

ANALISIS TAHAPAN PERKEMBANGAN RIVERFRONT TOURISM DI INDONESIA

[Analysis of Riverfront Tourism Growth in Indonesia]

Fithria Khairina Damanik¹, Bhernadetta Pravita Wahyuningtyas², Heru Purboyo Hidayat
Putro³

¹ Universitas Bina Nusantara, fithria.damanik@binus.edu

² Universitas Bina Nusantara, bwahyuningtyas@binus.edu

³ Institut Teknologi Bandung, herupur.h.putro@itb.ac.id

INFO ARTIKEL

Diterima
21 April 2025
Disetujui
15 Mei 2025
Tersedia Secara
Online
30 Juni 2025

ABSTRACT

Indonesia has approximately 7,000 rivers, most of which have experienced significant degradation in quality and are in alarming conditions. Many cities in Indonesia have historically developed along riverbanks, making the decline of these waterways particularly concerning. The deterioration of river quality and riverbank areas is attributed to various factors, including pollution, deforestation, and the uncontrolled disposal of industrial and domestic waste. These issues not only threaten the health of river ecosystems but also jeopardize the sustainability of communities that depend on these natural resources and contribute to various urban challenges. Communities residing in riverbank settlements are among the most affected by these environmental issues. Therefore, they require clear and accurate information regarding the dangers of pollution and the importance of maintaining river cleanliness. This research is conducted in qualitative approach with descriptive analysis technique. This study examines the development of riverbank areas in Indonesian cities by referring to the stages of waterfront development proposed by Wrenn (1983). Additionally, it explores the concept of riverfront tourism as a form of urban regeneration and urban tourism development. The regeneration of riverbank areas for tourism purposes is expected to raise awareness among stakeholders regarding the social and environmental significance of these areas. If properly developed, riverfront tourism can contribute to the enhancement of destination quality, fostering sustainable and competitive tourism development.

Keywords : riverfront tourism, urban tourism, urban regeneration

ABSTRAK

Indonesia memiliki sekitar 7.000 sungai, yang sebagian besar mengalami penurunan kualitas secara signifikan dan berada dalam kondisi yang memprihatinkan. Padahal, banyak kota di Indonesia berkembang dari kawasan di sepanjang sungai. Degradasi kualitas sungai dan kawasan bantaran sungai disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk polusi, deforestasi, serta pembuangan limbah industri dan domestik yang tidak terkendali. Kondisi ini tidak hanya mengancam kesehatan ekosistem sungai, tetapi juga berdampak pada keberlanjutan kehidupan masyarakat yang bergantung pada sumber daya air, serta berkontribusi terhadap berbagai permasalahan perkotaan. Masyarakat yang bermukim di kawasan bantaran sungai merupakan kelompok yang paling terdampak oleh permasalahan ini. Oleh karena itu, mereka membutuhkan informasi yang jelas dan akurat mengenai bahaya polusi serta urgensi menjaga kebersihan sungai. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif deskriptif. Penelitian ini

menganalisis fenomena perkembangan kawasan bantaran sungai di kota-kota Indonesia dengan merujuk pada tahapan perkembangan kawasan tepi air (*waterfront development*) sebagaimana dikemukakan oleh Wrenn (1983). Selain itu, penelitian ini juga membahas konsep pariwisata tepi sungai (*riverfront tourism*) sebagai salah satu bentuk regenerasi perkotaan (*urban regeneration*) dan pengembangan pariwisata perkotaan (*urban tourism*). Regenerasi kawasan bantaran sungai untuk kepentingan pariwisata diharapkan dapat meningkatkan kesadaran para pemangku kepentingan terhadap pentingnya konservasi kawasan tersebut, baik dari perspektif sosial maupun lingkungan. Jika dikembangkan secara optimal, kawasan wisata tepi sungai dapat berkontribusi pada peningkatan kualitas destinasi pariwisata, sehingga mampu berkembang menjadi destinasi yang berkelanjutan dan berdaya saing

