasi tersebut, Indonesia membutuhkan kajian tentang evolusi dan perluasan kawasan pasca industri yang menjadi identitas sebuah kota.



Gambar 2 Kawasan pelabuhan terbangkalai yang terdapat di beberapa kota di Indonesia

Sumber: Penulis (2022)

Penelitian ini merupakan kajian morfologi perkotaan secara umum dan kota pelabuhan secara khusus. Penelitian ini berfokus pada perluasan morfologi perkotaan di kota pelabuhan dengan melihat perkembangan tata ruang masa lalu dan masa kini di waterfront kota Makassar. pemanfaatan ruang fungsi perdagangan mengalami perkembangan yang cukup pesat dan signifikan dibandingkan pemanfaatan ruang fungsi Pendidikan (Arief, 2020).

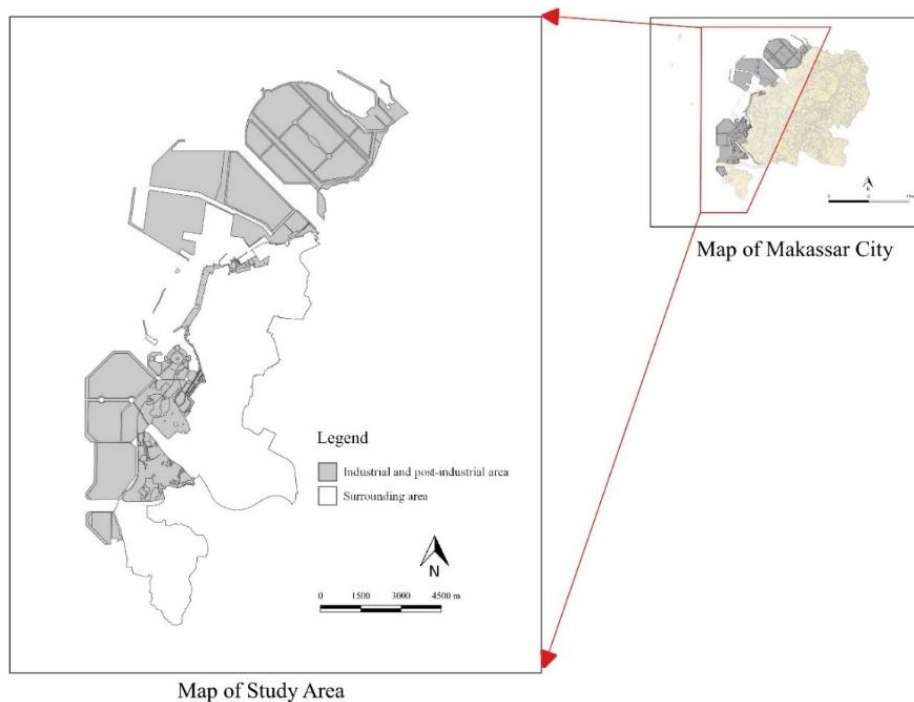
Metode

Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Penelitian ini dilakukan untuk mempelajari bagaimana fenomena urban expansion di waterfront city dapat terjadi secara sistematis dalam kurun waktu yang lama.

Data tanah konstruksi perkotaan dalam penelitian ini diperoleh dari otoritas pertanahan kota Makassar. Catatan pengalihan tanah dari tahun 1900 (masa lalu) dan 2022 (sekarang). Data morfologi dan demografi tersebut akan digunakan penulis untuk menganalisis proses evolusi kota pelabuhan di Makassar berdasarkan sejarah perkembangannya. Batas wilayah

studi kasus ditentukan dengan menggunakan tata guna lahan kota Makassar. Kawasan industri dan pasca industri di sepanjang pesisir Makassar akan digunakan sebagai studi kasus.

Penelitian ini akan membahas tentang perluasan morfologi perkotaan di kota pelabuhan dengan melihat perkembangan tata ruang masa lalu, sekarang dan masa depan di waterfront kota Makassar seperti yang ditunjukkan pada gambar di bawah ini.



Gambar 3 Studi kasus penelitian

Sumber: Penulis (2022)

Kawasan ini meliputi kawasan industri (pelabuhan Soekarno Hatta, pelabuhan Paotere dan pelabuhan baru) dan kawasan pasca industri (pantai Losari dan pelabuhan Rotterdam). Kawasan sekitar kota pelabuhan sejauh 3 km dari tepi perairan ke pusat kota diambil sebagai situasi lingkungan untuk mengevaluasi kualitas spasial Kota Makassar yang dipengaruhi oleh kota pelabuhan. Batas wilayah ini ditentukan melalui batas administrasi kota Makassar.

Hasil dan Pembahasan

Hasil

A. Tata Guna Lahan

1. Periode I (~1900) Construction

Tata kota Makassar pada awal abad ke-19 didominasi oleh lahan pertanian dengan pusat perekonomian dan perdagangan berada di Fort Rotterdam. Pada masa ini, wilayah selatan Makassar masih berupa pulau-pulau kecil dan pemukiman

penduduk disekitarnya. Perkembangan kota Makassar diawali dengan adanya Pelabuhan Rotterdam sebagai pusat kawasan Pelabuhan Makassar yang dibangun Belanda dengan padatnya aktivitas perdagangan. Sedangkan Pelabuhan Paotere digunakan sebagai kawasan pelabuhan perikanan.

