

## **PERKEMBANGAN KELOTOK SEBAGAI SARANA WISATA SUNGAI DI SIRING TENDEAN KOTA BANJARMASIN TAHUN 2000-2025**

**Fallia Maylafaiza Azwarini<sup>1</sup>, Wisnu Subroto<sup>2</sup>, Sriwati<sup>3</sup>, Dewicca Fatma Nadila<sup>4</sup>**

<sup>1,2,3,4</sup>Universitas Lambung Mangkurat

Email Korespondensi: ylafaiza@gmail.com

Diterima: 9 Juli 2026

Direvisi: 10 Juli 2026

Disetujui: 2 Agustus 2026

---

### **ABSTRACT**

*This study examines the evolution of the kelotok, a boat that originally served solely as a traditional mode of transportation but has since developed into a popular river-tourism attraction for both domestic and international tourists. Beyond its transportation function, the kelotok also plays a vital role in the daily lives of riverside communities. This study employs the historical research method, comprising heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Data were collected through interviews with community leaders, together with an analysis of supporting documents and literature. The findings indicate that, since the 2000s, the kelotok has experienced a decline in daily passenger numbers, attributable to the growth of land-based transportation and the government's planned development of Taman Siring. Around 2011, however, the kelotok began to regain popularity following the establishment of Taman Siring, when the government subsequently built a pier designated specifically for tourist kelotoks. From that point, the kelotok began to be used as a means of river tourism, including trips to the floating market and leisure cruises along the river. This development has provided economic benefits for the community and has helped preserve local culture, with the role of the kelotok in tourism also contributing to the preservation of river culture as a hallmark of the Banjar community.*

**Keywords:** Kelotok, river tourism, traditional transportation, cultural preservation, Banjarmasin.

---

### **PENDAHULUAN**

Banjarmasin dikenal luas dengan julukan “Kota Seribu Sungai”. Julukan ini tidak hanya menggambarkan kondisi geografisnya, tetapi juga mencerminkan identitas sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat yang telah terbentuk selama berabad-abad melalui interaksi dengan lingkungan sungai. Dalam sejarahnya, sungai di Banjarmasin tidak hanya berfungsi sebagai jalur transportasi dan perdagangan, tetapi juga menjadi ruang publik, tempat sosialisasi, dan sarana komunikasi masyarakat.

Sungai Martapura merupakan salah satu sungai utama di Provinsi Kalimantan Selatan yang berperan penting dalam kehidupan masyarakat, khususnya di bantaran atau pinggir sungai. Banyak masyarakat yang tinggal di bantaran sungai masih memanfaatkan air sungai dalam berbagai aktivitas sehari-hari, seperti mandi, mencuci, memasak, serta memenuhi kebutuhan rumah tangga lainnya (Yulinda et al., 2024). Sungai juga menjadi ruang ekonomi penting bagi masyarakat, ditandai dengan aktivitas jual beli yang berlangsung di atas air menggunakan *jukung* maupun *kelotok*. Praktik ini merupakan salah satu ciri khas masyarakat Banjar sebelum berkembangnya pasar-pasar modern atau pasar darat.

Menurut Petersen dalam buku *Jukung Boats from the Barito Basin, Borneo*, masyarakat Banjar telah menggunakan moda transportasi sungai sejak abad ke-7 Masehi, jauh sebelum kolonialisme Eropa masuk ke Kalimantan. Transportasi sungai tersebut terdiri atas beberapa jenis, seperti *jukung* (perahu kecil), *jukung* tiung, *jukung* raksasa, dan *kelotok*, yang berfungsi untuk mengangkut penumpang dan barang. *Kelotok* menjadi simbol mobilitas masyarakat Banjar karena murah, mudah dijangkau, dan sesuai dengan kondisi geografis rawa serta sungai

(Petersen, 2000). *Kelotok* umumnya digunakan oleh masyarakat Banjar yang mendiami kawasan pinggiran sungai sebagai alat transportasi utama di jalur sungai dan menjadi penghubung antarwilayah di sepanjang aliran sungai (Hendraswati, 2016). *Kelotok* bukan hanya berfungsi untuk mengangkut orang dan barang, tetapi juga mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat tepi sungai sehingga memberikan manfaat yang lebih besar di sepanjang rute yang dilaluinya.