Kata Kunci: Pariwisata tepi Sungai, Pariwisata perkotaan, Regenerasi perkotaan

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pariwisata telah menjadi salah satu sektor yang memberikan kontribusi besar pada PDB Indonesia. Walaupun sempat turun ketika pandemi dari angka 5,3% di 2019 menjadi 4% di 2020, namun kontribusi pariwisata perlahan meningkat ke angka 4,3% di tahun 2022 (Pusat Analisis Anggaran dan Akuntabilitas Keuangan Negara, 2023). Pengembangan kepariwisataan telah lama menjadi salah satu fokus pemerintahan baik di tingkat nasional, provinsi, maupun lokal. Pariwisata di Indonesia tumbuh dengan beragam konsep pengembangan yang memaksimalkan potensi yang dimiliki, seperti desa dan pantainya. Namun, Indonesia juga memiliki satu lagi potensi yang luar biasa tetapi kurang dilirik untuk pariwisata, yaitu Sungai.

Indonesia dikenal sebagai negara maritim yang kaya akan sumber daya perairan baik lautan maupun daratan. Selain lautnya, Indonesia juga memiliki sekitar 7000 batang Sungai yang tersebar di semua daerah. Namun, potensi yang belum dimanfaatkan secara optimal ini menjadikan kondisi Sungai-sungai di Indonesia tercemar. Sebuah literatur menyebutkan bahwa 46% Sungai di Indonesia berada dalam keadaan tercemar berat, 32% berada dalam kondisi tercemar sedang berat, 14% termasuk tercemar sedang, dan 8% nya termasuk ke dalam kategori tercemar ringan (Portal Informasi Indonesia, 2023). Padahal pada kenyataannya, Sungai memiliki fungsi yang sangat beragam seperti pemenuhan kebutuhan air, irigasi, industri, dan pariwisata (PP No 38 Tahun 2011 Tentang Sungai. , n.d.). Lebih jauh lagi, Sungai memiliki arti penting bagi pertumbuhan sebuah kota.

Banyak kota-kota besar di dunia yang tumbuh dari pinggir Sungai (Prideaux et al., 2009). Banyak pula kota di Indonesia yang tumbuh dari kawasan pinggir Sungai. Oleh karena itu, fenomena kerusakan Sungai merupakan kemunduran bagi peradaban. Perkembangan kota cenderung semakin membelakangi Sungai sehingga Sungai tidak lagi menjadi tampak depan suatu kota. Tulisan ini akan membahas tentang pola perkembangan kawasan waterfront di Indonesia. Secara lebih spesifik, tulisan ini akan menggunakan istilah *riverfront* sebagai bentuk penegasan jenis perairan Sungai. *Riverfront* dapat diartikan sebagai kawasan yang berbatasan dengan sungai, danau, pelabuhan dan sebagainya. Kawasan *riverfront* memiliki makna penting dalam perkembangan suatu kota. Oleh karena itu, tulisan ini diharapkan dapat memberi ide bagi pengembangan konsep pariwisata *riverfront* sebagai Solusi dari permasalahan perkotaan khususnya pada daerah di pinggir Sungai.

Tujuan Penelitian

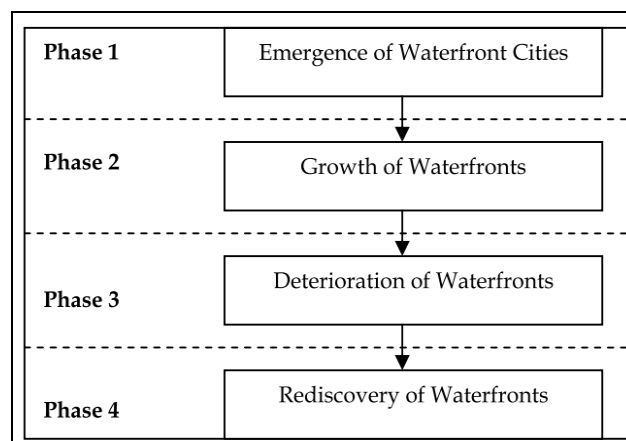
Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tahapan perkembangan *riverfront tourism* di Indonesia melalui studi kasus. Penelitian ini akan mengulas tentang potensi Sungai di Indonesia

yang dapat dikembangkan dengan konsep riverfront tourism.