2. Periode II (~1945) Reconstruction

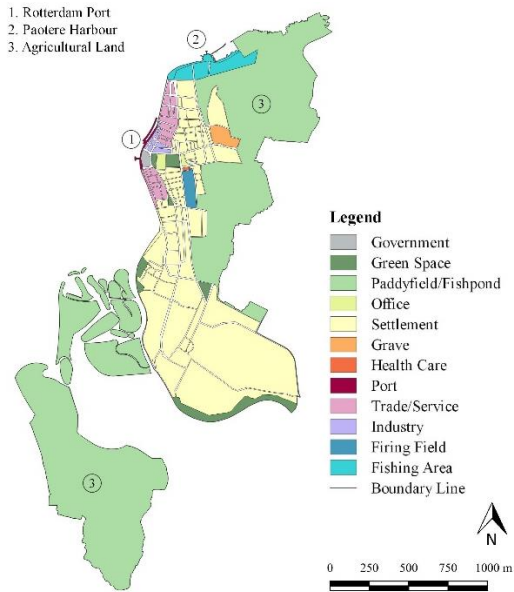
Pada Periode ini, perencanaan dan pengembangan tata ruang kota Makassar berkembang pesat karena berdirinya Negara Indonesia Timur (NIT) dan Makassar sebagai ibu kota negara federal. Pembangunan gedung berlangsung di daerah sekitar Fort Rotterdam dan lahan pertanian semakin berkurang. Pelabuhan Rotterdam tidak lagi mampu menampung jumlah kapal yang masuk, oleh karena itu dibangun pelabuhan baru dengan luas yang lebih besar untuk menampung jumlah kapal yang lebih banyak (Pelabuhan Soekarno-Hatta). Jalur pelabuhan kemudian diperpanjang menuju pantai Losari sehingga kawasan Losari yang semula merupakan kawasan pemukiman berubah menjadi kawasan nelayan.

3. Periode III (~1990) Revitalization

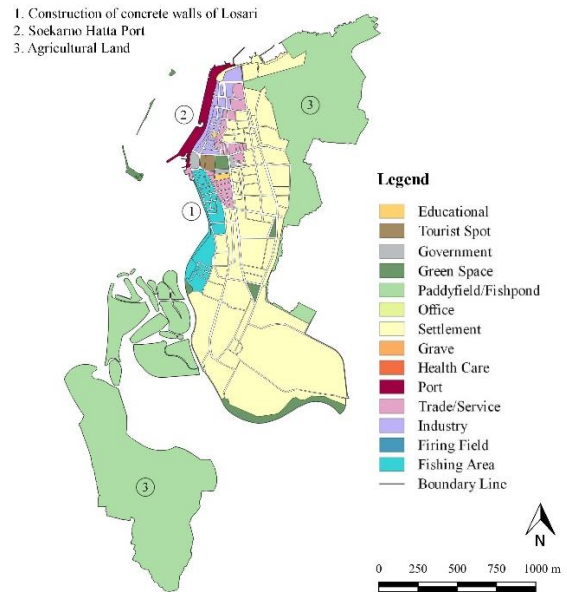
Pada era ini perekonomian kota Makassar semakin pesat sehingga para nelayan semakin terpinggirkan dengan adanya bangunan-bangunan komersial. Para nelayan di kawasan Losari kemudian pindah ke Pelabuhan Paotere dan pantai Losari berubah menjadi kawasan wisata baru bagi masyarakat kota Makassar. Proses sedimentasi menyebabkan perubahan garis pantai dengan tumbuhnya garis pantai kota Makassar ke arah barat. Perubahan garis pantai kota Makassar dimanfaatkan investor untuk membangun kompleks perumahan elite di kawasan sedimentasi sehingga dibangun jalan Metro Tanjung Bunga.

4. Periode IV (~2020) Regeneration

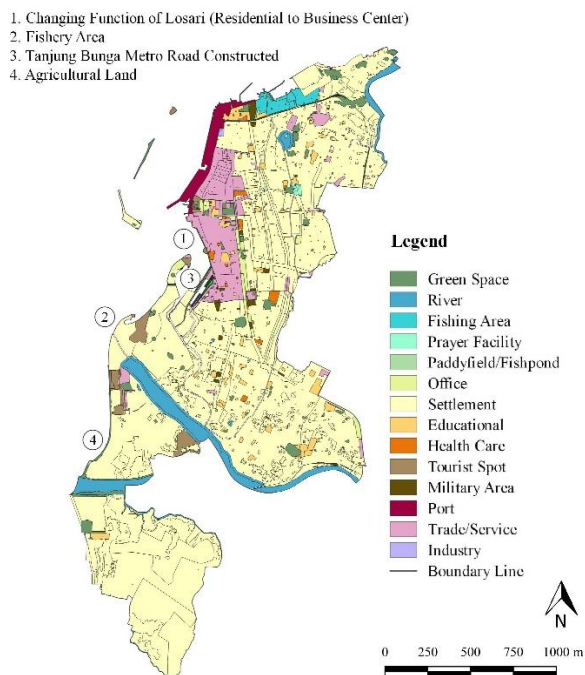
Sejak 2015, pemerintah Indonesia berencana memperluas garis pantai kota Makassar melalui reklamasi besar-besaran. Makassar dipandang sebagai kota paling potensial dengan konsep waterfront city. Makassar digadang-gadang akan menjadi kota metropolitan yang menjadi pusat perekonomian Indonesia berkembang. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia memilih kota Makassar sebagai lokasi pembangunan Center Point of Indonesia, proyek reklamasi waterfront city terbesar di Indonesia. Hal ini juga berdampak pada aktivitas pelabuhan dan industri di sekitar Pelabuhan Soekarno-Hatta.



