

## THE PLACELESSNESS OF KAMPUNG KAPITAN PALEMBANG: CAGAR BUDAYA DI AMBANG KEHANCURAN

Syifa Rahmi Meliansari, Evawani Ellisa\*

\*) Corresponding author email : [ellisa@eng.ui.ac.id](mailto:ellisa@eng.ui.ac.id)

Department of Architecture, Universitas Indonesia, Jl. Margonda Raya, Pondok Cina, Depok, Indonesia 16424

---

### Article info

MODUL vol 23 no 1, issues period 2023

Doi : 10.14710/mdl.23.1.2023.50-59

Received : 27 februari 2023

Revised : 17 mei 2023

Accepted : 12 juni 2023

### Abstract

*Tepian Sungai Musi adalah salah satu kawasan padat penduduk dengan panjang sungai 720 km dan membelah kota Palembang menjadi 2 kawasan, yakni Ulu di Utara dan Ilir di Selatan. Banyak permukiman etnis di bagian Ulu merupakan kampung lama. Salah satunya adalah kampung Kapitan yang dahulu kental dengan budaya Tionghoa. Namun kurangnya perhatian dan perawatan menyurutkan rasa kepemilikan bersama dan berakibat pada meredupnya identitas kampung yang dahulu dikenal sebagai kampung dengan budaya pinggir sungai. Penelitian ini membahas penyebab placelessness Kampung Kapitan dan mencari peluang untuk menghidupkan kembali sense of place sebagai kawasan bersejarah. Kajian ini bersifat kualitatif, dilakukan melalui observasi, penelusuran sejarah dan pengumpulan data-data pendukung. Penelitian menunjukkan identitas Kampung Kapitan sebagai kampung cagar budaya mulai bergeser dan kabur. Banyak ditemukan potensi, namun kondisi Kampung Kapitan saat ini semakin mengkhawatirkan dan terancam punah. Perlu upaya yang sangat serius untuk bisa memperkuat identitas lokal guna meningkatkan rasa kepemilikan dan rasa bangga masyarakat. Makalah ini mengusulkan penerapan indikator sense of place sebagai cara untuk menata kembali Kampung Kapitan.*

**Keywords:** *Sense of Place; Placelessness; Kampung Kapitan; Tepian Sungai Musi*

### PENDAHULUAN

#### Latarbelakang

Sungai di Indonesia menjadi sumber penghidupan terutama di daerah padat penduduk, namun sebagian besar masih tergolong tercemar berat, menjadi tempat pembuangan limbah industri cair, limbah padat, dan limbah cair (Prescott, 2022). Salah

satu tepian sungai padat penduduk adalah Sungai Musi dengan panjang 720 km yang membelah kota Palembang menjadi 2 kawasan, yakni Ulu di Utara dan Ilir di Selatan dengan arah perkembangan yang kontras: Kawasan Ilir menjadi kawasan berkembang pesat dan kawasan Ulu yang cenderung terabaikan.

Sepanjang sejarah, Sungai Musi menjadi jalur masuknya pendatang untuk bermukim, ditandai oleh banyaknya permukiman etnis di sepanjang Sungai terutama di bagian Ulu. Banyak bangunan tua dengan gaya arsitektur khas di sepanjang Sungai Musi yang masih hadir hingga saat ini, seperti Kampung Arab, Kampung Kapitan, Kelenteng 10 Ulu, Kawasan Sekanak, Pasar 16 Ilir, dan Kampung Al Munawar. Walaupun berpotensi besar sebagai daya tarik wisata dan cagar budaya, beberapa kampung kondisinya tidak terawat, bahkan berkembang menjadi semakin kumuh dan mulai terlupakan. Salah satu kampung bersejarah di Palembang adalah kampung Kapitan yang dulunya kental akan budaya Tionghoa, namun sekarang telah mulai memudar dan melebur dengan masyarakat asli yang ada di sekitar kampung (Adiyanto, 2016).

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Palembang, Kampung Kapitan telah dijadikan cagar budaya. Walaupun demikian zonasi batasan kawasan budaya belum jelas dan bangunan yang dijadikan aset budaya seperti rumah Kapitan banyak yang mengalami kerusakan. Rasa kepemilikan bersama di kalangan warga memudar sehingga berpengaruh pada identitas kampung yang dahulu dikenal sebagai kampung dengan budaya pinggir sungai. Sedangkan identitas kampung yang kuat memiliki dampak positif dan merupakan prasyarat untuk membangun kebanggaan masyarakat, semangat komunitas, dan kepedulian yang diperlukan terhadap lingkungan perkotaan (Landry, 2008). Sebaliknya jika tempat tersebut tidak memiliki keunikan atau makna, identitas tempat nya akan hilang (Relph, 1976).

#### Rumusan Permasalahan

Penelitian ini mencoba membahas apa yang menjadi penyebab *placelessness* Kampung Kapitan dan masih adakah peluang untuk menghidupkan kembali *sense of place* sebagai kawasan bersejarah. Sehingga muncul pertanyaan penelitian yakni: apa saja faktor

yang mendorong Kampung Kapitan menjadi *placelessness*?

#### **Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk memahami permasalahan dan peluang yang ada, agar dapat diusulkan upaya apa yang bisa dilakukan untuk menghidupkan kembali identitas Kampung Kapitan sebagai salah satu aset budaya kota Palembang.

#### **Urgensi Penelitian**

Penelitian dapat digunakan landasan bagi upaya revitalisasi desain Kampung Kapitan sehingga selaras dengan identitas dan karakteristiknya sebagai kampung cagar budaya.

### **TINJAUAN PUSTAKA**

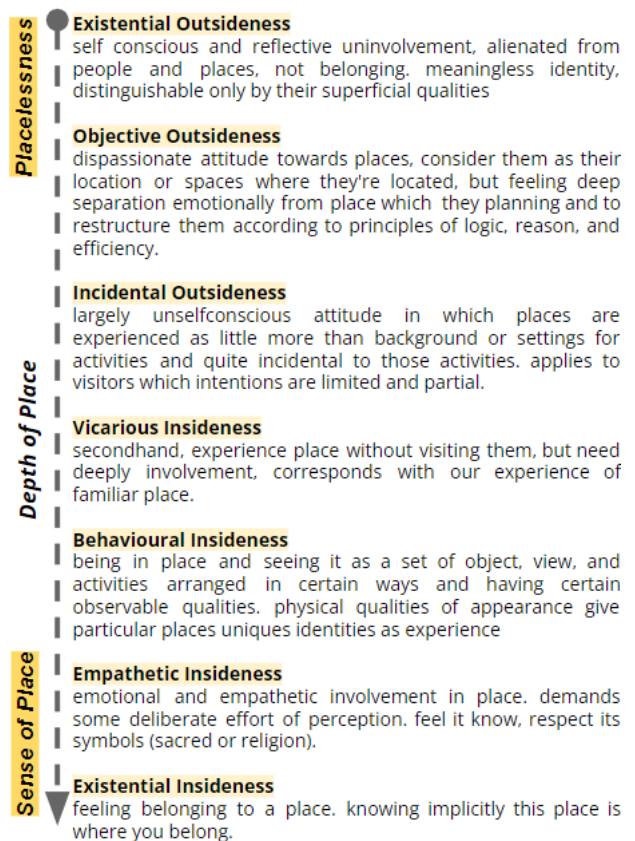
#### ***Sense of Place dan Identitas Tempat***

