

LAPORAN HASIL PENELITIAN ARSITEKTUR KOTA
TAHUN 2012

**STRUKTUR PESISIR (*WATERFRONT*)
KOTA CIREBON - JAWA BARAT**

**Studi Kasus: Telaah Morfologi kawasan Pesisir Kelurahan
Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon**



Peneliti:

Ketua : **Ir. Karyadi Kusliansjah, MT,IAI**

Anggota : **Ir. Adam Ramadhan, MT.**

**Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat
Universitas Katolik Parahyangan**

Bandung, Februari 2012

PENGANTAR

Melalui buku ini kami sampaikan laporan hasil penelitian bidang arsitektur kota, sesuai perjanjian LPPM UNPAR No. III/LPPM/2012-09/111-P, berjudul:

STRUKTUR PESISIR (WATERFRONT) KOTA CIREBON - JAWA BARAT

Studi Kasus: Telaah Morfologi kawasan Pesisir Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon.

Pada buku laporan ini memuat kegiatan pelaksanaan penelitian dan pembiayaan yang pelaksanaan penelitiannya dijadwalkan Agustus sampai dengan bulan Desember 2012, meliputi:

1. Studi awal dan penyusunan proposal (konsep penelitian, *state of the art* penelitian, metode survei, metode analisa dan sintesa, dan alokasi pembiayaan penelitian)
2. Presentasi seminar proposal penelitian
3. Survei lapangan untuk pendataan elemen jalan sebagai struktur kota Cirebon, dilakukan pada Agustus dan September 2012
1. Proses analisa dan sintesa penelitian
2. Penyusunan laporan penelitian dan keuangan biaya penelitian,
3. Presentasi seminar hasil penelitian
4. Penyerahan laporan keuangan beserta bukti-bukti pendukung.
5. Penyerahan laporan hasil pelaksanaan penelitian
6. Rencana publikasi makalah hasil penelitian dalam semester Genap 2012/2013, melalui e-jurnal Unpar, Perpustakaan Unpar, jurnal internal TATANAN Jurusan Arsitektur UNPAR dan Warta PURA (lab ARKODEKO), Jurnal Arsitektur, Buletin BAPPEDA Kota Cirebon, Seminar Arsitektur Perkotaan

Kami berharap hasil penelitian ini dapat memperkaya bidang penelitian *urban waterfront* pada kota-kota pesisir di Indonesia – Jurusan Arsitektur - Fakultas Teknik khususnya dan LPPM UNPAR umumnya.

Atas dukungan dan dorongan motivasi semua pihak dalam menyelesaikan penelitian ini kami menghaturkan banyak terima kasih. Semoga bermanfaat.

Bandung, Februari 2013

Peneliti,

Ir.Karyadi Kusliansjah,MT.

STRUKTUR PESISIR (*WATERFRONT*) KOTA CIREBON - JAWA BARAT

Studi Kasus: Telaah Morfologi kawasan Pesisir Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk,
Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon.

Abstrak

Tujuannya penelitian ini berupaya mengkonseptualisasikan struktur kota lama dan pengembangan struktur baru pesisir kota Cirebon di masa sekarang. Penelitian ini, mengkaji struktur kota (jalan, sungai, kanal, pantai) sebagai bagian morfologi pembentuk kota Cirebon dan menstrukturisasikan pola pengembangan kawasan pesisir kota ini sebagai *waterfront city*.

Peran kota Cirebon sekarang sebagai ibukota kabupaten Cirebon di Jawa Barat. Kota ini dilintasi oleh jalur Pantura dan berbatasan dengan Kabupaten Indramayu, Kabupaten Majalengka dan Kabupaten Kuningan dan Propinsi Jawa Tengah. Letak kota secara geografis pada koordinat 108° 33' BT dan 6° 42' LS. sebagai dataran rendah dengan luas wilayah pantai ±3.810 Ha. Sedimentasi telah menambah luas wilayah administrasi kota, diperkirakan hingga menjadi ± 75 ha.

Sejarah mencatat kota ini telah dikenal dari 622 tahun lalu sebagai kota bandar terbuka sampai kekawasan Asia Tenggara dengan pelabuhan Muara Jati di pesisir pantai laut Jawa dan menjadi pusat kerajaan dan penyebaran Islam terutama di wilayah Jawa Barat (1479).