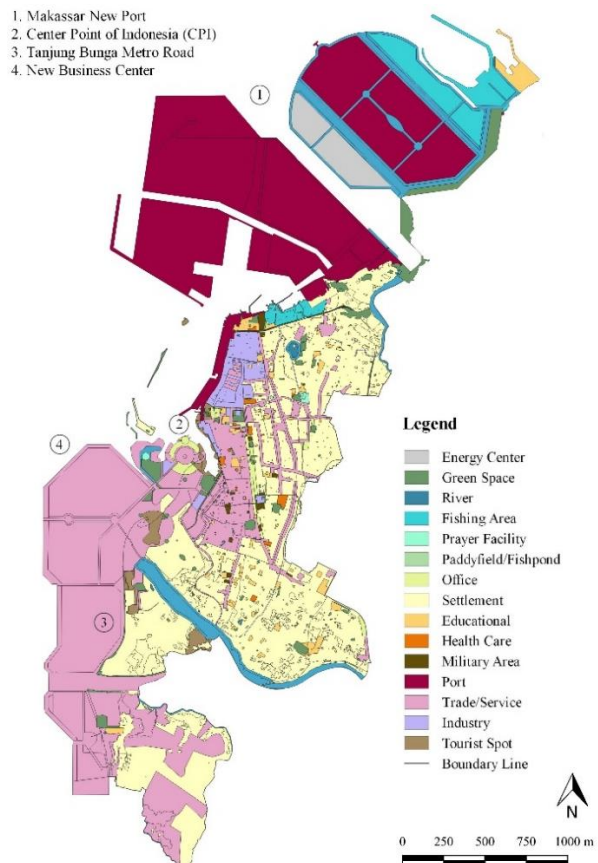
1. Landuse in Periode I (~1900)



2. Landuse in Periode II (~1945)



3. Landuse in Periode III (~1990)



4. Landuse in Periode IV (~2020)

Gambar 4. Landuse Kota Makassar pada setiap Periodee
Sumber: Penulis (2022)

B. Block Structure

1. Periode I (~1900) Construction

Kawasan pemukiman dan pusat pemerintahan terletak di sepanjang garis pantai. Hal ini mengindikasikan bahwa Kota Makassar berkembang dari kawasan pesisir pedalaman. Konstruksi bangunan condong ke arah barat kota Makassar dimana pelabuhan berada. Hal ini disebabkan mudahnya akses keluar masuk barang yang datang dari luar Makassar. Sedangkan daerah lainnya digunakan sebagai daerah pertanian dan pertambangan.

2. Periode II (~1945) Reconstruction

Pembangunan pelabuhan Soekarno-Hatta berdampak besar terhadap pembangunan di daerah sekitarnya. Pemukiman di sepanjang pantai harus berpindah dan mundur ke timur Makassar karena pembangunan kawasan industri dan pusat ekonomi dibangun di sekitar pelabuhan. Akibatnya, luas lahan pertanian berkurang.

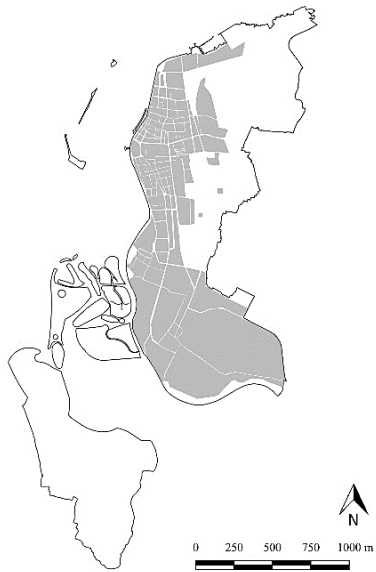
3. Periode III (~1990) Revitalization

Penduduk berpindah secara drastis ke kota Makassar dan membangun klaster permukiman kumuh di sekitar kawasan pelabuhan Paotere. Mereka mengubah fungsi kawasan pertanian menjadi kawasan pemukiman baru yang membuat pengembangan tata ruang kota sulit dikendalikan. Hal ini juga karena kebijakan pemerintah yang merevitalisasi Pantai Losari yang semula merupakan kawasan nelayan menjadi pusat wisata baru. Akibatnya, para nelayan pindah ke kawasan pelabuhan Paotere yang menyebabkan berkembangnya kawasan pemukiman nelayan menyebar hingga ke timur Makassar.

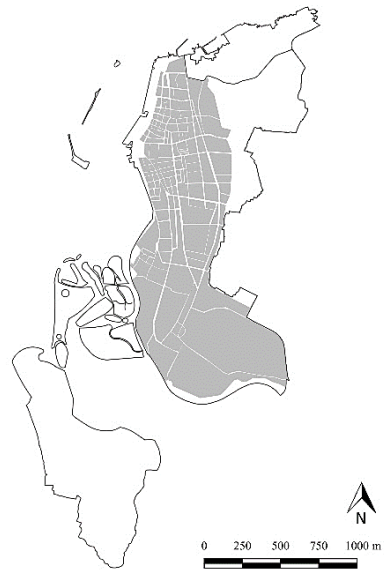
4. Periode IV (~2020) Regeneration

Proses perluasan lahan di Kota Makassar didominasi oleh rencana reklamasi pantai yang bertujuan untuk memperluas garis pantai. Di sebelah utara kota Makassar, pemerintah membangun pelabuhan baru yang akan menampung jumlah kapal terbesar di seluruh Indonesia. Pembangunan pelabuhan baru ini akan berdampak besar bagi kawasan sekitarnya. Selain itu, pembangunan reklamasi pantai direncanakan tidak hanya di sisi utara Makassar, tetapi juga di sisi selatan kota Makassar yang akan dijadikan sebagai pusat bisnis baru. Pantai Losari dipandang sebagai lokasi paling potensial di Indonesia untuk mewujudkan kota tepi pantai dengan kualitas internasional. Perubahan garis pantai akibat proses sedimentasi membuat konstruksi blok struktur timur Makassar berkembang pesat.