Tuan (1977) menuturkan bahwa *sense of place* muncul bukan hanya karena dipicu oleh lingkungan fisik dari suatu tempat, namun juga dari kesadaran manusia sebagai pengunjung dan pengguna yang mendorong rasa keunikan dan identitas (*place identity*). Kyle dkk (2004) ketika meneliti tentang persepsi responden terhadap kondisi sosial dan lingkungan di sepanjang Appalachian Trail (AT) di Amerika Serikat melihat bahwa *sense of place* memiliki beberapa sub-ordinat yakni *place attachment*, *place identity*, dan *place satisfaction*. Sedangkan Jorgensen dan Stedman (2001) melihat bahwa *sense of place* memiliki dua komponen yakni *place identity* dan *place attachment*. Relph (1976) berpendapat bahwa untuk memperkuat identitas suatu tempat dibutuhkan *sense of place* guna menghubungkan elemen-elemen identitas tersebut. Keseluruhan hubungan di atas merupakan contoh bagaimana berbagai peneliti berusaha melihat dan memposisikan hubungan antara manusia-tempat. Faktor lainnya sifatnya hanya tambahan sehingga salah satu hubungan dapat digunakan sebagai indikator maupun sub-indikator. Faktor ini bisa berupa metode seperti *experiential* oleh Tuan (1977) atau fenomenologi yang digunakan oleh Relph (1976).

Suatu tempat selalu memiliki elemen dasar identitas seperti lingkungan fisik yang memiliki hubungan timbal balik dengan individu atau komunitas yang menetap dan beraktivitas di dalamnya. Sehingga tidak ada tempat yang tidak memiliki identitas; yang membedakan adalah kuat dan lemahnya identitas tersebut yang nantinya juga yang akan mendorong kesadaran dan kepedulian manusia di dalamnya (Relph 1976; Tuan, 1977). Identitas yang dimaksudkan adalah sejauh mana seseorang dapat mengenali atau mengingat suatu tempat sebagai sesuatu yang berbeda dari tempat lain — tempat tersebut memiliki karakter yang jelas, atau unik, atau setidaknya khusus (Lynch, 1981). Menurut Canter (1977) dari perspektif psikologi, suatu tempat akan memiliki lingkungan fisik, aktivitas, serta konsepsi atau makna. Menurut Relph (1976), untuk membangun ikatan yang kuat selain dibutuhkan latar fisik tempat, aktivitas, situasi, peristiwa dan makna, dibutuhkan sesuatu untuk

menghubungkan dan merangkul lingkungan, aktivitas dan makna, yakni *sense of place*.

Sejauh apa hubungan identitas antara tempat dan manusia yang dimaksud Relph dapat diidentifikasi dari tingkat kedalaman perasaan atau *depth of place* (Gambar 1) yang diartikan sebagai keterikatan, keterlibatan, dan kepedulian terhadap tempat tertentu dikarenakan memiliki makna dalam kehidupan bagi manusia. Semakin dalam perasaan atau keterikatan seseorang terhadap suatu tempat, maka semakin kuat pula identitas tersebut dan membentuk *sense of place*. Hubungan antara tempat-manusia yang paling tinggi merupakan skala existential *insideness*; bagaimana seseorang secara implisit merasa memiliki tempat atau *sense of place-sense of belonging*. Sebaliknya ketika merasa terpisah dan tidak memiliki tempat tersebut, dikatakan *placelessness* (Relph, 1976).



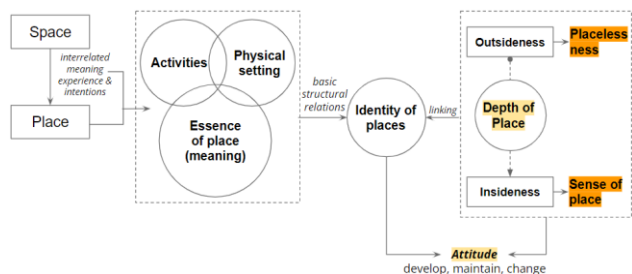
**Gambar 1.** *Depth of place* (diolah dari Relph 1976)

Seperti halnya Relph, Lynch (1981) juga menyebutkan bahwa bentuk pengertian yang paling sederhana dari rasa kepemilikan dan identitas adalah *sense of place*. Sebenarnya *sense of place* ini sudah ada dari sejak lama, pada awalnya dikenal dengan konsep Genius Loci yang berarti '*spirit of the place*' (Cushing & Miller, 2020). Walaupun merupakan bentuk perasaan atau keterikatan seseorang dengan tempat, '*sense of place*' tidak terjadi begitu saja namun memiliki elemen-elemen pemicu (Dovey, 2016).

Berdasarkan penjelasan mengenai bagaimana *sense of place* membentuk identitas terhadap suatu

tempat, maka manusia dan tempat saling berhubungan dan saling bergantung satu sama lain. Sehingga identitas dapat tercipta karena adanya *sense of place* atau *sense of belonging* (rasa kepemilikan). Hal ini berpengaruh terhadap kedalaman ikatan yang terjadi antara seseorang dengan tempat, baik fisik maupun psikologis. Fisik disini dimaksudkan elemen dari lingkungan yang ditempati, sedangkan psikologis merupakan aktivitas sosial, budaya, pengalaman, makna dan lain-lain.

Dengan adanya kejelasan identitas ketika seorang individu atau kelompok merasa terikat dan peduli, maka mereka akan menjaga *sense of place* suatu tempat, yang akan mempengaruhi etika dan tindakan yang dilakukan oleh individu/komunitas terhadap lingkungan (Jorgensen & Stedman, 2006). Semakin dalam perasaan seseorang atau *sense of place* di dalam suatu tempat, maka semakin dalam keterikatan yang terjadi, sehingga akan mempengaruhi sikap seseorang secara mental untuk melakukan suatu tindakan terhadap identitas tempat tersebut seperti mengembangkan, mempertahankan, atau menggantikan (Gambar 2).