Morfologi kota Cirebon tidak terlepas dari perkembangan peran ketiga Kesultanan di kota ini, yaitu: Kesultanan Kasepuhan, Kesultanan Kanoman, dan Kesultanan Kaceribonan. Pengaruh perdagangan antar bangsa hingga kolonial Belanda (1596) turut menentukannya, maupun intervensi kekuasaan yang merubah status pemerintahan kota Cirebon dari disahkannya menjadi *Gemeente Cheribon* (1926), dirubah menjadi Kota Praja (1957), kemudian ditetapkan sebagai Kotamadya (1965) hingga sekarang menjadi Kota Cirebon.

Pertumbuhan terencana struktur kota lama signifikan terjadi di era penjajah Belanda, yang mengintervensi struktur awal berbasis lintasan-lintas lokal tradisional. Pembangunan jaringan jalan *De Grootte Postweg* (1808-1811) dan jalur kereta api menghubungkan beberapa kota di pulau Jawa juga melintas kota Cirebon. Kebijakan ini memicu peran kota menjadi kota transit dan berpengaruh pula bagi pertumbuhan industri dan perdagangannya. Peran pelabuhan Cirebon masa sekarang sangat penting mendukung kota-kota di Jawa Barat, disamping adanya jalan Pantura yang melintasinya, menjadikan peran Cirebon berkembang sebagai kota dagang, kota transit dan kota wisata kesejarahan. Dinamika perkembangan ini menuntut tersedianya ruang penunjang bagi kebutuhan kota yang terpadu dengan struktur kota lama.

Permasalahan fisik spasial kota di era kebijakan otonomi daerah masa sekarang adalah kendala luas kota Cirebon, yang dibatasi oleh wilayah kabupaten tetangganya maupun pesisir laut Jawa. Akibatnya peluang perkembangan tata ruang kota perlu dikonsepsikan secara vertikal dan atau horisontal kearah laut, yaitu mengembangkan potensi dan strukturisasi dataran rendah pesisir yang terbentuk oleh sedimentasi.

Diperlukan beberapa penelitian yang memberi dasar kelayakan pelaksanaan konsepsi diatas, diantaranya adalah penelitian struktur (*urban path*) pesisir kota ini, pada *sample* kawasan Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon. Penelitian morfologi kota ini dilaksanakan pada bulan Agustus-Desember 2012 dan menjadi bagian dalam *roadmap* penelitian *urban architecture waterfront* di Indonesia. Metoda penelitian ini berbasis kualitatif-interpretatif. Hasil penelitian ini bermanfaat bagi tatar akademik untuk memperluas wawasan lokalitas arsitektur kota tepian air [*urban waterfront*], menggali informasi dan kontribusi bagi tataran praktek untuk pengembangan pembangunan kota Cirebon menuju *New Waterfront City* di masa depan.

Keywords: Elemen Urban Path, Struktur dan Arsitektur Kota, Pesisir Kota, Cirebon

Daftar Isi	ii
Lembar pengesahan	iii
Bukti Pelaksanaan Seminar	iv
Pengantar	v
Abstrak	vi
Daftar Isi	vi
Daftar Gambar	vi
BAB 1: PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Permasalahan Penelitian	3
1.3. Tujuan dan Maksud (Urgensi) Penelitian	3
1.4. Manfaat (Kontribusi) Penelitian	4
1.5. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian	4
1.6. Telaah Kepustakaan	5
1.7. Kerangka Teoritis /Konseptual	9
1.8. Kerangka Penelitian	9
1.9. Metodologi Penelitian	10
1.10. Tahap Penelitian	11
1.11. Kerangka Penulisan	12
1.12. Jadwal dan Luar Penelitian	13
BAB 2: TEORITIKAL STRUKTUR DALAM MORFOLOGI KOTA PESISIR	14
2.1. Kajian Struktur Kota	14
2.2. Kajian Struktur Kota Pesisir dari Berbagai Perspektif	19
2.3. Kajian Tipo-Morfologi Unsur-Unsur yang Membentuk Pola dan Mempengaruhi Tata Ruang Kota Pesisir.	24
2.4. Kajian Ruang Kota / <i>urban space</i>	25
2.5. Kajian Struktur Kota dan Morfologi Kota,	25
2.6. Teori Membaca Struktur Kota	26
BAB 3: MORFOLOGI KOTA CIREBON – JAWA BARAT	29
3.1. Pengaruh Geomorfologi pada Struktur Pesisir Kota Cirebon	29
3.2. Dinamika Kota Pesisir dalam kajian historis	30
3.3. Morfologi Kota Pesisir	33
3.4. Pola Struktur Pesisir Kota Cirebon	35
3.5. Relasi Struktur Pesisir Kota Cirebon	40
3.6. Transformasi Struktur Pesisir Kota Cirebon	42
BAB4: STRUKTUR DAN BENTUK FIGURAL PADA PESISIR KOTA CIREBON	43
4.1. Struktur <i>Urban Pattern</i> Kawasan Pesisir Kota Cirebon	43
4.2. Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / <i>generic type urban pattern</i>	53
4.3. <i>Urban Pattern</i> Mempengaruhi Tatahan Arsitektur Pesisir	56
4.4. Kompleksitas <i>Urban Pattern</i> Kawasan Pesisir	59
4.5. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031	60
BAB5: KESIMPULAN DAN TEMUAN	63
5.1. Kesimpulan Kota	63
5.2. Temuan	64
5.3. Rekomendasi	64
DAFTAR PUSTAKA	viii
LAMPIRAN	x