Modernisasi teknologi dan orientasi pembangunan ke arah darat menyebabkan transportasi sungai ini tersisih. Keterbatasan infrastruktur, aspek keselamatan, serta pandangan bahwa transportasi darat lebih “modern” turut mempercepat proses kemunduran *kelotok* sebagai sarana transportasi tradisional (Sari et al., 2008). Situasi ini menyebabkan penurunan penggunaan *kelotok* sebagai alat transportasi. Namun, di sisi lain, pertumbuhan sektor pariwisata membuka peluang baru dengan menghidupkan kembali *kelotok* sebagai bentuk wisata berbasis air yang menawarkan pengalaman berlayar menyusuri sungai sekaligus menjelajahi budaya lokal. Hal ini sejalan dengan temuan Rofii et al. (2020), yang mencatat bahwa pengembangan pariwisata berbasis air dapat merevitalisasi peran *kelotok* dalam konteks yang berbeda.

Upaya untuk menghidupkan kembali fungsi sungai juga terlihat dalam kebijakan pemerintah kota pada awal abad ke-21, yang mulai mengubah kawasan tepi sungai menjadi ruang publik. Pembangunan ini bertujuan mempercantik kota sekaligus menghidupkan kembali identitas budaya sungai masyarakat Banjar (Hairini et al., 2021). Transformasi inilah yang melahirkan kawasan Siring Tendea sebagai wajah baru kota, ruang yang berfungsi sebagai destinasi wisata, sekaligus simbol kebangkitan budaya sungai yang sebelumnya sempat terpinggirkan.

Oleh karena itu, perkembangan *kelotok* di Banjarmasin mencerminkan perubahan yang lebih luas dalam kehidupan masyarakat Banjar. *Kelotok* yang semula hanya digunakan sebagai transportasi tradisional kemudian berkembang menjadi wisata sungai yang menarik minat masyarakat, sekaligus menandakan adanya proses adaptasi terhadap modernisasi. Keberadaan *kelotok* wisata membawa dampak ekonomi dan budaya yang signifikan: masyarakat bantaran sungai memperoleh sumber pendapatan baru melalui jasa wisata, sementara identitas budaya sungai tetap lestari. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan mengkaji proses transformasi *kelotok* dari sarana transportasi tradisional menjadi daya tarik wisata sungai di kawasan Siring Tendea Kota Banjarmasin pada tahun 2000-2025, sekaligus mengidentifikasi faktor pendorong serta dampak sosial-ekonominya bagi masyarakat setempat.

## METODE

Menurut Sjamsuddin (1996), metode sejarah adalah proses ilmiah untuk merekonstruksi peristiwa masa lalu secara sistematis dan objektif, dengan cara mengumpulkan, menilai, menafsirkan, dan menyajikan fakta sejarah agar dapat dipahami maknanya dalam konteks masa kini. Penelitian ini menggunakan metode sejarah untuk mengkaji bagaimana *kelotok*, yang semula digunakan sebagai transportasi tradisional, berkembang menjadi sarana wisata sungai di Siring Tendea Kota Banjarmasin pada tahun 2000-2025. Pendekatan ini dipilih untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai perubahan fungsi *kelotok*, yang sebelum tahun 2000-an masih aktif digunakan untuk mengangkut barang maupun penumpang umum, namun

kini berkembang dan populer sebagai sarana wisata sungai yang diminati oleh masyarakat lokal, wisatawan luar kota, maupun mancanegara. Metode sejarah dalam penelitian ini terdiri atas empat tahapan utama sebagai berikut.