**Gambar 2.** *Sense of Place* dimensi pembentuk identitas tempat (diolah dari Relph, 1976)

Salah satu bentuk identitas ialah “identitas lokal” dan rasa bangga. Bentuk ini dikaitkan dengan komponen sosial, budaya, dan fisik suatu tempat tertentu yang dapat berkontribusi untuk memperkuat identitas tempat dan penghuninya (Akbar & Edelenbos, 2020). Keterhubungan antara tempat dan komunitas merupakan bentuk identitas lokal (Murti, 2015) dan didefinisikan sebagai batasan fisik dan geografis area lokal. Dari segi budaya, Tomlins (2016) mengaitkan identitas dengan kelompok lokal yang memiliki rasa memiliki, dengan karakteristik tertentu yang dapat membedakannya dengan kelompok lainnya (Burns & Novelli, 2006). Oleh sebab itu, untuk membentuk identitas lokal, penting untuk melihat aspek budaya dan sejarah (Richards, 2000). Untuk membangun rasa bangga, masyarakat harus secara aktif berkontribusi pada konstruksi dan representasi identitas lokal (Anico & Peralta, 2009). Identitas inilah yang nantinya akan menimbulkan rasa kepedulian dan kebanggaan bagi masyarakat yang tinggal di kawasan tersebut. *Sense of place* dapat dijadikan indikator untuk menghasilkan keterikatan antara tempat dan manusia di dalamnya.

### Area Tepi Sungai

Area tepi air memiliki pengertian yakni bagian kota yang melekat pada laut, sungai, danau, maupun pelabuhan. Area tepi air dicirikan oleh aktivitas infrastruktur pelabuhan yang didefinisikan sebagai area komunikasi yang luas antara perluasan kota dan air (Ragheb & El-Ashmawy, 2020). Selanjutnya area tepi air perkotaan dapat dipahami sebagai “bagian dari kota yang bersebelahan dengan wilayah perairan seperti sungai atau laut”. Area tersebut bukan hanya sebagai celah namun sebagai "ruang interaksi antara dua sistem yang berbeda – yaitu darat dan air". Dengan demikian tepi sungai ini digambarkan sebagai jaringan tempat, fungsi, penambahan dan perantara pantai dan kota, antara pelabuhan dan kegiatan perkotaan (Niemann & Werner, 2016).

Dalam dimensi sejarah, proses hubungan kota dan sungai dapat diamati secara *multi-layer* terkait bagaimana keterhubungan ini terintegrasi. Sungai dibangun dan dibentuk oleh komunitas, namun keberadaan komunitas dan masyarakat secara bersamaan juga ditentukan oleh sungai (Padawangi dkk, 2022). Tepi sungai harus dapat diakses oleh semua orang; tanpa membedakan tempat tinggal serta kemampuan ekonomi mereka (Che dkk, 2012). Tepi sungai bukan sekedar ekosistem habitat flora dan fauna, namun juga digunakan untuk kepentingan jasa, perdagangan, transportasi, rekreasi, budaya dan ibadah, serta pengelolaan limbah. Tepi sungai adalah bagian dari ekologi politik perkotaan (Padawangi dkk, 2022).

Hubungan kota-sungai dapat dilihat dari sisi sejarah perkotaannya. Perkembangan kota yang pesat menjadikan sungai memiliki fungsi yang kian beragam seperti arteri komersial dan jalur transportasi. Air sungai juga dapat diproses sebagai sumber air minum untuk populasi perkotaan yang berkembang pesat. Namun sebaliknya sungai juga dapat menjadi “pembuangan utama” limbah manusia dan industri. Akibatnya, banyak sungai mengalami perubahan morfologi mengikuti fungsi yang ada (Knoll dkk, 2017).

Di Indonesia, keberadaan pemukiman di sepanjang bantaran sungai banyak ditemui. Penghuni kawasan tepi sungai masih berorientasi ke sungai dan menjadikan sungai sebagai tempat tinggal dan mencari penghidupan (Purwanto & Darmawan, 2018). Degradasi sungai merupakan representasi dari degradasi kota secara keseluruhan, dan merehabilitasi sungai membutuhkan kalibrasi ulang koneksi sungai-kota untuk mengaktifkan kembali penduduk kota untuk hidup dengan sungai dan merekonstruksi ruang air sungai sebagai ruang kehidupan kota (Knoll dkk, 2017). Konsep kota sungai perlu melihat hubungan yang bermakna antara ruang, lingkungan, dan penghuni sungai.

## METODE PENELITIAN

Kajian ini diawali dengan pembahasan tentang *sense of place* sebagai pembentuk identitas kawasan dan pemahaman tentang konsep kota sungai.

### Metode Pengumpulan Data

Untuk memahami penyebab fenomena *placelessness* di Kampung Kapitan dilakukan penelusuran sejarah tentang hubungan Kampung Kapitan dengan Kota Palembang serta pengumpulan data-data sekunder/pendukung. Selanjutnya dilakukan observasi lapangan, dokumentasi serta wawancara terhadap pihak berwenang terutama terkait aspek-aspek yang berkaitan dengan upaya pelestarian Kampung Kapitan.

### Metode Analisis

Analisis dilakukan menggunakan pendekatan SWOT (*Strength, Weakness, Opportunities, Threat*) dari data-data yang telah didapatkan berdasarkan pokok pembahasan. Selanjutnya setiap analisis menjelaskan fakta-fakta yang ada di lapangan secara deskriptif. Penjabaran ini selanjutnya dikelompokkan dalam bentuk tabel untuk melihat *strength, weakness, opportunities, and threat*.

### Lokasi Penelitian

Penelitian berlokasi Kampung Kapitan di 7 Ulu Palembang.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Palembang sebagai Kota Sungai

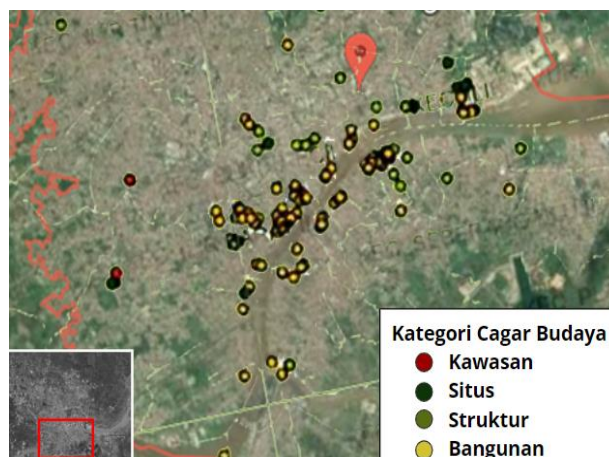


**Gambar 3.** Letak geografis dan batasan wilayah kota Palembang (BPS Kota Palembang, Google earth)

Kota Palembang merupakan ibukota provinsi Sumatera Selatan. Pada tahun 2021 kota Palembang memiliki jumlah penduduk sebanyak 1,6 Juta (BPS Kota Palembang, 2022). Kota Palembang memiliki topografi tanah datar relatif rendah yang membuatnya memiliki banyak rawa dan dialiri banyak sungai (Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, 2017). Dahulu Palembang tumbuh oleh adanya aliran sungai Musi karena belum ada jalur darat, namun sampai sekarang

pun kehidupan di aliran sungai ini masih tetap berlangsung (Mardiana dkk, 2021). “Palembang”, berasal dari kata ‘Pa’ berarti suatu tempat, dan ‘Limbang’ yakni mencuci air sungai yang berlumpur guna mendapatkan emas (Melalatoa, 1996). Hal ini dikarenakan zaman dahulu kala Sungai Musi merupakan tempat mencuci emas dan biji timah, maka kata ‘lemba’, memiliki arti tanah yang dihanyutkan ke air tepi (Van Sevenhoven, 1971 dalam Nawiyanto & Endrayadi, 2016).