KAJIAN LITERATUR

Waterfront merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan kawasan yang menghubungkan antara kawasan perkotaan dengan badan air dan memiliki daya tarik bagi manusia. Waterfront di daerah pusat perkotaan memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai daya tarik wisata bagi penduduk lokal maupun wisatawan, memanfaatkan kembali bangunan-bangunan bersejarah, mengembangkan pusat-pusat perdagangan, serta menghubungkan kawasan baru dengan sistem transportasi kota. Pada umumnya, kota-kota dengan konsep *waterfront* berkembang dalam 4 tahapan yaitu *emergence of waterfront cities*, *growth of waterfront cities*, *deterioration of waterfront cities*, dan *rediscovery of waterfront cities*.

1. Periode 1 *Emergence of Waterfront Cities* menggambarkan sejarah awal terbentuknya kota-kota besar di dunia yang dimulai di sekitar air karena memiliki fungsi perdagangan dan transportasi.
2. Periode 2 *Growth of Waterfronts* menggambarkan perkembangan Kawasan Pelabuhan yang ditunjukkan oleh pertumbuhan ekonomi yang pesat. Permukiman yang muncul pun berubah menjadi perkotaan dan perdagangan maritim menstimulus munculnya perkembangan kota.
3. Periode 3 *Deterioration of Waterfronts* ditandai dengan kondisi pasca perang dunia II, dimana perdagangan maritim juga diikuti dengan munculnya teknologi container. Pesatnya perkembangan ini menyebabkan Pelabuhan yang lama sudah tidak dapat menampung kebutuhan perdagangan, sehingga dipindahkan ke tempat yang baru. Hal ini menyebabkan Pelabuhan yang lama kehilangan perannya sebagai pusat industri dan transportasi. Perkembangan alat transportasi darat menyebabkan Pelabuhan semakin ditinggalkan. Area waterfront lama kelamaan semakin sepi dan menjadi Kawasan yang tidak aman, serta semakin jauh dari pusat perkotaan.
4. Periode 4 *Rediscovery of Waterfronts* ditandai dengan Kawasan waterfront yang ditinggalkan karena polusi, infrastruktur yang sudah usang, serta aktifitas industri. Namun, penduduk lokal kemudian menginginkan Kawasan waterfront diperbaiki dan memiliki pemandangan yang baik. Perubahan Kawasan ini juga merubah fungsi dari waterfront menjadi rekreasi, perumahan, dan perdagangan.



Gambar 1. Tahapan Perkembangan Kawasan Waterfront
 (Sumber: Douglas M. Wrenn et al., 1983)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode analisis deskriptif melalui pendekatan studi kasus. Pengumpulan data dilakukan dengan cara studi literatur dari berbagai sumber baik buku maupun internet untuk mendukung penjelasan terkait dengan studi kasus yang

dipilih. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis tahapan perkembangan riverfront di Indonesia yang dilihat berdasarkan teori Wren (1983) yang membagi hal tersebut menjadi 4 tahap yaitu *emergence of waterfront cities, growth of waterfront cities, deterioration of waterfront cities, and rediscovery of waterfront cities*. Analisis yang dilakukan diilustrasikan melalui studi kasus yang terjadi di Indonesia pada masing-masing tahapan. Studi kasus dilakukan dengan memilih kawasan-kawasan riverfront yang berada di perkotaan, menjadi tempat sejarah awal mula perkembangan kota, dan mengalami penurunan kondisi baik secara lingkungan, ekonomi, maupun sosial budaya. Berdasarkan kriteria tersebut, dipilih 3 lokasi yaitu Kota Pontianak, Kota Palembang, dan Kota Pekanbaru untuk menggambarkan tahapan pertama, kedua, dan ketiga dari perkembangan kawasan *waterfront*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tahapan Pembentukan dan Pertumbuhan Kawasan Waterfront di Indonesia

Sebagaimana dijelaskan pada bagian sebelumnya, perkembangan kawasan waterfront di Indonesia juga memiliki tahapan yang serupa. Kota-kota di Indonesia berkembang dari kawasan di sekitar Sungai. Seluruh daerah di Indonesia memiliki Sungai, berbeda dengan laut yang hanya berbatasan dengan kawasan tertentu. Oleh karena itu, daerah pinggiran Sungai menjadi tempat yang ideal untuk memulai kehidupan manusia karena dapat menyediakan sumber makanan, tempat tinggal, dan pembelajaran. Pada bagian ini akan dijelaskan tahapan pembentukan (*emergence*) dan pertumbuhan (*growth*) dari beberapa kawasan di pinggiran Sungai yang ada di Indonesia.