DAFTAR GAMBAR DAN SKEMA

Gambar 1	Lokasi <i>sample</i> penelitian di pesisir kota Cirebon Sumber: <i>Google, 2012</i>	4
Gambar 2	Keraton Kasepuhan Cirebon (1529) Sumber: <i>Google, 2012</i>	6
Gambar 3	Keraton Kanoman Cirebon Sumber: <i>Google, 2012</i>	6
Gambar 4	Keraton Kaceribonan Cirebon (1800) Sumber: <i>Google, 2012</i>	6
Gambar 5	.Peta <i>De Grote Postweg – Anjer – Panarukan</i> (1808-1810) Sumber: <i>Google, 2012</i>	6
Gambar 6	<i>G.J. Hindia Belanda Herman Willem Daendels</i> Sumber: <i>Google, 2012</i>	6
Gambar 7	Posisi kota Cirebon Sumber: <i>Google, 2012</i>	7
Gambar 8	Peta Bagian Wilayah Kota Cirebon Sumber: <i>Google, 2012</i>	7
Gambar 9	Pengindraan satellite pesisir kota Cirebon Sumber: <i>Google Earth,2012</i>	7
Gambar 10	Bagan Alir Kerangka Konseptual Penelitian Sumber: Karyadi K, 2012	9
Gambar 11	Bagan Alir Pentahapan Penelitian Sumber: Karyadi K, 2012	10
Gambar 12	Tabel Jadwal Penelitian Sumber: Karyadi K, 2012	12
Gambar 13	Bagan alir Kajian Struktur Kota dengan Pendekatan Tipologi Morfologi Sumber: Karyadi K, 2012	14
Gambar 14	<i>Tree Pattern an integrated taxonomy</i> Sumber: Karyadi K, 2012	15
Gambar 15	<i>Composition, Configuration or Constitution</i> Sumber: <i>Stephen Marshall,2004.</i>	15
Gambar 16	<i>Composition geometric layout & Configuration of typology link-ode, ordering, adjacency, connectivity</i> Sumber : <i>Stephen Marshall,2004</i>	16
Gambar 17	<i>Composition (highest ranking element of a tree), Configuration (greatest girth) & Constitution (highest continuity& connectivity)</i> Sumber: <i>StephenMarshall,2004</i>	16
Gambar 18	Tipologis pola/ <i>structure Radial Composition, Tree Configuration & Dendritic Constitution</i> Sumber: <i>StephenMarshall,2004</i>	16
Gambar 19	<i>Type of Constitutional structure</i> Sumber: <i>Stephen Marshall,2004</i>	16
Gambar 20	<i>Graphic presentations based on route structural paramaters</i> Sumber <i>Stephen Marshall,2004 Streets Patterns</i>	17
Gambar 21	<i>Configuration Parameters</i> Sumber: <i>Stephen Marshall,2004,</i>	17
Gambar 22	Pengaruh geomorfologi laut terhadap pantai pesisir kota Cirebon Sumber: <i>Google,2013-</i> Ilustrasi Karyadi 2013	29
Gambar 23	Pengaruh Sedimentasi pesisir oleh arus laut pada muara sungai Kasunean dari 1886-1946	30
Gambar 24	Peta Kota Cirebon tahun 1700 an Sumber : <i>Google,2012</i>	32
Gambar 25	Posisi Kekuasaan pada pesisir kota Cirebon tahun 1788 Sumber: <i>Google, 2012</i>	34
Gambar 26	Determinan kota Cirebon yang menentukan struktur kota. Sumber: <i>Google,2013-</i> Ilustrasi Karyadi 2013	35
Gambar 27	Determinan kota Cirebon yang menentukan struktur kota. Sumber: <i>Google,2013-</i> Ilustrasi Karyadi 2013	35
Gambar 28	Struktur kota & Elemen Primeri Kota dipengaruhi tata letak Kompleks Kraton Cirebon. Sumber: <i>Google , 2013.</i> Ilustrasi Karyadi 2013	38