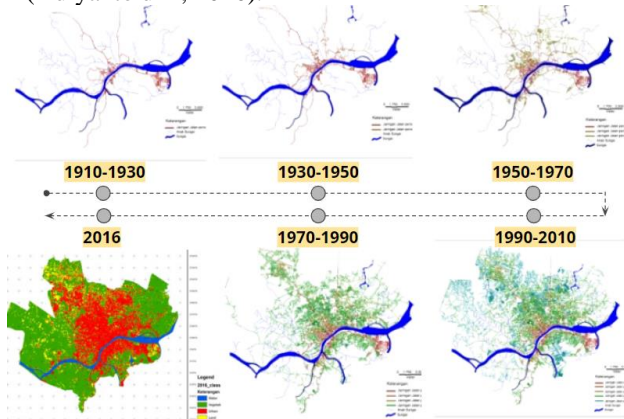
Jejak perkembangan sejarah Palembang berawal dari Sungai Musi yang memisahkan daerah Ulu dan Ilir. Konsep Ulu dan Ilir dapat dilihat sebagai konsep interdependensi kehidupan masyarakatnya dalam semua bidang. Interaksi yang kuat terjalin antara daerah Ulu yang kaya akan sumber daya alam berikut akses serta koneksi kuat ke daerah Ilir Kota Palembang. Interdependensi ini sebenarnya telah ada sejak masa kerajaan dan kesultanan, dan terus bertahan pada masa kolonial Hindia Belanda (Abubakar et al, 2020). Palembang mengalami banyak perubahan, baik dari segi morfologi fisik kota maupun politik pemerintahan sepanjang kurun waktu yang lama. Dalam catatan sejarah, kota Palembang telah ada sejak zaman Kerajaan Sriwijaya yang didirikan pada abad ke-7 Masehi. Oleh sebab itu banyak peninggalan cagar budaya yang ditemukan dalam berbagai bentuk khususnya di area tepi sungai Musi (Gambar 4).



**Gambar 4.** Peta Sebaran Cagar Budaya Palembang (diolah dari bappedalitbang)

Awalnya pembangunan kota masih berkisar di sepanjang sungai, membentang mengikuti aliran air, dengan transportasi utama masih menggunakan kapal. Jaringan jalan perkotaan pertama kali dibangun pada masa kolonial namun masih mempertimbangkan aliran air (Nugroho, 2012). Pembangunan jembatan di atas sungai Musi pada tahun 1960-an memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan dan peningkatan aksesibilitas kawasan. Sungai tidak lagi berfungsi sebagai moda transportasi utama. Setelah adanya jembatan Ampera mobilitas orang-orang untuk berpindah dari Ulu ke Ilir maupun sebaliknya semakin

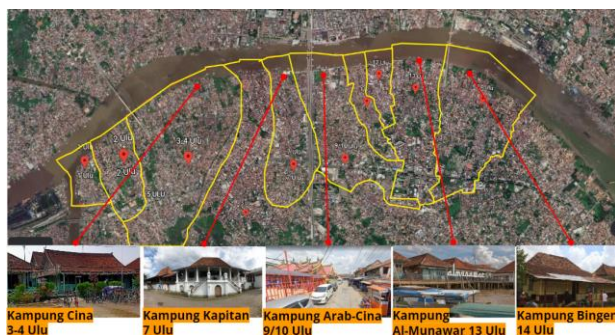
mudah. Hal ini menyebabkan pertumbuhan ekonomi berkembang pesat dan mulai tumbuh CBD (*Central Business District*) (Nugroho, 2012) (Gambar 5). Sejak itu kota Palembang berubah menjadi kota radial karena terdapat dua infrastruktur 'utama' yaitu jalan dan sungai (Adiyanto dkk, 2020).



**Gambar 5.** Perkembangan Morfologi Kota Palembang (Nugroho 2012, Adiyanto 2020)

#### **Kampung Kapitan Warisan Cagar Budaya**

Permukiman pinggir Sungai Musi terbentuk secara organik dalam kurun waktu lama. Berbagai latar belakang, ras, maupun suku yang datang lewat jalur perdagangan ini mendorong munculnya kampung-kampung dengan ciri khas multi-etnis yaitu Tionghoa, Persia, dan Arab; baik yang bercampur melalui perkawinan maupun yang masih asli (Gambar 6) (Adiyanto, 2016). Kajian ini khusus membahas Kampung Kapitan sebagai salah satu kampung lama kampung etnis Tionghoa (Cina).



**Gambar 6.** Kampung Multi-etnis Pinggir Sungai Palembang (diolah dari Google Earth)

Kampung Kapitan berdiri setelah keruntuhan kerajaan Sriwijaya dan bersamaan dengan munculnya kerajaan Sriwijaya dan bersamaan dengan munculnya Dinasti Ming dan kemudian diganti dengan Dinasti Qing pada abad ke-XIV (Salmon, 2014; Anwar, 2007). Setelah dikuasai Kolonial Belanda, kampung Kapitan secara administrasi termasuk ke dalam Kelurahan 7 Ulu (sampai sekarang) yang dikepalai seseorang yang berpangkat militer seperti Mayor (*Majoor*), Kapten (*Kapiten*), dan Letnan (*Luitnant*) (Zubir, Seno, & Arios, 2012). Saat ini total jumlah penduduk Kampung

Kapitan adalah 17.373 jiwa dengan luas wilayah 142,01 hektar (Zinaida, 2022). Berdasarkan Data Terpadu Kesejahteraan Sosial (DTKS) 2020 yang dikelola oleh Pusdatin Kementerian Sosial Indonesia, jumlah penduduk miskin baru yang disebabkan oleh efek pandemi berjumlah 208 keluarga. Data ini menunjukkan bahwa Kampung Kapitan termasuk kawasan miskin dengan mayoritas masyarakat masih berpendapatan rendah. Kemiskinan juga ditandai oleh kondisi kawasan yang masih terbilang kumuh.