Tahap heuristik merupakan langkah awal penelitian untuk mengumpulkan berbagai sumber sejarah, baik primer maupun sekunder. Sumber primer diperoleh secara langsung dari informan yang memahami perkembangan *kelotok*. Narasumber dipilih melalui teknik purposive sampling berdasarkan kriteria yang telah ditentukan peneliti, yaitu pemilik *kelotok* yang telah beroperasi sebelum *kelotok* berkembang menjadi objek wisata, pihak Dinas Pariwisata Kota Banjarmasin, serta pengunjung yang menikmati wisata *kelotok* di kawasan Siring Tende Kota Banjarmasin. Narasumber dalam penelitian ini terdiri atas empat pemilik *kelotok*, yaitu KR (52 tahun), JD (63 tahun), RM (50 tahun), dan IM (48 tahun); satu staf Dinas Pariwisata Kota Banjarmasin, yaitu RW (45 tahun); serta dua pengunjung, yaitu AN (28 tahun) dan AT (39 tahun). Adapun sumber sekunder diperoleh dari berbagai jurnal, arsip, dokumen, catatan, serta hasil penelitian sebelumnya yang relevan.

Tahap selanjutnya adalah kritik sumber untuk menilai keaslian dan keabsahan data. Kritik eksternal digunakan untuk meninjau keaslian fisik sumber, sedangkan kritik internal menilai kebenaran isi sumber tersebut. Pada tahap ini, peneliti membandingkan hasil wawancara pemilik *kelotok* dengan dokumen dinas serta penelitian terdahulu guna memastikan validitas data terkait perkembangan *kelotok* dari transportasi tradisional menjadi daya tarik wisata.

Tahap interpretasi dilakukan untuk menafsirkan fakta sejarah yang telah teruji, guna memahami hubungan sebab-akibat serta makna dari peristiwa tersebut. Peneliti menemukan bahwa pada rentang tahun 1990-an hingga 2000-an, *kelotok* masih sering digunakan sebagai alat transportasi tradisional, atau yang biasa disebut taksi air, untuk mengangkut barang dan masyarakat dari satu tempat ke tempat lain. Pada akhir tahun 2000-an, seiring semakin banyaknya infrastruktur jalan darat yang dibangun, jalur sungai mulai jarang digunakan sehingga *kelotok* pun mulai ditinggalkan masyarakat. Sekitar tahun 2001, pemerintah merencanakan pembebasan lahan di sekitar Jalan Pierre Tende untuk pembangunan proyek Siring Kota Banjarmasin. Pada tahun 2008 hingga 2011, proyek tersebut terealisasi dengan baik dan menjadi salah satu objek wisata baru. Pada periode yang sama, pemerintah juga merencanakan pembangunan dermaga *kelotok* beserta beberapa bangunan pendukung wisata, sehingga sejak tahun 2011 *kelotok* kembali diminati oleh masyarakat lokal dan pemerintah mulai mengembangkan wisata dengan menjadikan *kelotok* sebagai sarana utamanya.

Tahap terakhir adalah historiografi. Pada tahap ini, peneliti menulis hasil penelitian berdasarkan data yang telah dikumpulkan, diverifikasi, dan diinterpretasikan sebelumnya, kemudian menyusun kembali berbagai fakta sejarah dan sumber terpilih ke dalam bentuk tulisan ilmiah yang sistematis dan logis. Data yang telah melalui proses kritik dan penafsiran diolah menjadi narasi sejarah yang utuh sesuai dengan tujuan penelitian.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa narasumber, *kelotok* telah mengalami perkembangan fungsi: dari yang semula hanya digunakan sebagai transportasi tradisional, sejak tahun 2000-an *kelotok* mulai digunakan sebagai sarana wisata sungai yang diminati masyarakat.

Pada awalnya, *kelotok* merupakan transportasi tradisional yang digunakan masyarakat sekitar sebelum dibangunnya jalan raya, ketika sungai masih menjadi jalur penghubung antarwilayah di Kota Banjarmasin. Namun, seiring perkembangan pariwisata, *kelotok* mulai bertransformasi menjadi objek wisata yang unik. Perkembangan ini tampak bukan hanya pada fungsinya, tetapi juga pada bentuk, fasilitas, dan praktik pengelolaannya yang semakin disesuaikan dengan kebutuhan wisatawan. Bagian ini membahas lebih lanjut penggunaan *kelotok*, dari transportasi tradisional hingga perkembangannya sebagai sarana wisata sungai pada tahun 2000-2025, sebagai berikut.