Gambar 29	Tatanan kompleks Keraton Kesepuhan di pusat kota Cirebon Sumber: <i>Google</i> , 2013. Ilustrasi Karyadi 2013	38
Gambar 30	Tatanan kompleks Kraton Kanoman di pusat kota Cirebon Sumber: <i>Google</i> , 2013. Ilustrasi Karyadi 2013	39
Gambar 31	Tatanan kompleks Kraton Kacirebonan di pusat kota Cirebon Sumber: <i>Google</i> , 2013. Ilustrasi Karyadi 2013	39
Gambar 32	Tatanan benteng Belanda di pesisir kota Cirebon Sumber: <i>Google</i> , 2013. Ilustrasi Karyadi 2013	39
Gambar 33	Relasi antar determinan dalam struktur kota Cirebon. Sumber: <i>Google</i> , 2013. Ilustrasi Karyadi 2013	40
Gambar 34	Jaringan lintasan kereta api di Jawa pada tahun 1888 dan tahun 1925, merupakan jaringan yang terlengkap di Asia pada Jamannya, juga melintas di kota Cirebon. Sumber: <i>Google</i> , 2013. Ilustrasi Karyadi 2013	41
Gambar 35	Kampung Nelayan –Sungai Sukalila Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	43
Gambar 36	Peta lama kota Cirebon tahun 1945. Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	44
Gambar 37	Foto Udara area pelabuhan tahun 1945. Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	44
Gambar 38	Situasi Kampung Nelayan tahun 1913 Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	45
Gambar 39	Aktifitas di sekitar kali anjar tahun 1913. Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	45
Gambar 40	Peta lama kota Cirebon tahun 1945. Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	45
Gambar 41	Posisi Kampung Nelayan Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	46
Gambar 42	Posisi Pasar pagi kampong Nelayan dan pola jalan Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	47
Gambar 43	Tatanan Tepian Air di bantaran Kali Anjar-tahun 1945 Sumber: gambaràKit.lv, Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	49
Gambar 44	Munculnya tatanan darat di tahun 1945 Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	50
Gambar 45	Tatanan massa pada batas jalan primer di kampung nelayan Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	50
Gambar 46	Analisa pola jalan pesisir kota Cirebon Sumber <i>KITLV</i> ,ilustrasi Cut Putro,2012	51
Gambar 47	Sample Wilayah 2:Pesisir Tengah Cirebon –Perumahan dan Real estat Kawasan Panjunan Sumber: <i>Google</i> ,2012	51
Gambar 48	Sample Wilayah 3:Pesisir Selatan Cirebon –Lemah Wungkuk - sekitar Pelabuhan Ikan.Sumber: <i>Google</i> ,2012	52
Gambar 49	Kawasan Sukalila Sample 1 Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012	53
Gambar 50	Kawasan Lemah Wungkuk Sample 2 Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012	54
Gambar 51	Kawasan Kasunean Lemah wungkurSample 3 Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012	55
Gambar 52	Sample Wilayah 3: Pesisir Selatan Cirebon –Lemah Wungkuk - Pelabuhan Ikan. Sumber <i>Google</i> ,2012	56
Gambar 53	Pesisir Selatan Cirebon –Lemah Wungkuk - sekitar Pelabuhan Ikan. Sumber Vania,2012	56
Gambar 54	Perluasan lahan pesisir kota akibat sedimentasi dan buangan sampah kota Sumber: Vania ,2012	57
Gambar 55	Fenomena Tanah Timbul- Lemah Wungkuk Sumber <i>Google</i> , 2012	57
Gambar 56	Permukiman baru tumbuh diatas tanah tumbuh Sumber: Vania ,2012	58
Gambar 57	Munculnya tatanan tidak beraturan yang tidak menyikapi air sebagai potensi pada kawasan permukiman tepi air kota Cirebon Sumber: Vania ,2012	58

Gambar 58	Tatan darat di pesisir pantai Perumahan Lemah wungkuk Sumber: Vania ,2012	58
Gambar 59	Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031 Sumber BAPPEDA Kota Cirebon, 2012	60
Gambar 60	Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031 Sumber BAPPEDA Kota Cirebon, 2012	61
Gambar 61	Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031 Sumber BAPPEDA Kota Cirebon, 2012	62

BAB 1.PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tujuannya penelitian ini berupaya mengkonseptualisasikan struktur kota lama dan pengembangan struktur baru pesisir kota Cirebon di masa sekarang. Penelitian ini, mengkaji struktur kota(jalan, kanal, sungai, pantai) sebagai bagian morfologi pembentuk kota Cirebon dan menstrukturisasikan pola pengembangan kawasan pesisir kota ini sebagai *waterfront city*.