Sejak tahun 2011 Kampung Kapitan diresmikan menjadi Cagar Budaya kota Palembang berdasarkan UU RI No.11 TH 2011 tentang Cagar Budaya bagian Ketiga Pengembangan, Paragraf 1 umum, Pasal 78 (1) perihal Pengembangan Cagar Budaya. Disebutkan bahwa pelestarian harus dilakukan dengan memperhatikan prinsip kemanfaatan; keamanan; keterawatan; keaslian; dan nilai-nilai yang ada di dalamnya. Dalam undang-undang disebutkan bahwa adaptasi boleh dilakukan guna memenuhi kebutuhan masa kini, namun tetap mempertahankan kondisi eksisting. Pada Pasal 3 disebutkan bahwa Pelestarian Cagar Budaya adalah “melestarikan warisan budaya bangsa dan warisan umat manusia”. Terlihat bahwa batasan yang menjadi cagar budaya masih belum jelas.



**Gambar 7.** Bangunan khas peninggalan kampung Kapitan (foto udara: <https://indonesiavirtualltour.com/>)

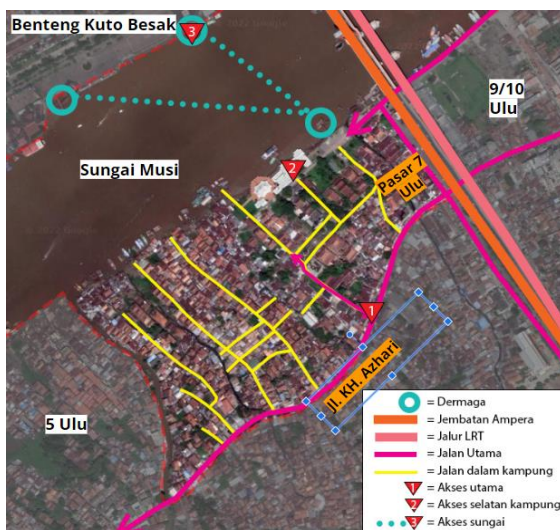
Pada Kampung Kapitan terdapat rumah-rumah besar yang masih tersisa dengan tata ruang mengikuti gaya Cina asli, yaitu memiliki pelataran dalam (*inner court*) sebagai inti rumah. Bentuk atap rumah limas, namun di depan bangunan terdapat pilar-pilar berarsitektur Eropa yang didirikan dan dihiasi ornamen Tionghoa. Terdapat 15 kelompok bangunan rumah panggung bercorak Tionghoa di Kampung Kapitan namun ada 5 bangunan yang dianggap sebagai bangunan penting yaitu (Gambar 7): (1) Rumah Kapitan; (2) Rumah Abu. Karena faktor umur dan kurang perawatan maka salah satu bagian bangunan Rumah Kapitan telah hancur bahkan kini beralih fungsi dan bentuk menjadi masjid. Rumah ini kini hanya ditinggali oleh keturunan aslinya saja; (3) rumah Iskandar yang dulunya merupakan rumah bagi selir Kapitan. Namun sekarang tidak ditinggali lagi dan beralih fungsi hanya menjadi tempat sembahyang; (4) Rumah Mayor dulu berfungsi sebagai gudang dan

hunian, namun sekarang dialih fungsikan menjadi rumah walet; (5) rumah Gempita yang mengadopsi gaya Tionghoa. Dulu rumah ini dihuni oleh Tjia Kiam Boh (kerabat Kapitan) dan dimiliki sekaligus dihuni keluarga bapak Gempita. Walaupun fungsi dan bentuk rumah banyak yang berubah namun perabotan dan peralatan bersejarah masih tersimpan.

#### **Aksesibilitas dan Konektivitas yang Rendah**

Kampung Kapitan saat ini menjadi bagian dari wilayah Kelurahan Ulu. Dalam pandangan pemerintah setempat, Kampung Kapitan diinterpretasikan sebagai bagian dari *master plan* kota Palembang dengan menerapkan tata guna lahan secara normatif. Menurut RDTR fungsi lahan mayoritas merupakan R-2 atau Rumah Kepadatan Tinggi. Fungsi lahan lainnya merupakan PL-3 atau fungsi Pelayanan Umum yang diperuntukkan untuk pariwisata. Sisanya merupakan peruntukan PS-1 atau sempadan sungai walaupun kenyataannya saat ini digunakan masyarakat kampung sebagai hunian.

Aksesibilitas dalam kawasan cukup sulit bagi pengunjung dikarenakan tidak ada sistem plot dengan pola jalan tidak *porous* (Gambar 8). Bagian kawasan yang ada di timur, barat, maupun selatan tidak terkoneksi dengan baik. Hingga saat ini sumber ketergantungan warga kepada sungai masih tinggi. Sungai menjadi sumber pendapatan ekonomi dari masyarakat untuk menjaring ikan. Banyak warga yang mengandalkan sungai karena pekerjaan mereka sebagai supir perahu (*ketek*).



**Gambar 8.** Aksesibilitas Kampung Kapitan (diolah dari Google earth)

#### **Kondisi Lingkungan yang Menurun**

Banjir juga menjadi masalah yang memperburuk kondisi. Penyebabnya adalah sampah yang menumpuk di sungai dan menutup saluran air, sehingga ketika hujan akan menggenang dan naik menuju rumah warga. Selain itu plaza yang diperkeras menyebabkan tidak adanya resapan karena taman yang tadinya berupa lapangan rumput kini tertutup semen dan keramik. Air akan menggenang dan masuk ke area bawah rumah kapitan yang menyebabkan bagian bawah rumah lapuk dan sulit dibersihkan (gambar 9).



**Gambar 9.** pencemaran sampah di sungai dan lingkungan sekitar kampung

#### **Turisme dan Kegiatan Ekonomi Masyarakat**

Kampung Kapitan memiliki peluang untuk peningkatan ekonomi oleh adanya industri rumahan makanan pempek. Kampung Kapitan juga produsen kerupuk dan kemplang tradisional yang kerap dijual di toko-toko. Produksi ini masih dilakukan secara tradisional sehingga sangat menarik untuk diamati. Contohnya kemplang yang dipanggang satu persatu menggunakan alat sederhana. Saat ini pengunjung Kampung Kapitan dapat menikmati destinasi wisata kuliner Kampung Kreatif Pempek Tanggo Rajo Cindo yang diresmikan tahun 2021 (Gambar 10). Wisata ini dikenal dari sejak dahulu dengan julukan “Sentral industri pempek rantang”. Di tempat ini, masyarakat dapat melihat proses serta turut mencoba membuat pempek. Saat ini terdapat 9 (Sembilan) pengrajin pempek yang ikut aktif berpartisipasi dalam jenis wisata makanan ini (Rifanni, Kevinandai, & Misnawati, 2022).



**Gambar 10.** Pengelolaan pempek di kampung Kreatif Pempek Tanggo Rajo Cindo

Dalam pengenalan kampung sebagai Kampung Wisata, Dinas Pariwisata mewadahi dan menyediakan akses melalui *Tourist Information Centre* yang terletak dalam rumah Kapitan serta memiliki media sosial yakni

@tic\_kampungkapitan. Informasi yang disajikan meliputi lokasi, jam operasional kampung, bagaimana kita dapat mengakses Kampung Kapitan, harga tiket masuk, dan sejarah singkat Kampung Kapitan. Sayangnya pengelolaannya belum sepenuhnya terorganisir dengan baik. Program pengarahan pengunjung untuk naik *ketek* belum terealisasi. Petugas pendamping wisatawan tidak selalu ada di tempat untuk mendampingi wisatawan.