1900



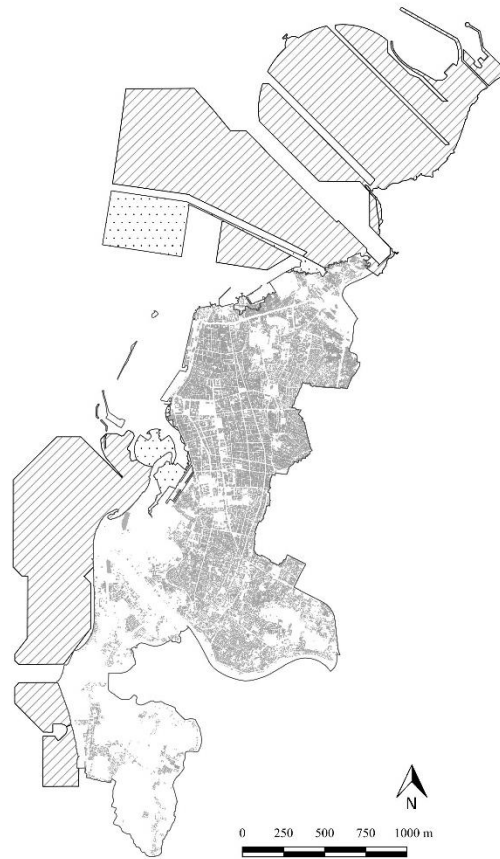
1945



1990



2020



Gambar 5. Perbandingan block structure dari 1900 hingga 2020
Sumber: Penulis (2022)

C. Street Structure

1. Periode I (~1900) Construction

Pembangunan struktur jalan pada awal abad ke-19 hanya dipusatkan di sepanjang garis pantai kota Makassar. Kegiatan ekonomi bongkar muat barang yang berasal dari luar Makassar yang terjadi di kawasan pelabuhan dan sekitarnya membutuhkan kualitas infrastruktur yang baik seperti jalan arteri. Letak pusat pemerintahan di Fort Rotterdam juga membuat pemerintah kolonial Belanda saat ini memusatkan pembangunan infrastruktur hanya di kawasan tersebut.

2. Periode II (~1945) Reconstruction

Perkembangan kota pada masa ini yang awalnya berpusat di sebelah barat kota Makassar, kemudian berkembang ke arah timur Makassar. Setelah pemerintahan diambil alih oleh Indonesia, kegiatan pemerintahan dan perekonomian tidak lagi terpusat di Fort Rotterdam sehingga pembangunan infrastruktur mulai meluas. Pembangunan jalan kolektor telah dimulai untuk menghubungkan pusat kota Makassar dengan kawasan pemukiman.

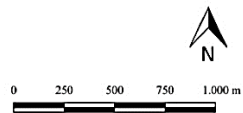
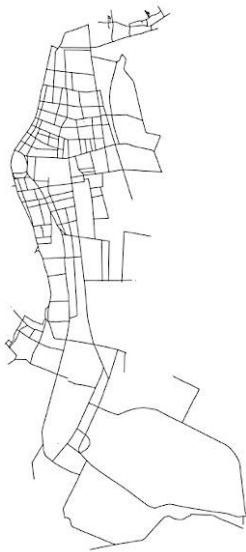
3. Periode III (~1990) Revitalization

Struktur jalan berkembang pesat pada Periode ini, yang ditandai dengan pembangunan jalan lokal dan lingkungan dari kawasan wisata ke kawasan pemukiman. Jumlah penduduk yang meningkat tajam merupakan faktor terbesar dalam pembangunan infrastruktur yang signifikan. Jalan lokal dan lingkungan dengan lebar hanya 3 meter mulai dibangun untuk memberikan akses dan keluar bagi warga ke pemukiman dan kota. Revitalisasi kawasan Losari sebagai pusat wisata membuat pemerintah kota Makassar memusatkan perhatian pada pembangunan jalan di sepanjang garis pantai.

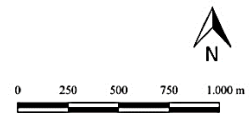
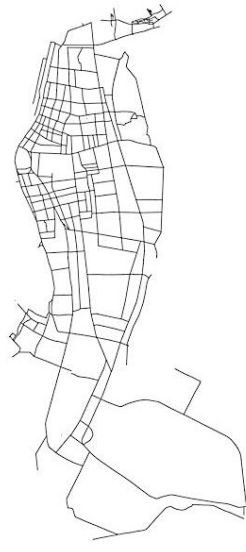
4. Periode IV (~2020) Regeneration

Pada masa regenerasi, proyek jalan terbesar yang dikerjakan adalah pembangunan jalan Metro Tanjung Bunga yang menghubungkan Kota Makassar dengan Kabupaten Gowa. Pembangunan jalan pada Periode ini hanya difokuskan pada proses reklamasi di pantai Losari untuk membuat jalur baru akses dari inti kota ke pedesaan. Pada Periode ini, pembangunan jalan sangat miring ke arah selatan sebagai pemanfaatan kawasan baru.