Kota Cirebon adalah ibu kota kabupaten Cirebon yakni kabupaten paling kecil di Jawa Barat, yang memiliki 29 kecamatan, dengan wilayah Kotamadya Cirebon sebelah Utara dibatasi Sungai Kedung Pane, sebelah Timur dibatasi Laut Jawa.¹, sebelah Selatan dibatasi Sungai Kalijaga, sebelah Barat dibatasi sungai Banjir Kanal, Kabupaten Cirebon. Geografi kota pesisir ini terletak pada koordinat 108° 33' BT dan 6° 42' LS.², posisi strategis menjadi simpul pergerakan transportasi jalur Pantura dan lintasan utara kereta api pulau Jawa.

Bentang alam kota ini berupa dataran rendah, dengan luas wilayah pantai ±3.810 Ha. Pasang surut (*back water*) laut Jawa berpengaruh menghambat proses pembuangan air sungai ke laut.³ Terutama bila kondisi air sungai maksimum memperparah genangan kota pada kawasan pesisir kota ini.akibat kondisi banjir. Karakter pesisir Utara dipengaruhi oleh abrasi laut yang mengikis kawasan pesisir dan pada pesisir Selatan dipengaruhi oleh proses sedimentasi sungai dan laut. Pengaruh sedimentasi ini yang menyebabkan kawasan pesisir selatan ini memiliki fenomena tanah tumbuh yang telah menambah luas wilayah administrasi kota, menjadi ± 75 ha.⁴

Morfologi kota Cirebon tidak terlepas dari terbentuk dan perkembangan tiga kraton di kota ini, yaitu: (1). Kesultanan Kasepuhan, (2). Kesultanan Kanoman, dan (3). Panembahan / Kesultanan Kaceribonan⁵. Dari sejarah diketahui Kota Cirebon ini telah berdiri 530 tahun, tepatnya pada 2 April 1482, dihitung setelah Syarif Hidayatullah (Sunan Gunung Jati). Sebelumnya abad ke-13 kota ini ditandai dengan kehidupan yang masih tradisional. Berdirinya Kesultanan Cirebon menandai diawalinya Kerajaan Islam Cirebon dengan pelabuhan Muara Jati sebagai bandar perdagangan yang aktivitasnya berkembang sampai ke kawasan Asia Tenggara. Pada tahun 1447 M kota ini telah dikenal sebagai bandar dan banyak didatangi orang Sunda, Jawa, Arab, dan Cina, sehingga dinamakan daerah ini “Caruban”,artinya “campuran”. Pada tahun 1479 berkembang pesat menjadi pusat penyebaran dan kerajaan Islam terutama di wilayah Jawa Barat, hingga kedatangan pedagang Belanda tahun 1596

Awal perkembangan struktur kota terencana tumbuh secara signifikan pada era berkuasanya penjajahan Belanda, yang membangun jaringan jalan raya darat *Groote Postweg* oleh Gubernur Jenderal Belanda Herman Willem Daendels tahun 1808-1810, melintas kota Cirebon dalam menghubungkan Anjer (Banten) hingga ke Penarukan (Jawa Timur). Disamping itu pemerintahan

¹ ibid

² <http://en.wikipedia.org/> kota Cirebon/2010,

³ Indrayana, Yoyon,Kajian Sistem Drainase dan Konsep Penanganan / Pengendalian Banjir Kota Cirebon, 2009

⁴ Indrayana, Yoyon, Kondisi Geografis Kota Cirebon, 2009

⁵ Lubis, Nina H (ed.), Sejarah Kota-kota Lama di Jawa Barat, 2000.

kolonial juga membangun jalur kereta api dengan dua stasiun kereta api, yakni Stasiun Kejaksaan dan Stasiun Prujakan di pusat kota, yang berhubungan dengan pelabuhan di pesisir kota, untuk memperlancar pengiriman surat, komoditi dagang dan kepentingan strategis pertahanan keamanan. Pelabuhan Cirebon dibangun tahun 1865, dan pada tahun 1890 diperluas dengan pembangunan kolam pelabuhan dan pergudangan. Kebijakan ini memicu peran kota menjadi kota transit dan berpengaruh pula bagi pertumbuhan industri dan perdagangannya.⁶