### Kondisi Sosial Budaya

Walaupun Kampung Kapitan mengalami degradasi, namun masih terdapat kegiatan budaya yang rutin dilakukan yaitu festival tahunan Cap Go Meh yang dapat dinikmati oleh penduduk dan masyarakat luar (Gambar 11). Pada saat itu terdapat beragam acara seperti *workshop* Chinese mie, pameran kriya, berbagai jenis atraksi seperti, wushu, lomba lukis lampion, serta festival kuliner (Trisnawati, 2020).



**Gambar 11.** festival Cap Go Meh tahun 2020 (<https://tribunsumselwiki.tribunnews.com/>, 2020)

Beberapa tradisi Tionghoa masih dijalani oleh warga Kampung Kapitan (Tabel 3). Namun warga Kampung Kapitan juga aktif menjaga kehidupan toleransi beragama. Misalnya masyarakat etnis Tionghoa ikut menyambut ibadah di bulan puasa yang dijalani oleh masyarakat beragama Islam (Gambar 12).



**Gambar 12.** Sedekah Kampung Kapitan 2022 (<https://kumparan.com/>)

**Tabel 1.** Tradisi/ Upacara di Kampung Kapitan (Adiyanto, 2016)

Tradisi/ Upacara	
Sedekah Kampung	Sembahyang/ berdoa serta potong kambing oleh keturunan Kapitan dihadiri oleh masyarakat kampung guna menghormati arwah Dewa atau penunggu
Ulang Tahun Dewa	Sembahyang sebagai tradisi perayaan, serta disajikan bermacam sajian makanan
Cheng Beng	Dilaksanakan April untuk ziarah ke makam Kapitan bagi keluarga keturunan Kapitan di area Kemang Manis
Upacara Dewa Bumi	Upacara meminta izin Dewa sebelum sembahyang utama, dilakukan di rumah utama
Cap Go Meh	Perayaan di hari terakhir Imlek. Masyarakat Tionghoa akan mengunjungi kampung Kapitan dan berlanjut ke Pulo Kemaro

Selama ini pengunjung dapat mengakses Kampung Kapitan via darat maupun via sungai. Biasanya penduduk kampung Kapitan akan menawarkan jasa mereka kepada pengunjung yang berwisata di area Benteng Kuto Besak untuk berkunjung ke Kampung Kapitan dengan menaiki *ketek*. Sayangnya belum ada standar harga ketek yang ditetapkan maupun dikelola oleh pemerintah. Harga tinggi sering menimbulkan stigma buruk bagi pengunjung yang pertama kali naik *ketek* terhadap pengemudi *ketek*. Akhir-akhir ini tren bersepeda di kalangan warga Palembang juga telah menjadikan Kampung Kapitan sebagai salah satu tujuan para pesepeda, walaupun belum ada jalur khusus sepeda.

Munculnya gerakan sosial oleh masyarakat yang peduli pada kampung juga mulai muncul seperti @beranibergerak.id. Pada tahun 2020 organisasi informal sosial ini menamakan diri sebagai Pokdarwis atau Kelompok Masyarakat Penggerak Pariwisata. Kelompok ini memiliki peran penting dalam mewujudkan serta mengembangkan kesadaran akan wisata dan pesona daerah (Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, 2012). Salah satu program adalah mengajari anak-anak serta memberikan wadah berupa rumah belajar di kampung Kapitan. Sayangnya sejak tahun 2020, organisasi ini tidak aktif lagi.

### Perencanaan Infrastruktur yang Kurang Matang

Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kemenhub RI melalui Program *Quick Wins* di Kota Palembang membangun dermaga 7 Ulu yang diperkirakan akan selesai pada pertengahan 2023 (Fahmi, 2022). Pada tahun 2014 dibangun restoran dalam bentuk tenda-tenda namun saat ini pekerjaannya terkesan terbengkalai; tanpa ada kejelasan dari pemerintah. Kedua fasilitas tersebut dibangun tanpa perencanaan yang baik. Sosok dan posisi kedua

bangunan telah menutupi pandangan dari Sungai Musi ke arah Kampung Kapitan maupun sebaliknya.

Selain Dinas Pariwisata maupun Kemenhub, Bank Indonesia turut membangun dan memperbaiki infrastruktur kampung seperti membangun gapura, membangun *signage* kampung, dan memperbaiki rumah Kapitan. Sayangnya upaya tersebut tidak direncanakan dan dilaksanakan dengan baik. Contohnya nama 'Kampung Kapitan' tidak terlihat secara utuh dalam *signage*. Sedangkan perbaikan rumah Kapitan terkesan tidak profesional dan tidak melibatkan ahli bangunan tua.



**Gambar 13.** Fasilitas pendukung wisata di wilayah Ulu

### *Penyebab Placelessness dan Peluang Sense of Place*

SWOT yang ditunjukkan di Tabel 2 menggambarkan unsur W (*Weakness*) dan T (*Treats*) Kampung Kapitan yang menjadi penyebab *placelessness*. Sedangkan S (*Strength*) dan O (*Opportunity*) adalah kekuatan dan peluang yang berpotensi dapat mengubah *placelessness* menjadi *sense of place*.

**Tabel 2.** SWOT kampung Kapitan

	Description	S	W	O	T	
Warisan Budaya	Cagar budaya yang sangat langka	✓				
	Resmikan menjadi Cagar Budaya kota Palembang berdasarkan UU RI No.11 TH 2011	✓				
	Cagar budaya kurang terawat dan kurang terkelola dengan baik sehingga bangunan-bangunan tua yang khas tidak tampak menarik			✓		
	Fungsi dari cagar budaya tidak tercapai karena bangunan rusak dan terbengkalai			✓		
	Terdapat beberapa bangunan unik dengan karakteristik bercorak khas Tionghoa-Palembang	✓				
	Heritage tidak kontekstual atau tidak terkoneksi secara baik dengan sekitarnya			✓		
	Berseberangan dengan kompleks Benteng Kuto Besak				✓	
	Dekat dengan kampung lama lainnya				✓	
	Bagian dari wisata sejarah via air ke Pulo Kemaro				✓	