1. Kota Pontianak dan Sungai Kapuas

Pembentukan (*emergence*) Kota Pontianak tidak terlepas dari keberadaan Sungai Kapuas yang merupakan Sungai terpanjang yang ada di Indonesia dengan panjang mencapai 1.143 km. Perkembangan Kota Pontianak dimulai sejak tahun 1771 ketika rombongan Syarif Abdurrahman Alkadrie mendirikan balai dan rumah tinggal yang disebut Pontianak. Pendirian tempat tinggal ini dilakukan dengan pembukaan hutan di pertigaan Sungai Landak, Sungai Kapuas Kecil, dan Sungai Kapuas Besar. Beliau dinobatkan menjadi Sultan pertama di Pontianak dimana pusat pemerintahannya ditandai dengan berdirinya Mesjid Raya Sultan Abdurrahman Alkadrie dan Istana Kadariah, yang sekarang terletak di Kelurahan Dalam Bugis Kecamatan Pontianak Timur (Pemerintah Kota Pontianak, n.d.).

Di tahap kedua pertumbuhan (*growth*), Kota Pontianak semakin berkembang khususnya dengan keberadaan Sungai Kapuasnya. Pada tahun 1970, Sungai Kapuas menjadi jalur transportasi utama yang juga digunakan oleh kapal dengan jalur pelayaran internasional untuk membeli hasil bumi Kalimantan (Ekologi Kapuas Buruk, Transportasi Air Ditinggal, 2011). Dikarenakan transportasi darat belum berkembang seperti sekarang, pemukiman penduduk tumbuh mengikuti Sungai (Kusnoto & Dewi Purmintasari, n.d.). “Pola lahan terbangun berpusat pada tepi Sungai dan segitiga antara Sungai Kapuas dan Sungai Landak, sebagai awal mula pusat pemerintahan dan permukiman di tahun 1978) (Nurhidayati & Arianti, 2021).

2. Kota Palembang dan Sungai Musi

Sungai Musi merupakan Sungai terbesar yang ada di Pulau Sumatera dengan Panjang sekitar 720 kilometer. Sungai Musi tidak hanya menjadi ikon Kota Palembang, tetapi juga memegang peranan penting pada Sejarah Kedatuan Sriwijaya. Sungai Musi berperan dalam membentuk dan menjaga kekayaan ekonomi, interaksi budaya, dan pengaruh agama di wilayah Nusantara. Sungai Musi memiliki peran vital dalam jalur perdagangan dan transportasi (Susilo et al., 2024). Sejak masa Kedatuan, masa kolonial maupun masa kemerdekaan, pemukiman di Palembang tumbuh di sekitar Sungai Musi, khususnya bagian Utara (Eka Asih Putrina Taim & Boedhihartono, n.d.).

Pada tahap pertumbuhan (*growth*), perkembangan pusat permukiman Kota mengikuti aliran Sungai Musi. Pada masa kolonial Belanda, sistem perkampungan diatur berdasarkan ras

dimana pendatang dan penduduk asli dipisahkan. “Sejak dari awal Kerajaan Sriwijaya, Seberang Ulu sudah menjadi tempat tinggal bagi para pendatang China dan Arab, sedangkan untuk wilayah Seberang Ilir dijadikan pusat-pusat pemerintahan dan kegiatan perdagangan” (Arditia Larasati Utomo et al., 2024). Setelah tahun 1830, kawasan pinggiran Sungai Musi, tepatnya di Kampung 7 Ulu, dijadikan sebagai pusat pemerintahan bagi Masyarakat Cina yang ada di Palembang