Perubahan status pemerintahan kota Cirebon terjadi pada tahun 1906, menjadi *Gemeente Cheribon*, tahun 1926 *Gemeente Cirebon* ditingkatkan statusnya menjadi *stadgemeente* dan dirubah menjadi Kota Praja pada tahun 1957, yang kemudian ditetapkan menjadi Kotamadya pada tahun 1965. Selanjutnya statusnya, berubah lagi menjadi Kota Cirebon hingga sekarang.⁷ Di masa sekarang Kota Cirebon telah berkembang pesat dan terbuka dari sumberdaya lingkungan, laju perekonomiannya dan sosial budaya sebagai sebuah kota pantai, dengan aksesibilitas tinggi. Peran kota berkembang sebagai kota pelabuhan, kota dagang dan jasa, karena posisinya yang strategis pada jalur transportasi utama pulau Jawa. Pelabuhan Cirebon berperan penting menjadikan kota sebagai salah satu pintu masuk mendukung kota-kota di Jawa Barat, disamping sebagai kota transit di jalur Pantura, dan sebagai kota Wisata Kesejarahan.⁸ yang memiliki sejarah panjang sebagai komunitas berkarakter.

Perkembangan peran kota telah meningkatkan transformasi tata ruang kota dan merubah kehidupan kota menjadi padat, hingga melampaui keseimbangan ekosistem lingkungan. Perkembangan peran dan kebutuhan fungsi kota ini pada dasarnya menuntut tersedianya struktur ruang penunjang kota yang terpadu dengan struktur kota lama. Hal ini terkendala di era kebijakan otonomi daerah sekarang ini. Permasalahannya secara fisik spasial kota Cirebon terbatas luasnya, kota ini "terjepit" di antara wilayah kabupaten tetangganya maupun laut Jawa. Akibatnya peluang pemekaran tata ruang kota perlu dikonsepsikan secara vertikal dan atau horisontal kearah laut, yaitu mengembangkan potensi dan strukturisasi dataran pesisir yang terbentuk oleh sedimentasi.⁹ Fenomena kawasan pusat kota Cirebon didominasi struktur tatanan kota yang terkait situs bersejarah dan *heritage* kota, yang perlu dilestarikan secara fisik spasial; sedangkan kawasan pesisir masa sekarang belum terkelola secara maksimal. Kawasan pesisir kota masih terkait fungsi pelabuhan Cirebon, pelabuhan ikan, dan pergudangan, yang didominasi oleh pemukiman padat kampung nelayan, kawasan lahan tambak penduduk maupun kawasan tanah tumbuh hasil dari sedimentasi serta pemukiman real estat yang tidak memanfaatkan peluang *waterfront*.

Untuk dapat mewujudkan tersedianya struktur ruang penunjang baru kota Cirebon, antara struktur kota lama dengan kawasan pesisir kota perlu dikembangkan konsep pengelolaan secara terpadu dan berkesinambungan (*Integrated Coastal Zone Management for Sustainable Development*). Pengelolaan

⁶ Suhartoyo, Sejarah Riwayat Pemerintahan, 2011

⁷ [http://en.wikipedia.org/kota Cirebon/2010](http://en.wikipedia.org/kota_Cirebon/2010),

⁸ Indrayana, Yoyon, Reklamasi Pantai Cirebon Sebagai Alternatif Pemekaran Kota, 2009

⁹,ibid

daerah pesisir secara terpadu dimaksudkan untuk mengkoordinasikan dan mengarahkan berbagai aktifitas perencanaan dan pembangunan fisik spasial, yang dilakukan di daerah pesisir agar tetap memperhatikan tata ruang *waterfront* dan mempunyai relasi yang baik, indah dan menarik dengan kawasan pusat kota lama, yang perlu di lestari karena bernilai sejarah kota. Sedangkan berkesinambungan diartikan dapat memanfaatkan sumber daya pesisir yang ada dengan baik untuk keperluan saat ini maupun untuk saat yang akan datang.¹⁰ Diperlukan beberapa penelitian yang memberi dasar kelayakan pelaksanaan konsepsi diatas, diantaranya adalah penelitian *urban path* struktur kota ini, pada *sample* penelitian di kawasan pesisir kota, untuk menunjang pengembangan kota Cirebon sebagai *New Waterfront City* dimasa depan¹¹.

1.2 Permasalahan dan Pertanyaan Penelitian

“Konseptualisasi struktur kota dalam pemanfaatan kawasan pesisir untuk menunjang perkembangan peran kota Cirebon”. Hal ini dapat dikenali dengan menjawab pertanyaan penelitian berikut:

- Apakah kawasan pesisir terpadu dengan struktur kota lamanya?
- Seperti apa bentuk *struktur* dan *pola pattern* kota Cirebon?
- Faktor apa yang mempengaruhi perkembangan struktur kota lama dan peluang pengembangan struktur kota ke arah pesisir kota?
- Bagaimana konseptualisasi struktur pesisir kota dan pengaruh pengembangan fisik spasial ini bagi arsitektur kota Cirebon?