### **Kelotok sebagai Transportasi Tradisional**

Asal-usul *kelotok* tidak dapat dipisahkan dari perkembangan perahu tradisional Banjar, yaitu *jukung*, yang dahulu digunakan sebagai sarana transportasi utama di daerah pesisir sungai. *Jukung* adalah perahu kecil tanpa mesin yang digerakkan dengan dayung atau tiang, dan telah lama digunakan oleh masyarakat Banjar sebagai sarana mobilitas dan kegiatan ekonomi di sungai (Ningsih, 2023). Dengan diperkenalkannya teknologi mesin pada pertengahan abad ke-20, masyarakat mulai memodifikasi *jukung* dengan menambahkan mesin sehingga tidak lagi bergantung pada tenaga manusia. Perubahan ini mulai muncul sekitar tahun 1950-an; bahkan tercatat bahwa pada tahun 1954, perahu bermesin telah muncul dan dikenal sebagai *kelotok*, yang secara bertahap menggantikan *jukung* sebagai moda transportasi yang lebih efisien (Ideham, 2005).

*Kelotok* adalah jenis perahu yang ukurannya lebih besar daripada *jukung*, digerakkan oleh mesin, dan dilengkapi kemudi, sehingga menyerupai perahu motor modern seperti speedboat. Perahu ini dirancang khusus untuk mengangkut banyak orang atau barang berukuran besar (Nida, 2014). Pada awalnya, *kelotok* digunakan sebagai perahu tradisional untuk kebutuhan pribadi atau kelompok tertentu, seperti mengangkut hasil pertanian dan barang dagangan dalam skala terbatas. Namun, seiring berjalannya waktu, *kelotok* berkembang menjadi sarana transportasi tradisional yang melayani kebutuhan masyarakat secara lebih luas, baik untuk kegiatan sosial maupun ekonomi (Rochgiyanti, 2011).

Sejak sekitar tahun 1954, *kelotok* berkembang menjadi moda transportasi utama yang menghubungkan Kota Banjarmasin dengan daerah-daerah sekitarnya, seperti Tamban dan Anjir. Hal ini disebabkan oleh kondisi geografis wilayah Banjarmasin yang didominasi banyak sungai, sehingga memudahkan masyarakat menggunakan jalur air dibandingkan jalur darat. Kondisi ini menunjukkan bahwa transportasi sungai merupakan bentuk adaptasi masyarakat terhadap lingkungannya: sungai tidak hanya digunakan sebagai jalur perjalanan, tetapi juga berfungsi sebagai tempat kegiatan sosial dan ekonomi (Imron & Sudiyono, 2023). Dalam konteks ini, *kelotok* memainkan peran penting dalam mengangkut orang dan barang, sekaligus mendukung kegiatan perdagangan tradisional seperti pasar apung. Selain itu, *kelotok* menjadi sumber pendapatan bagi masyarakat karena digunakan sebagai alat kerja sehari-hari (Rofii et al., 2020).

Pada tahun 1990-an, *kelotok* masih memainkan peran aktif sebagai transportasi tradisional dan sering disebut sebagai taksi air di Banjarmasin. Sarana transportasi ini banyak digunakan masyarakat untuk berbagai keperluan sehari-hari, seperti berangkat kerja, menjalankan usaha, dan mengantar anak ke sekolah. Dalam studi klasiknya, *Jukung Boats from the Barito Basin, Borneo*, Petersen (2000) menjelaskan bahwa *kelotok* dilengkapi atap

sederhana di bagian tengah untuk melindungi penumpang dari sinar matahari dan hujan. Nakhoda biasanya berada di bagian depan perahu dan bertanggung jawab mengendalikan arah serta kecepatan secara langsung melalui mesin dan kemudi. Perahu jenis ini pada awalnya masih digerakkan dengan dayung, tetapi seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat akan mobilitas dan jarak tempuh yang lebih jauh, penggunaan mesin menjadi pilihan yang lebih efektif dan efisien.