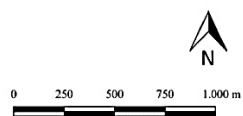
1900



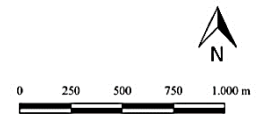
1945



1990



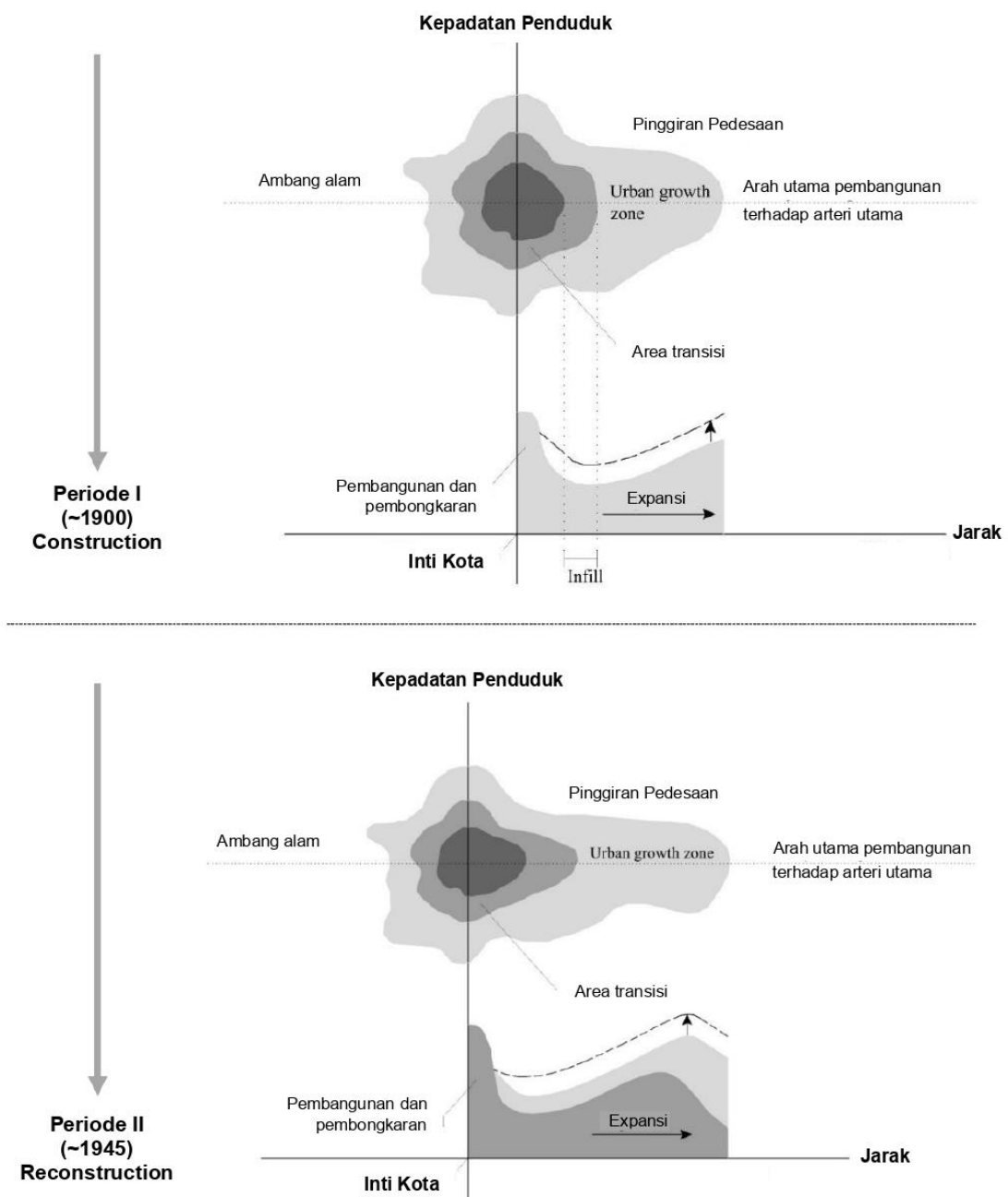
2020

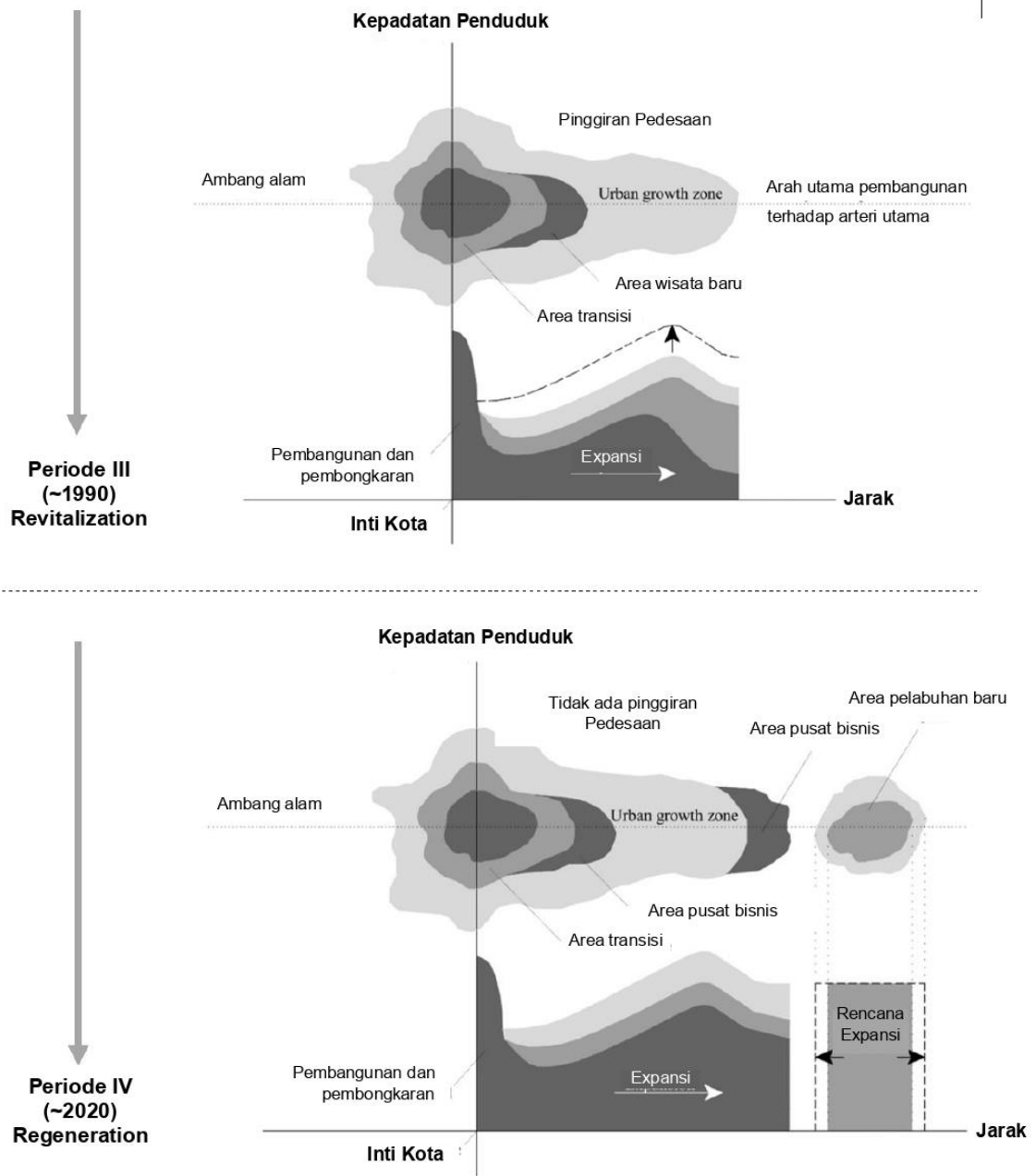


Gambar 6 Peta aksial struktur jalan di kawasan pasca industri kota Makassar
Sumber: Penulis (2022)

Pembahasan

Perkembangan ekspansi morfologi dari kota tepi laut Makassar dapat digambar melalui diagram. Pola tersebut mencoba menggambarkan bagaimana kawasan waterfront Makassar pasca industri kota berkembang. Pola ini (gambar 7) terdiri dari 2 sumbu yang berpotongan dimana titik 0 adalah