3. Kota Pekanbaru dan Sungai Siak

Sejarah awal mula Kota Pekanbaru dimulai dari sebuah pusat perdagangan yang berada di tepian Sungai Siak tepatnya di sebuah kampung pertama yang dikenal dengan nama Senapelan. Kawasan ini pada mulanya merupakan sebuah daerah yang dihuni oleh sekelompok Masyarakat yang disebut Suku Senapelan. Guna melindungi daerah berladangnya agar tidak diganggu kelompok lain, suku ini pun membuat batasan daerah. Perkembangan Senapelan tidak terlepas dari sejarah Kerajaan Siak dan perebutan kekuasaan oleh dua putra dari Sultan Siak yang pertama (Wulandari et al., n.d.).

Raja Alam menggantikan posisi ayahnya yang kemudian menyerahkan kedudukan pada anaknya Sultan Muhammad Ali. Pada masa inilah, dimulai Pembangunan pusat perdagangan yang baru di sekitar Pelabuhan. Kawasan yang tadi dikenal dengan nama Senapelan, perlahan-lahan lebih dikenal dengan sebutan pekan yang Baharu atau Pekanbaru.

Pertumbuhan ekonomi yang semakin pesat memicu Pembangunan infrastruktur seperti jalan dan jembatan. Pelabuhan di Bandar Senapelan semakin berkembang karena menjadi pintu masuk lalu lintas perdagangan utama pada saat itu. Sampai sekarang pun nama Senapelan diabadikan sebagai sebuah kecamatan yang memiliki nilai dan peninggalan Sejarah di Kota Pekanbaru (Damanik & Pratiwi, 2017).

Tahapan Penurunan Kualitas Kawasan Waterfront di Indonesia

Perkembangan alat transportasi darat yang semakin pesat, diikuti oleh berkembangnya aktifitas kota ke arah daratan, mengakibatkan Sungai semakin ditinggalkan. Pada bagian sebelumnya, disebutkan bahwa mayoritas Sungai di Indonesia berada pada kondisi tercemar berat. Pembangunan kota tidak lagi menghadap ke Sungai. Pusat kota cenderung berkembang menjauhi Sungai, sehingga Sungai tidak lagi menjadi wajah depan suatu kota. Hal ini memunculkan berbagai permasalahan bagi Sungai, seperti sampah dan limbah yang tidak diolah, yang akan menyebabkan masalah lebih besar seperti banjir, polusi, dan berbagai penyakit.

Fenomena menurunnya kualitas Sungai di Indonesia ini merepresentasikan tahapan ketiga *deterioration of waterfront cities*. Tahapan ini menjelaskan fenomena penurunan kondisi lingkungan yang ada di sekitar Sungai. Beberapa contoh kasus fenomena penurunan kualitas lingkungan di Indonesia dapat dilihat di bawah ini.

1. Kampung Beting di Kota Pontianak

Kampung Beting merupakan sebuah kampung Sejarah yang berada di pinggiran Sungai Kapuas Kota Pontianak. Terdapat beberapa peninggalan bersejarah di kampung ini seperti Istana Keraton Kadriyah, Masjid Jami’, serta adat istiadat Melayu yang masih kental (Yumanraya Noho & Ade Abriansyah, 2017). Namun, berdasarkan penelusuran dari internet, kampung ini juga dianggap sebagai salah satu Kawasan rawan narkoba yang ada di Pontianak (Humas BNN, 2019).

2. Kampung Kapitan di Kota Palembang

Kampung Kapitan adalah salah satu kampung yang telah ditetapkan sebagai cagar budaya di Kota Palembang. Kampung ini dikenal dengan kampung etnis Tinghoa pertama. Ada yang menyebut kampung ini dibangun sejak tahun 1850 (Aprilyanti Pratiwi, 2015), namun beberapa sumber lain menyebut kampung ini sudah ada sejak abad ke -14 (Tarana & Paramita, 2021); (Adiyanto, n.d.). Kampung Kapitan memiliki beberapa bangunan peninggalan cagar budaya seperti rumah Kapitan, rumah abu, dan rumah mayor. Walaupun masih digunakan sebagai tujuan wisata, kondisi Kampung Kapitan semakin mengalami degradasi lingkungan. Kawasan ini lekat dengan citra kumuh dan tidak terawat. Sampah dan banjir akibat sistem drainase yang buruk juga menjadi salah satu permasalahan di kawasan ini. Selain itu, kurangnya perawatan dari pemangku

kepentingan terkait pemeliharaan lingkungan cagar budaya, juga menyebabkan banyaknya bangunan yang rusak.