Perkembangan ini menunjukkan bahwa *kelotok* telah beradaptasi dengan kebutuhan masyarakat. Transportasi sungai tetap menjadi sarana perjalanan utama sebelum jaringan jalan raya dibangun, sehingga *kelotok* memainkan peran penting dalam kehidupan sehari-hari (Imron & Sudiyono, 2023). Sungai tidak hanya digunakan untuk perjalanan, tetapi juga untuk kegiatan ekonomi, sehingga *kelotok* turut membantu mengangkut barang dan mendukung kegiatan perdagangan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber, sistem tarif pada masa itu masih bersifat tradisional; biaya perjalanan ditentukan berdasarkan jarak tempuh, jumlah muatan, serta kesepakatan antara penumpang dan pemilik *kelotok*. Beberapa narasumber menyebutkan bahwa tarif *kelotok* cukup terjangkau, berkisar antara Rp500,00 hingga Rp5.000,00 tergantung jarak yang ditempuh penumpang. Keterjangkauan tarif inilah, dipadukan dengan kesesuaiannya terhadap lanskap daerah yang kaya akan sungai, yang menjadikan *kelotok* sebagai pilihan transportasi utama masyarakat. Penggunaan *kelotok* yang meluas ini turut menumbuhkan budaya masyarakat yang sangat bergantung pada sungai dalam kehidupan sehari-hari.

### **Kelotok sebagai Sarana Wisata Sungai**

Perkembangan *kelotok* sebagai destinasi wisata di Kalimantan Selatan bermula dari perannya yang mendasar sebagai sarana transportasi sungai bagi masyarakat setempat. Dalam konteks geografis wilayah yang didominasi jalur air, *kelotok* berfungsi sebagai sarana utama mobilitas dan distribusi barang. Pada awalnya, *kelotok* sepenuhnya berorientasi pada kebutuhan ekonomi dan aktivitas sehari-hari masyarakat, bukan sebagai bagian dari sektor pariwisata (Rofii et al., 2020). Sejak dibangunnya jalan raya dan meningkatnya penggunaan transportasi darat, penggunaan *kelotok* pun perlahan menurun.

Pada tahun 2001 terjadi pembebasan seluruh bangunan di bantaran Sungai Martapura kawasan Jalan Pierre Tendean untuk dibangun taman kota, dengan batas waktu paling lambat akhir Maret 2001. Menurut Gubernur Kalimantan Selatan, Drs. H.M. Sjachriel Darham, perencanaan taman kota dan pelebaran Jalan Pierre Tendean, yang nantinya dikerjakan oleh PT Alaswatu selaku investor, sudah cukup lama belum terealisasi hanya karena berbagai persoalan yang sebenarnya dapat diselesaikan. Wali Kota Banjarmasin saat itu, H. Sofyan Arpan, juga berupaya secara optimal melakukan pembebasan lahan sesuai kehendak gubernur. Dari 65 bangunan yang akan dibebaskan di Jalan Pierre Tendean antara Jembatan Pasar Lama, semuanya tinggal menunggu kesepakatan harga tebus. Proyek pembangunan ini kemudian selesai pada tahun 2004, yaitu Taman Siring Sudirman, dengan dana belasan miliar rupiah, dan menjadi objek wisata bagi warga Kota Banjarmasin (Arifin, 2001).

Pada tahun 2008, Ir. Muryanta selaku Kepala Dinas Sumber Daya Air dan Drainase Kota Banjarmasin berencana merapikan bantaran sungai dan membuat jalur ruang terbuka hijau

sekaligus jogging track. Kendala yang dihadapi adalah lamanya proses pembebasan lahan siring dari Jembatan Pasar Lama sampai Jembatan Merdeka, yang memakan waktu bertahun-tahun. Pembangunan proyek Siring tersebut berlangsung selama tiga tahun, kemudian dilanjutkan dengan pembangunan Siring tambahan yang mencakup kawasan Jalan Pierre Tendean selama kurang lebih dua tahun. Pada malam pergantian tahun 2011, warga Kota Banjarmasin untuk pertama kalinya menikmati Siring Tendean, meskipun dengan fasilitas yang masih seadanya, dengan pemandangan siring Tendean yang baru berhadapan-hadapan dengan siring Sudirman yang telah lebih dulu ada. Pembangunan selama lima tahun tersebut menjadi titik balik dalam pengelolaan wisata di Kota Banjarmasin (Putera, 2016).