inti kota. Sumbu horizontal mengacu pada jarak dan sumbu vertikal mewakili kerapatan. Warna abu-abu menunjukkan perkembangan suatu kota, semakin gelap warna abu-abu berarti semakin dekat dengan inti kota dan semakin tinggi tingkat kepadatannya.





Gambar 7 Pola evolusi dan perluasan ruang kota di kota Makassar
 Sumber: Penulis (2022)

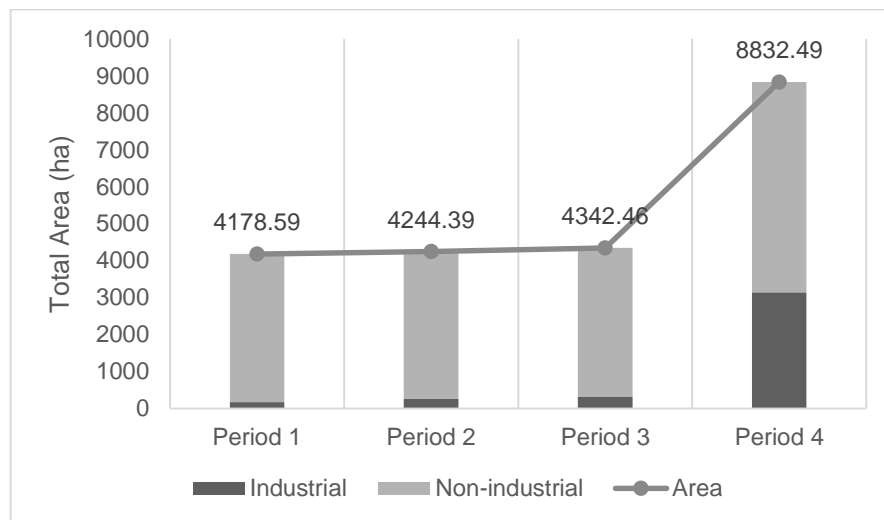
Pola pengembangan dari kota Makassar dapat dirincikan dengan melihat karakteristik morfologi dari perkembangan kota Makassar dilihat dari periode I hingga IV seperti yang tertera dalam tabel di bawah ini.