3. Kampung Dalam dan Kampung Bandar di Kota Pekanbaru

Kampung Dalam dan Kampung Bandar yang ada di Kecamatan Senapelan Kota Pekanbaru merupakan sebuah Kawasan yang dekat hubungannya dengan asal – usul pertumbuhan Kota Pekanbaru. Kawasan ini merupakan Kawasan bersejarah yang berada di pinggir Sungai Siak dan memiliki berbagai potensi Sejarah seperti Masjid Raya Pekanbaru, Taman waterfront city, dan berbagai kuliner khas daerah. Namun pada kondisi saat ini, kedua Kawasan ini erat citranya sebagai Kawasan kumuh dan kasus narkoba yang ada di dalamnya (Hallo Riau, 2024) (Raden Heru, 2024).

Diskusi: Riverfront Tourism sebagai bentuk dari Regenerasi Perkotaan (Urban Regeneration), Pariwisata Perkotaan (Urban Tourism), dan Penemuan Kembali Kawasan Riverfront (Rediscovery of Riverfront)

Sungai menjadi asal mula tumbuhnya suatu kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan di dunia (Cooper & Prideaux, 2009), maupun di Indonesia cenderung berkembang dari kawasan di pinggir Sungai. Penurunan kualitas dan kondisi kawasan pinggir Sungai menyebabkan banyak terjadinya permasalahan sosial, ekonomi, maupun lingkungan. Tahapan ke 4 dari Perkembangan kawasan Waterfront ini memberikan Gambaran tentang konsep-konsep yang bisa diterapkan di Indonesia. Konsep yang pertama adalah *urban regeneration*. *Urban regeneration* merupakan sebuah upaya peremajaan kawasan perkotaan sebagai solusi dari permasalahan-permasalahan tersebut (Lak et al., 2020). *Urban regeneration* dianggap sebagai sebuah konsep maupun alat yang dapat diadaptasi untuk membentuk sebuah kota yang lebih inklusif, tangguh, aman, dan berkelanjutan (Hybrid Event Co-Hosted by UN-Habitat and the Basque Country Government Urban Regeneration as a Tool for Inclusive and Sustainable Recovery Report on the Expert Group Meeting, n.d.). Lebih jauh lagi, *urban regeneration* tidak hanya dilihat sebagai sebuah proses yang berfokus pada pembangunan kembali fisik sebuah kota, tetapi juga tentang bagaimana kota dapat menstimulasi pertumbuhan ekonomi, menurunkan kesenjangan sosial dan menguatkan kepaduan komunitas, serta menjaga keberlanjutan lingkungan (de Magalhães, 2015).

Konsep kedua yang akan dibahas adalah *riverfront tourism* di kawasan perkotaan sebagai salah satu bentuk *urban regeneration*. Istilah *riverfront* berkembang dari istilah *waterfront*, untuk menegaskan bahwa kawasan berada di pinggir perairan Sungai. *Riverfront* maupun *waterfront* secara keseluruhan, telah mengalami perkembangan fungsi dimana tidak hanya sebagai penyedia kebutuhan air, manufaktur, pengolahan limbah, maupun pembangkit tenaga listrik, namun juga memiliki fungsi komersial, permukiman, dan rekreasi.