Pembangunan siring tahap awal berlangsung dari depan Markas Korem hingga kantor Bappeda Kalimantan Selatan. Pada tahun 2011, Muryanta selaku Kepala Dinas Pengelolaan Sungai dan Drainase Kota Banjarmasin menyatakan bahwa pembangunan Taman Siring tambahan hingga kawasan pasar lama dimulai pada November 2011, dengan target penyelesaian pada Oktober 2012. Proyek Siring tambahan ini dirancang selaras dengan bagian sebelumnya, dilengkapi lampu hias, tanaman hias, fasilitas untuk bersantai, serta dermaga angkutan wisata sungai seperti *kelotok* yang dapat menuju berbagai lokasi objek wisata air lainnya (Hanafi, 2011).

Pada masa pembangunan siring tersebut, *kelotok* mengalami masa transisi yang menuntut penyesuaian penuh terhadap kondisi lapangan. Ruang gerak *kelotok* saat itu terbatas; para pemiliknya harus berpindah-pindah ke tempat yang aman untuk berlabuh karena adanya proyek fisik dan kendala pembebasan lahan yang berlangsung bertahun-tahun. Hal ini dibenarkan oleh beberapa narasumber terkait, yang menyatakan bahwa “pada saat pembangunan siring, rekan-rekan pemilik *kelotok* masih berpindah-pindah tempat, kadang di dekat Korem, kadang di seberangnya, karena tidak adanya dermaga tetap untuk berlabuh”.

Pada sekitar tahun 2008, saat adanya proyek pembangunan Siring Tendean, *kelotok* mulai mengalami penurunan jumlah penumpang. Pada saat terjadinya pembebasan lahan, akses jalur *kelotok* mulai berkurang; tempat-tempat yang dulunya dapat dijangkau mulai tertutup oleh bangunan beton baru yang menghalangi jalur *kelotok* (wawancara pemilik *kelotok*, 2025).

Pada malam pergantian tahun 2011, *kelotok* mengalami titik balik ketika para pengunjung yang datang sangat antusias menyaksikan *kelotok* hilir mudik di sepanjang sungai. Setelah tahun 2011, pemerintah kota mulai memasukkan rencana pembangunan dermaga khusus *kelotok* ke dalam agenda penyempurnaan fasilitas Siring Tendean. Para pemilik *kelotok* yang sebelumnya kehilangan penghasilan akhirnya diorganisasi menjadi komunitas *kelotok* wisata yang hingga kini melayani wisatawan untuk susur sungai.

Pada tahun 2018, Pemerintah Kota Banjarmasin sempat merencanakan peluncuran aplikasi digital bernama “Go-Kelotok” untuk memfasilitasi pemesanan wisata air secara daring tanpa harus datang langsung ke loket (Khatimah, 2024). Meskipun rencana digitalisasi tersebut belum terealisasi hingga saat ini, sistem pemesanan tiket *kelotok* di lapangan tetap berjalan secara konvensional dan terorganisir. Wisatawan dapat membeli tiket langsung melalui loket resmi yang berada di kawasan Menara Pandang Siring Tendean, dengan tarif mulai dari Rp10.000,00. Saat ini, layanan *kelotok* pariwisata berfokus pada rute susur sungai populer yang

meliputi kawasan Pasar Terapung, Pasar Sudimampir, Kampung Hijau, Kampung Biru, hingga cagar alam Pulau Kembang. Perkembangan *kelotok* dari transportasi tradisional menjadi sarana wisata sungai merupakan proses sosial dan ekonomi yang panjang serta sistematis, yang mencerminkan kemampuan adaptasi masyarakat terhadap dinamika zaman, perubahan ekonomi, dan kebijakan pembangunan daerah (Khatimah, 2024).