	Batasan dalam peraturan (pasal) yang menjadi cagar budaya masih belum jelas				✓	
	Status kepemilikan rumah kapitan bukan milik Negara, sehingga tidak dapat diberikan dana pengelolaan aset				✓	
Jaringan (Aksesibilitas & Konektivitas)	Pada akses utama Jl. KH. Azhari, terdapat berbagai fasilitas umum	✓				
	Langsung bersinggungan dengan sungai Musi dan jembatan Ampera				✓	
	Akses sulit dan tidak ada <i>wayfinding</i> yang jelas				✓	
	Untuk mengakses via <i>ketek</i> tidak ada sistem <i>drop-pickup</i>				✓	
	Tidak ada jalur khusus pesepeda				✓	
Lingkungan	Visual sungai kotor dan banyak sampah sehingga terkesan kumuh				✓	
	Kebiasaan sehari-hari warga yang mencemari sungai maupun lingkungan sekitar				✓	
	Banyak lahan kosong menjadi tempat pembuangan sampah				✓	
	Sampah-sampah di sungai Musi menimbulkan bau tidak sedap					✓
Ekonomi	Terdapat kuliner yang terkenal sejak dahulu	✓				
	Memiliki kegiatan ekonomi khas: industri pempek dan kemplang	✓				
	Adanya wisata <i>ketek</i>				✓	
	Pengelolaan kurang baik, sehingga tarif <i>ketek</i> berbeda antara pengunjung lokal dan nonlokal (bukan warga Palembang)					✓
	Terdapat pasar 7 Ulu, 9/10 Ulu, Pasar Sekanak, pasar 16 Iilir					✓
	Kurang pengelolaan & perhatian pemerintah sebagai kampung wisata				✓	
	Mayoritas masyarakat lokal masih berpendapatan rendah				✓	
Sosial Budaya	Wisatawan yang datang memiliki stigma buruk (isu keamanan)				✓	
	Masih memiliki tradisi yang dilaksanakan tahunan dan dapat dikunjungi oleh wisatawan				✓	
	Tidak ada hubungan yang baik antara pihak pemerintah dengan masyarakat lokal					✓
	Terdapat gerakan sosial oleh masyarakat luar yang peduli pada kampung					✓
	Gerakan sosial terhenti sejak 2020 tanpa ada kelanjutan					✓
	Banyak pesepeda yang datang sendiri ataupun kelompok					✓
Infrastruktur	Dinas pariwisata mengelola dan menyediakan TIC dan <i>sosmed</i>				✓	
	Petugas TIC tidak selalu hadir, dan akun sosial media kurang aktif mempromosikan kampung				✓	
	Pembangunan dermaga baru 7 Ulu				✓	
	Rancangan dermaga terlalu masif				✓	
	Bangunan restoran terbengkalai				✓	
	Pembangunan secara sepihak oleh pemerintah/ swasta				✓	



\*Keterangan:

S: Strength W: Weakness O: Opportunities T: Threat

Terdapat beberapa hal yang membuat Kampung Kapitan cenderung mengarah ke *Placelessness* yang mengakibatkan identitas kampung melemah. Berdasarkan SWOT dan posisinya terhadap teori *sense of place* didapatkan bahwa kampung kapitan memiliki *placelessness* kategori *Objective Outsideness* yakni sikap tidak memihak terhadap tempat; menganggap lokasi atau ruang hanya sebagai eksistensi dimana mereka tinggal; merasakan keterpisahan yang mendalam secara emosional; melakukan rencana perubahan dan menyusunnya kembali hanya berdasarkan prinsip logika, nalar, dan efisiensi saja. Hal ini dilihat dari masyarakat yang tidak menjaga Kampung Kapitan dan asetnya sehingga banyak bangunan rusak, bahkan salah satu rumah Kapitan telah hancur. Kesadaran masyarakat dalam menjaga lingkungan juga masih rendah karena tidak ada keterikatan emosional untuk meningkatkan kualitas lingkungan sekitar. Pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah hanya sekedar mengedepankan efisiensi semata tanpa upaya diskusi atau keterlibatan dengan masyarakat sehingga masyarakat merasa tidak memiliki andil. Pembangunan juga tidak mencirikan kekhasan kampung sehingga tidak mampu menarik wisatawan untuk berkunjung.

Namun, dibalik faktor-faktor *placelessness*, kawasan ini masih memiliki potensi untuk dapat meningkatkan *sense of place* sebagai upaya untuk memperkuat identitas kampung. Pemerintah dapat melakukan pembangunan dengan melibatkan masyarakat agar keterikatan masyarakat dengan kampung serta lingkungan mereka dapat terjalin. Usaha pempek rumahan yang dilakukan oleh masyarakat memiliki potensi ekonomi yang dapat lebih dikembangkan melalui perencanaan yang matang sehingga dapat berkelanjutan. Selain itu, upaya perbaikan infrastruktur untuk meningkatkan kualitas lingkungan tanpa merusak aset, ditambah dengan sistem pengelolaan yang baik akan mampu memperkuat rasa memiliki di kalangan warga Palembang sekaligus menarik wisatawan untuk datang berkunjung ke Kampung Kapitan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### *Kesimpulan*

Kampung Kapitan yang terletak di tepi Sungai Musi mulai dipromosikan sebagai salah satu destinasi wisata sejarah. Sayangnya, identitas kampung Cina sebagai kampung cagar budaya ini mulai bergeser dan kabur. Promosi sebagai destinasi wisata sejarah masih bersifat sporadis sehingga belum bisa meningkatkan ekonomi masyarakat setempat. Banyak bangunan-bangunan yang mulai rusak dan lapuk dimakan usia karena kurangnya perhatian serta perawatan. Wisata yang dihadirkan pun hanya berupa bangunan bergata Tionghoa yang kondisinya tidak terawat, sehingga

tidak mampu menarik wisatawan kecuali hanya sekedar mengunjungi kampung Kapitan secara sekilas.

Kawasan Kampung Kapitan masih menyimpan potensi, namun rendahnya kepedulian masyarakat dan pemerintah menyebabkan kondisinya saat ini semakin mengkhawatirkan dan terancam punah. Diperlukan jalan panjang dan upaya yang sangat serius untuk bisa memperkuat identitas lokal guna meningkatkan rasa kepemilikan dan rasa bangga masyarakat setempat terhadap Kampung Kapitan. Perbaikan infrastruktur dan lingkungan merupakan kegiatan paling krusial yang perlu dilakukan pemerintah. Misalnya gang-gang yang kondisinya rusak diperbaiki dan ditata ulang konektivitasnya untuk mempermudah akses ke Kampung Kapitan. Upaya revitalisasi tidak hanya sebatas perbaikan bangunan tua yang ada, namun juga revitalisasi plaza sebagai ruang terbuka dengan sistem drainase yang baik, sehingga tidak menimbulkan genangan/banjir di kolong rumah-rumah tua. Selain perlu sistem pembuangan sampah yang terpadu, rekayasa sosial juga perlu dilakukan agar warga sadar dan ikut berperan aktif menjaga kebersihan lingkungan Kampung Kapitan.