Pengembangan kawasan *waterfront* maupun *riverfront* muncul untuk memenuhi kebutuhan tempat bersosialisasi bagi Masyarakat lokal. *Riverfront tourism* juga dapat menjadi salah satu konsep pengembangan pariwisata perkotaan (*urban tourism*) sebagai konsep yang ketiga. Kawasan perkotaan masih menjadi destinasi tujuan yang dikunjungi oleh wisatawan, baik sebagai tujuan utama maupun transit. Selain itu, pariwisata perkotaan juga menarik bagi kunjungan bisnis maupun tipe Kunjungan friend and relatives. Oleh karena itu, pariwisata perkotaan jelas memiliki pasar permintaan yang cukup menjanjikan. *Riverfront tourism* dapat menjadi sebuah Solusi untuk regenerasi perkotaan khususnya di daerah-daerah yang memiliki nilai *cultural heritage* atau sebagai tempat awal mula pertumbuhan kota. Pengembangan *riverfront tourism* diharapkan tidak hanya mampu menjadi Solusi bagi pariwisata perkotaan tetapi juga menjadi stimulus pertumbuhan ekonomi Masyarakat lokal melalui penyediaan produk maupun layanan pariwisata, penguatan komunitas melalui preservasi budaya, serta keberlanjutan lingkungan melalui kerjasama masyarakat dan wisatawan untuk menjaga kawasan pariwisata.

Penemuan kembali kawasan *riverfront* bukan hanya tentang revitalisasi fisik, tetapi juga tentang pengembalian fungsi sosial dan budaya kawasan tersebut bagi masyarakat kota. Proses *rediscovery* ini melibatkan interaksi antara sejarah, identitas lokal, dan kebutuhan modern. Penemuan kembali mengindikasikan juga bawa diperlukan komunikasi untuk menyatukan berbagai pihak yang terlibat, mulai dari pemerintah, pelaku bisnis, hingga masyarakat umum.

Dalam hal ini, peran komunikasi cukup penting untuk membangun pemahaman bersama atas nilai sejarah kawasan riverfront dan manfaat keberlanjutannya dalam konteks modern; dengan pendekatan komunikasi yang holistik, diharapkan kawasan riverfront dapat menjadi simbol keberlanjutan dan integrasi yang harmonis antara pariwisata, regenerasi perkotaan, dan pelestarian budaya. Hal ini sejalan dengan tujuan yang diharapkan dari urban regeneration. Ketiga konsep yang dijelaskan yaitu urban regeneration, urban tourism, dan riverfront tourism dapat menjawab proses Sungai-sungai di Indonesia untuk masuk ke tahap keempat yaitu penemuan kembali (rediscovery) kawasan Waterfront.

SIMPULAN

Pariwisata di tepi sungai seharusnya menjadi sebuah konsep yang dapat dikembangkan di Indonesia dengan kekayaan potensi yang dimiliki. Pengembangan riverfront tourism dapat menjadi upaya regenerasi perkotaan dan pengembangan pariwisata perkotaan. Penelitian tentang riverfront tourism masih sangat terbatas baik itu di tingkat nasional maupun internasional. Oleh karena itu, penelitian tentang riverfront tourism masih perlu banyak dilakukan, khususnya terkait bagaimana pengembangan riverfront tourism dapat menjadi langkah untuk regenerasi perkotaan. Selain itu, pembelajaran tentang contoh-contoh baik (best practice) tentang bagaimana pengembangan riverfront tourism dari negara-negara dengan karakteristik yang mirip dengan Indonesia juga dapat menjadi penelitian lanjutan dari studi ini.