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa *kelotok* yang semula hanya digunakan sebagai transportasi tradisional mengalami perkembangan fungsi menjadi sarana wisata sungai. Perkembangan ini tidak terlepas dari peran pemerintah melalui proyek pembangunan Taman Siring Kota Banjarmasin, serta dukungan masyarakat sekitar. Keberadaan *kelotok* sebagai sarana wisata memberikan dampak positif bagi perekonomian lokal dan melestarikan nilai-nilai budaya sungai yang telah mengakar dalam kehidupan masyarakat. Dengan demikian, *kelotok* mencerminkan kemampuan masyarakat dalam menyeimbangkan modernisasi dan pelestarian tradisi, menjadikan sungai bukan lagi sekadar jalur transportasi, melainkan ruang hidup yang bernilai ekonomi, sosial, dan budaya.

## REFERENSI

- Arifin. (2001). *Pembebasan P Tende di- deadline Maret*. Kalimantan Post.
- Hairini, S. M., Hadiyanor, E., Murabbi, M. F., & Pathurrahman. (2021). Urbanisme Sungai Martapura dalam pembentukan kuasa wisata susur sungai sebagai ruang publik Kota Banjarmasin. *Prosiding Seminar Nasional Lingkungan Lahan Basah*, 6(1).
- Hanafi, I. (2011, December 3). Taman Siring Sudirman diperpanjang. *ANTARA News Kalimantan Selatan*.
- Hendraswati. (2016). Etos kerja pedagang perempuan Pasar Terapung Lok Baintan di Sungai Martapura. *Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*, 1(1), 97–115. <https://doi.org/10.24832/jpnk.v1i1.229>
- Ideham, M. S., Sjarifuddin, Kawi, D., Sjarifuddin, H., & Seman, S. (2005). *Urang Banjar dan kebudayaannya*. Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan.
- Imron, M., & Sudiyono. (2023). Declining of river transportation in Banjarmasin South Kalimantan and the problems. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 24(1), 1–14. <https://doi.org/10.55981/jmb.1276>
- Khatimah, H. K. (2024). *Pengelolaan klotok wisata Manara Pandang Siring Tende Banjarmasin dalam menerapkan asuransi* [Skripsi, Universitas Islam Negeri Antasari Banjarmasin]. Repositori Institusi UIN Antasari Banjarmasin.
- Nida, M. (2014). Etnolinguistik, sebuah kajian antropologi masyarakat Banjar di Pasar Terapung Lok Baintan Kabupaten Banjar Kalimantan Selatan. *Al-Adzka: Jurnal Ilmiah Pendidikan Guru Madrasah Ibtidaiyah*, 4(1).
- Ningsih, W. L. (2023, December 8). Jukung, perahu tradisional masyarakat Banjar. *Kompas.com*.
- Petersen, E. (2000). *Jukung-boats from the Barito Basin, Borneo*. The Viking Ship Museum.
- Putera, Z. (2016). *Keajaiban Siring (Tende)*. [www.kompasiana.com/zulfaisalputera/5762b105d29273fd0aafc0cf/keajaiban-siring-tende](http://www.kompasiana.com/zulfaisalputera/5762b105d29273fd0aafc0cf/keajaiban-siring-tende)

- Rochgiyanti. (2011). Fungsi sungai bagi masyarakat di tepian Sungai Kuin Kota Banjarmasin. *Komunitas: International Journal of Indonesian Society and Culture*, 3(1), 51–59. <https://doi.org/10.15294/komunitas.v3i1.2293>
- Rofii, R., Huwaida, H., Imelda, S., & Pratama, R. N. (2020). Pemanfaatan teknologi informasi dalam upaya pengembangan angkutan kelotok untuk meningkatkan wisata air di Kota Banjarmasin. *Jurnal IMPACT: Implementation and Action*, 2(1). <https://doi.org/10.31961/impact.v2i1.814>
- Sari, R. P., Riyanto, B., & Basuki, Y. (2008). Pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 4(2), 223.
- Sjamsuddin, H. (1996). *Metodologi sejarah*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi.
- Yulinda, R., Riduan, A., & Sya'ban, M. F. (2024). Masyarakat bantaran Sungai Martapura dalam menjaga lingkungan perspektif sunnah. *TASHWIR: Jurnal Penelitian Agama dan Sosial Budaya*, 12(2), 69-79. <https://doi.org/10.18592/jt.v12i02.15143>