Tabel 1. Karakteristik morfologi perkotaan di studi kasus

Tipe Kategori	Unit	Periode				
		I	II	III	IV	
Batas Area	ha	4,178.59	4,244.39	4,342.46	8,832.49	
Aksial Panjang jalan	km	91.78	109.17	618.51	710.85	
Block Blok Bangunan	unit	4,312	5,491	14,153	68,465	
Fungsi	Constructed	ha	1,518.87	1,670.85	1,865.52	5,376.23
	Rasio	%	36.35	39.37	42.96	60.87
	Unconstructed	ha	2,659.72	2,573.54	2,485.94	3,456.26
	Rasio	%	63.65	60.63	57.04	39.13
Land-use	Industrial	ha	166.11	261.17	304.49	3,143.88
	Rasio	%	3.98	6.15	7.01	35.59
	Non-industrial	ha	4,012.48	3,983.22	4,037.97	5,688.61
	Rasio	%	96.02	93.85	92.99	64.41

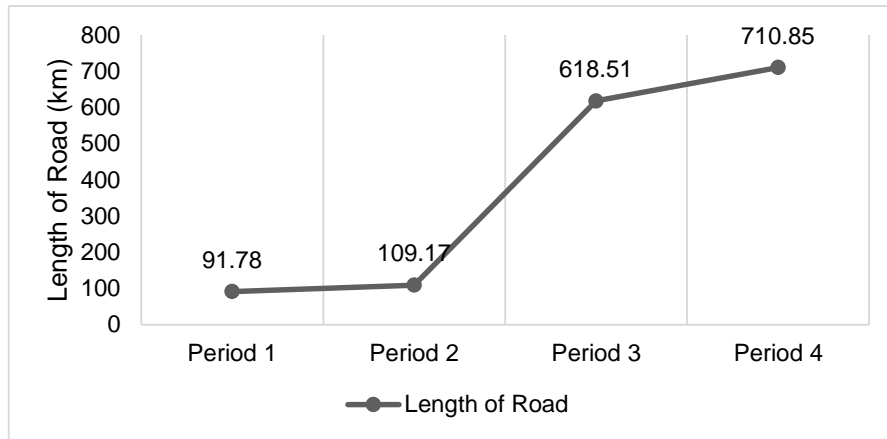
Sumber: Penulis (2022)

Tabel di atas menggambarkan karakteristik wilayah kajian berdasarkan morfologi perkotaan. Secara keseluruhan, perkembangan atau morfologi perkotaan di Kota Makassar meningkat secara periodik. Berdasarkan gambar 6, Periode 1 dan 2 sedikit meningkat karena pembangunan Pelabuhan Soekarno-Hatta dan tembok Pantai Losari. Proses perluasan lahan perkotaan pada tahun 2020 dan ke depan akan mengalami peningkatan yang signifikan karena adanya proyek pembangunan pelabuhan baru dan pusat bisnis terbesar di Indonesia di kota Makassar. Ekspansi lahan perkotaan terjadi melalui proses reklamasi pantai skala besar.



Gambar 8 Evolusi perubahan area

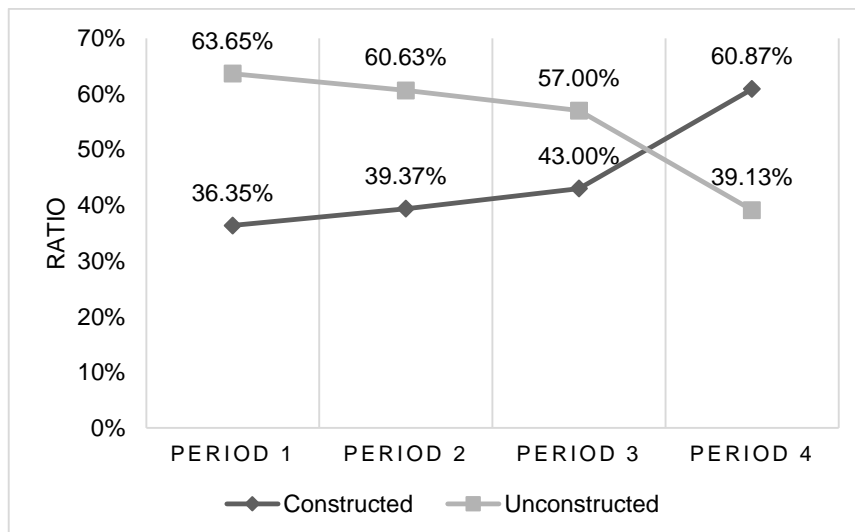
Sumber: Penulis (2022)



Gambar 9 Perluasan panjang jalan

Sumber: Penulis (2021)

Jumlah penduduk yang meningkat tajam merupakan faktor terbesar dalam pembangunan infrastruktur yang signifikan. Pada periode 3, pembangunan jalan sekunder dan tersier di kawasan pemukiman mulai menghubungkan kawasan perkotaan dengan kawasan pemukiman. Kawasan Metro Tanjung Bunga yang semula hanya berupa lahan kosong kini telah ditempati sehingga dikerjakan proyek jalan baru. Pembangunan jalan Metro Tanjung Bunga yang menghubungkan kota Makassar dengan Kabupaten Gowa.