### *Saran*

Untuk mengembalikan identitas Kampung Kapitan yang semakin meredup, indikator *sense of place* dapat digunakan sebagai cara dalam menata kembali Kampung Kapitan. Dengan demikian, akan dapat dibangun ikatan antara tempat-komunitas. Warga perlu dilibatkan dalam merevitalisasi kawasan kampung Kapitan untuk mengetahui seperti apa kebutuhan mereka agar taraf kehidupan mereka menjadi lebih baik. Kampung Kapitan berpotensi menjadi sumber ekonomi bagi masyarakat setempat bila dikelola dengan baik. Dengan sendirinya fenomena *placelessness* akan teratasi dan Kampung Kapitan akan menjadi aset sejarah sekaligus identitas yang membanggakan warga Palembang.

## UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kepada Profesor Evawani Ellisa selaku pembimbing penulis pertama yang telah banyak memberi bimbingan penelitian maupun penulisan makalah ini. Terima kasih untuk kepada seluruh warga Kampung Kapitan yang telah berpartisipasi dalam kajian ini. Penelitian ini merupakan bagian dari tesis Master dibawah bimbingan profesor Evawani Ellisa dan Dr. Achmad Hery Fuad.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, A. et al (2019). 'Oedjan Mas' di Bumi Sriwijaya Bank Indonesia dan 'Heritage' di Sumatra Selatan (1st ed.). Bank Indonesia Institute. ISBN: 978-623-90661-4-7
- Adiyanto, J. (2016). Kajian Perubahan Ruang Terbuka pada Kawasan Bersejarah dengan Metode Space Syntax (Studi kasus Kawasan Kampung Kapitan Palembang). Jurnal Perencanaan

- Wilayah Dan Kota, 27(2), 103.  
<https://doi.org/10.5614/jrcp.2016.27.2.3>
- Adiyanto, J., Nugroho, S., & Atyanta, A. (2020). ANALYSIS OF URBAN FORM AND INFRASTRUCTURE IN PALEMBANG. *Atrium*.  
<https://doi.org/10.21460/atrium.v4i1.26>
- Akbar, P., & Edelenbos, J. (2020). Social Impacts of Place-Making in Urban Informal Settlements: A Case Study of Indonesian Kampung. *Social Sciences*, 9(6), 104.  
<https://doi.org/10.3390/socsci9060104>
- Anwar, W. F. F. (2007). Analisa Potensi Pariwisata pada KAMPUNG KAPITEN DI PALEMBANG. Diseminarkan Pada Seminar Kenaikan Jabatan/Pangkat FT UNSRI.  
<https://repository.unsri.ac.id/15153/1/kapitenwidyad.pdf>
- Anico, M., & Peralta, E. (2008). *Heritage and Identity: Engagement and Demission in the Contemporary World* (1st ed.). Routledge.
- Badan Pusat Statistik. (n.d.). Retrieved October 16, 2022, from  
<https://palembangkota.bps.go.id/indicator/12/167/1/jumlah-penduduk-palembang.html>
- Burns, P. M., & Novelli, M. (2006). *Tourism and Social Identities: Global Frameworks and Local Realities*. Elsevier Gezondheidszorg.
- Che, Y., Yang, K., Chen, T., & Xu, Q. (2012). Assessing a riverfront rehabilitation project using the comprehensive index of public accessibility. *Ecological Engineering*, 40, 80–87.  
<https://doi.org/10.1016/j.ecoleng.2011.12.008>
- Cushing, D. F., & Miller, E. (2020). *Creating Great Places; Evidence-Based Urban Design for Health and Wellbeing*. Routledge.
- Dovey, K. (2016). *Urban Design Thinking: A Conceptual Toolkit* London: Bloomsbury Academic.  
<http://dx.doi.org/10.5040/9781474228503.ch-012>
- Purwanto, E., & Darmawan, E. (2018b). The adaptation strategy of dwelling in the riverside settlement of the Arut River in Pangkalan Bun City, West Kotawaringin Regency, Central Kalimantan. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 213, 012033.  
<https://doi.org/10.1088/1755-1315/213/1/012033>
- Jorgensen, B. S., & Stedman, R. C. (2006). A Comparative Analysis of Predictors of Sense of Place Dimensions: Attachment to, Dependence on, and Identification with Lakeshore Properties. *Journal of Environmental Management*, 79(3), 316–327.  
<https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2005.08.003>
- Knoll, M., Lubken, U., & Schott, D. (2017). *Rivers Lost, Rivers Regained: Rethinking City-River Relations* (Pittsburgh Hist Urban Environ) (1st ed.). University of Pittsburgh Press.
- Kyle, G., Graefe, A., Manning, R., and Bacon, J. (2004). Effects of place attachment on users' perceptions of social and environmental conditions in a natural setting. *J. Environ. Psychol.* 24, 213–225.  
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2003.12.006>
- Landry, C. (2008). *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators* (2nd ed.). Routledge.
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form* (First Edition). The MIT Press.
- Mardiana, S. P., Idris, M. P., Wandoyo, S. I. M. P. (2021). KONSEP BATANGHARI SEMBILAN DALAM SEJARAH DAN KEBUDAYAAN MELAYU SUMATERA SELATAN Sebagai Sumber Pembelajaran Sejarah Lokal. Penerbit Lakeisha.
- Melalatoa, M. J. (1996). *Ensiklopedi Suku Bangsa di Indonesia Jilid L-Z*. Direktorat Jenderal Kebudayaan.
- Murti, Y. F. K. (2015). Babad Kampung': Celebrating History and Neighbourhood Identity in Yogyakarta. *Performing Contemporary Indonesia*, 45–66.  
[https://doi.org/10.1163/9789004284937\\_004](https://doi.org/10.1163/9789004284937_004)
- Nawiyanto, & Endrayadi, E. C. (2016). *Kesultanan Palembang Darussalam – Sejarah Dan Warisan Budayanya* (1st ed.). Jember University Press dan Penerbit Tarutama Nusantara.
- Niemann, B dan T. Werner. (2016). *Strategies For Sustainable Urban Waterfront*. Proceedings WIT Transactions on Ecology and The Environment, Vol 204, 2016.
- Nugroho, S. (2012). Urban morphology at lowland environment in Palembang. 2nd Conveesh & 13th Senvar International Conference Architecture.
- Padawangi, R., Rabé, P., & Perkasa, A. (2022). *River Cities in Asia*. River Cities in Asia.  
[https://doi.org/10.5117/9789463721851\\_ch01](https://doi.org/10.5117/9789463721851_ch01)
- Prescott, M. F. (2022). *River-Edge Relationships: A Comparison of Riversides in Indonesian Cities*. In R. Padawangi, P. Rabé, & A. Perkasa (Eds.), *River Cities in Asia: Waterways in Urban Development and History* (pp. 157-187). Amsterdam University Press.  
<https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/59199>
- Ragheb, A.A., EL-Ashmawy, R.A. (2020). Urban waterfront development for designing space in coastal cities. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, Vol. 15, No. 3, pp. 345-352.  
<https://doi.org/10.18280/ijstdp.150311>