1.3 Tujuan dan Maksud (Urgensi) Penelitian

Tujuannya penelitian ini berupaya mengkonseptualisasikan struktur kota lama dan pengembangan struktur baru pesisir kota Cirebon di masa sekarang. Penelitian ini, mengkaji struktur kota(jalan,sungai pantai) sebagai bagian morfologi pembentuk kota Cirebon dan menstrukturisasikan pola pengembangan kawasan pesisir kota ini sebagai *waterfront city*. Penelitian ini merupakan upaya akademik yang relevan sebagai kasus kajian mencari jawaban dasar pengembangan kota pesisir tergolong tua di Nusantara ini untuk:

1. mengkaji informasi tentang jalinan jaringan elemen *urbanpath* sebagai pembentuk struktur kota dan
2. memahami kondusivitas *urban path* membentuk strukturisasi kota pada (*sample*) kawasan pesisir dan kelayakannya menunjang konsepsi pengembangan kota Cirebon. sebagai *new waterfront city* .

Maksud penelitian ini untuk: mengkonseptualisasikan struktur pesisir kota Cirebon, yang dilakukan dengan cara:

1. Memahami latar sejarah, konteks dan faktor-faktor berpengaruh pada pembentukan struktur kota

¹⁰ Indrayana, Yoyon, Cirebon Cosatal Zone 2009

¹¹ Arifin, Hadi Susilo Revitalisasi Potensi Lingkungan-Ekonomi-Sosial Budaya Dalam Mewujudkan “*Sustainable Water Front City*” Di Kota Cirebon, ,2010

2. Menemukenali unsur-unsur pembentuk pola struktur kota tersebut.
3. Mengkaji peran dan fungsi unsur *urban path* terhadap pembentukan struktur kota tersebut
4. Menginterpretasikan struktur generik kota
5. Menginterpretasikan *connectivity* dan *complexity* unsur *urban path* kota,
6. Mengkonseptualisasikan pemahaman tentang struktur kota sebagai unsur utama pembentuk struktur *urban waterfront*.

1.4 Manfaat (Kontribusi) Penelitian

Manfaat penelitian ini memberikan kontribusi untuk:

- (1).Tatar akademik untuk memperluas wawasan lokalitas arsitektur kota tepian air [*urban waterfront*],
- (2).Tataran praktek sebagai informasi untuk pengembangan perencanaan/perancangan arsitektur kota khususnya sebagai salah satu dasar pertimbangan kelayakan, pelaksanaan konsepsi pengembangan pembangunan kota Cirebon menuju *New Waterfront City* di masa depan.