REFERENSI

- Adiyanto, J. (n.d.). *KAMPUNG KAPITAN INTERPRETASI “JEJAK” PERKEMBANGAN PERMUKIMAN DAN ELEMEN ARSITEKTURAL*.
<http://www.petra.ac.id/~puslit/journals/dir.php?DepartmentID=ARS>
- Aprilyanti Pratiwi. (2015). KONSTRUKSI REALITAS SOSIAL-BUDAYA ETNIS TIONGHOA DI PALEMBANG: STUDI KOMUNIKASI ANTAR-BUDAYA. *Journal of Strategic Communication*, 7(1).
- Arditia Larasati Utomo, Endy Agustian, & Herda Sabriyah Dara Kospa. (2024). IDENTIFIKASI KARAKTERISTIK KAWASAN TEPIAN SUNGAI MUSI KOTA PALEMBANG (KASUS: KELURAHAN 5 ULU DAN 7 ULU). *Plano Madani*, 13(1).
- Cooper, M., & Prideaux, B. (2009). *River Tourism*.
<https://www.researchgate.net/publication/230582421>
- Damanik, F. K., & Pratiwi, W. D. (2017). Consideration of Tourism Riverfront Development Elements for Pekanbaru City Transformation. *Journal of Regional and City Planning*, 28(2), 140. <https://doi.org/10.5614/jrcp.2017.28.2.5>
- de Magalhães, C. (2015). Urban Regeneration. In *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (pp. 919–925). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.74031-1>
- Douglas M. Wrenn, John Casazza, & Eric Smart. (1983). *Urban Waterfront Development*. Urban Land Institute.
- Eka Asih Putrina Taim, & Boedhihartono. (n.d.). *Permukiman tepi sungai di Kota Palembang : Studi bentuk permukiman, tata letak dan tata guna ruang serta lingkungan*.
- Ekologi Kapuas Buruk, *Transportasi Air Ditinggal*. (2011).

- Hallo Riau. (2024). *Digrebek, Bandar Narkoba Kampung Dalam Pekanbaru Tunggang Langgang Lompat ke Sungai Siak.*
- Humas BNN. (2019). *Dilema Kampung Beting, Pontianak yang di cap sebagai daerah rawan Narkoba.*
- Hybrid event co-hosted by UN-Habitat and the Basque Country Government Urban regeneration as a tool for inclusive and sustainable recovery Report on the Expert Group Meeting.* (n.d.).
- Kusnoto, Y., & Dewi Purmintasari, Y. (n.d.). *Pemukiman Awal Sungai Kapuas.*
- Lak, A., Gheitasi, M., & Timothy, D. J. (2020). Urban regeneration through heritage tourism: cultural policies and strategic management. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 18(4), 386–403. <https://doi.org/10.1080/14766825.2019.1668002>
- Nurhidayati, E., & Arianti, I. (2021). PERKEMBANGAN KOTA BERBASIS PERAIRAN DI PONTIANAK. *Jurnal Ilmiah Arsitektur*, 11(1), 1–8. <https://doi.org/10.32699/jiars.v11i1.1578>
- Pemerintah Kota Pontianak. (n.d.). *SEJARAH BERDIRINYA KOTA PONTIANAK.*
- Portal Informasi Indonesia. (2023). *Ayo Peduli Kebersihan Sungai!*
- PP no 38 tahun 2011 tentang Sungai.* (n.d.).
- Prideaux, B., Timothy, D. J., & Cooper, M. (2009). Introducing river tourism: physical, ecological and human aspects. In *River tourism* (pp. 1–22). CABI. <https://doi.org/10.1079/9781845934682.0001>
- PUSAT ANALISIS ANGGARAN DAN AKUNTABILITAS KEUANGAN NEGARA. (n.d.). *URGENSI PENGUATAN DAYA SAING PARIWISATA UNTUK MENINGKATKAN PEREKONOMIAN NASIONAL.*
- Raden Heru. (2024). *Polisi Gerebek Bandar Narkoba Kampung Dalam, Satu Orang Diamankan.*
- Susilo, N. A., Wulandari, E., & Sholeh, K 60 4). PERANAN SUNGAI MUSI DALAM PERDAGANGAN MASA SRIWIJAYA ABAD KE VII-IX. *Bandar Maulana: Jurnal Sejarah Kebudayaan*, 28(2), 35–42. <https://doi.org/10.24071/jbm.v28i2.7949>
- Tarana, M. A., & Paramita, S. (2021). Komunikasi Pariwisata Kampung Kapitan di Palembang. *Prologia*, 5(2), 201. <https://doi.org/10.24912/pr.v5i2.10128>
- Wulandari, S., Melay, D. R., Hum, M., & Tugiman, D. (n.d.). *HISTORY OF ZERO POINT DISPLACEMENT PEKANBARU CITY OF SENAPELAN TO JENDERAL SUDIRMAN STREET.*