Gambar 10 Rasio fungsi

Sumber: Penulis (2022)

Kawasan pesisir kota Makassar yang sebelumnya merupakan kawasan nelayan, kini berubah menjadi metropolitan dengan konsep waterfront city. Hal tersebut

menyebabkan pembangunan gedung-gedung secara besar-besaran sehingga lahan pertanian dan perikanan mengalami penurunan secara periodik.

Berdasarkan hasil analisis perkembangan morfologi kota Makassar, dapat diketahui bahwa pembangunan Center Point of Indonesia yang dilakukan melalui reklamasi pantai di sepanjang pesisir selatar kota Makassar semakin mendukung wajah kota Makassar menjadi kota Waterfront metropolitan yang menjadi simbol perkotaan. Hal ini dapat dibuktikan dari perkembangan ekspansi kota Makassar dari aspek tata guna lahan, permukiman dan struktur spasial.

Kesimpulan

Kawasan pelabuhan di Kota Makassar telah mengalami perubahan dan perluasan kawasan yang terbagi dalam 4 (empat) periode waktu, yaitu pembangunan, rekonstruksi, revitalisasi dan regenerasi. Pada masa konstruksi, tata kota Makassar pada awal abad ke-19 didominasi oleh lahan pertanian dengan pusat ekonomi dan perdagangan terletak di Benteng Rotterdam. Pada masa rekonstruksi, perencanaan dan pengembangan tata ruang kota di Makassar berkembang pesat karena pembangunan gedung berlangsung di daerah sekitar Fort Rotterdam dan lahan pertanian berkurang. Pada masa revitalisasi, perekonomian kota Makassar semakin pesat sehingga para nelayan semakin terpinggirkan dengan adanya bangunan-bangunan komersial. Struktur jalan berkembang pesat pada periode ini, yang ditandai dengan dibangunnya jalan-jalan lokal dan lingkungan dari kawasan wisata ke kawasan pemukiman. Jumlah penduduk yang meningkat tajam merupakan faktor terbesar dalam pembangunan infrastruktur yang signifikan. Pada periode regenerasi, proses perluasan lahan di Kota Makassar didominasi oleh rencana reklamasi pantai sebagai tujuan untuk memperluas garis pantai. Pada periode ini pembangunan jalan sangat miring ke arah selatan sebagai pemanfaatan daerah baru.

References

- Arief, R. (2020). PERKEMBANGAN PEMANFAATAN RUANG FUNGSI PERDAGANGAN DI KAWASAN PENDIDIKAN TINGGI TERPADU KOTA MAKASSAR. *Jurnal Ilmiah Ecosystem*, 20(2), 207–212.
- Deng, H., Zhang, K., Wang, F., & Dang, A. (2021). Compact or disperse? Evolution patterns and coupling of urban land expansion and population distribution evolution of major cities in China, 1998–2018. *Habitat International*, 108, 102324.
- Han, W., & Beisi, J. (2016). Urban morphology of commercial port cities and shophouses in Southeast Asia. *Procedia Engineering*, 142, 190–197.
- Kürkçüoğlu, E., & Oya, A. (2013). The effects of water elements in urban space

perception: A case study in Üsküdar Municipality Square. *A/Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*, 10(1).

- Loures, L. (2015). Post-industrial landscapes as drivers for urban redevelopment: Public versus expert perspectives towards the benefits and barriers of the reuse of post-industrial sites in urban areas. *Habitat International*, 45, 72–81.
- Masrul, W., & Samra, B. (n.d.). *Struktur Pengembangan Kawasan Permukiman Lama Sebagai Identitas Morfologi Kawasan Kabupaten Kepulauan Meranti*.
- Moretti, M. (2008). Cities on water and waterfront regeneration: a strategic challenge for the future. *II Meeting Rivers of Change-River/Cities, Warsaw (Poland), July, 24*.
- Mundia, C. N., & Aniya, M. (2005). Analysis of land use/cover changes and urban expansion of Nairobi city using remote sensing and GIS. *International Journal of Remote Sensing*, 26(13), 2831–2849.
- Parsipour, H., Popović, S. G., Behzadfar, M., Skataric, G., & Spalevic, V. (2019). Cities expansion and land use changes of agricultural and garden lands in peri-urban villages (case study: Bojnurd). *Agriculture & Forestry/Poljoprivreda i Sumarstvo*, 65(3).
- Pekin, U. (2008). Urban waterfronts regeneration: A model of Porsuk Stream in Eskişehir. *Proceeding Of The 6th International Symposium Agro Environ—Natural Resources Conversation, Use & Sustainability. Antalya, Turkey*, 410–413.
- Ragheb, A., & EL-Ashmawy, R. (2020). Urban waterfront development for designing space in coastal cities. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 15(3), 345–352.
- Rossetto Ribeiro, R., & Beloto, G. E. (2022). Diagrams as a comparative tool to understand the territorial evolution of port city regions. *European Planning Studies*, 30(8), 1514–1528.
- Sairinen, R., & Kumpulainen, S. (2006). Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. *Environmental Impact Assessment Review*, 26(1), 120–135.
- Schneider, A., & Mertes, C. M. (2014). Expansion and growth in Chinese cities, 1978–2010. *Environmental Research Letters*, 9(2), 24008.
- Wrenn, D. M. (1995). Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge. In *Landscape Journal* (Vol. 14, Issue 1, pp. 95–96). University of Wisconsin Press.