1.5. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian

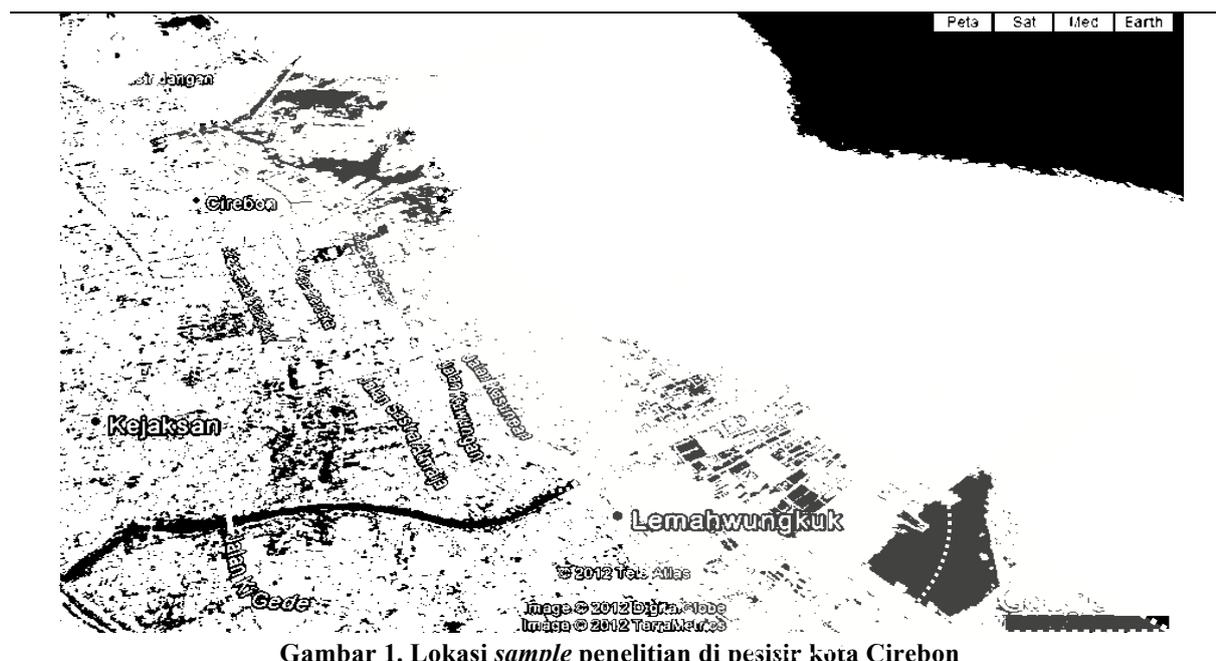
1.5.1. Sifat dan Jenis Penelitian

Sifat penelitian Morfologi ini adalah Penelitian Akademis dan Jenis penelitian ini berbasis Kualitatif - Interpretatif.

1.5.2. Objek Penelitian

Objek penelitian adalah struktur kota (jalan,sungai pantai) pada kawasan pesisir kota sebagai *waterfront city* yang merupakan bagian morfologi pembentuk kota Cirebon .

1.5.3. Lokasi/ Daerah Penelitian



Gambar 1. Lokasi *sample* penelitian di pesisir kota Cirebon

Lokasi penelitian pada daerah pesisir kota Cirebon yang telah berusia tua, yakni dekat simpul kota (pelabuhan) dan simpul permukiman pantai. Untuk itu ditetapkan sample penelitian pada kawasan ke dua pelabuhan (1) dan (3) dan kawasan permukiman pesisir (2). Lokasi penelitian tersebut dapat dilihat pada photo pengindraan satelite terhadap kawasan pesisir kota Cirebon (gambar No.1) diatas.

1.6. Telaah Kepustakaan

1.6.1. Penelitian terdahulu

Telaah Geografis kota Cirebon

Geografi kota Cirebon di jalur Pantura, terletak pada koordinat 108° 33' BT dan 6° 42' LS., dengan batas-batas wilayah sebelah Utara dibatasi Sungai Kedung Pane, sebelah Barat dibatasi sungai Banjir Kanal, Kabupaten Cirebon, sebelah Selatan dibatasi Sungai Kalijaga, sebelah Timur dibatasi Laut Jawa. Bentang alam kota ini berupa dataran rendah, dengan luas wilayah pantai ±3.810 ha. Pasang surut (*back water*) laut Jawa berpengaruh pada kawasan pesisir kota ini. Pada waktu kondisi air laut pasang makin memperparah kondisi banjir genangan kota bila air sungai juga maksimum yang terhambat proses pembuangan air sungai ke laut. Karakter pesisir ini ditandai oleh pendangkalan yang cukup tinggi. Akibat sedimentasi ini telah menambah luas wilayah administrasi kota, menjadi ± 75 ha, yang tersebar pada 4 (empat) kelurahan, yaitu: Kelurahan Panjunan, Kesepuhan, Lemahwungkuk, dan Pegambiran.

Karakter pesisir ini ditandai oleh pendangkalan yang cukup tinggi, sehingga menyebabkan terjadinya tanah-tanah timbul.

Telaah Sejarah Struktur Kota Cirebon

Dari data toponimi Cirebon daerah ini dinamakan “*Caruban*”, artinya “campuran”, karena banyak didatangi berbagai etnis. Bukan hanya etnis yang bercampur, tapi agama juga bercampur. Menurut Pustaka Jawadwipa, pada tahun 1447 M, kaum pendatang yang kemudian menjadi penduduk Cirebon saat itu, berjumlah sekira 346 orang yang mencakup sembilan rumpun etnis, seperti Sunda, Jawa, Sumatera, Semenanjung, India, Parsi, Syam (Siria), Arab, dan Cina.¹² Sejarah mencatat kota ini telah dikenal sebagai kota bandar terbuka sampai kekawasan Asia Tenggara dengan pelabuhan Muara Jatinya di pesisir pantai laut Jawa. Nama Cirebon sejak awal abad ke-16 mulai dikenal di dunia internasional. *Tome Pires*, musafir Portugis yang datang ke Nusantara pada awal abad ke-16 mencatat bahwa *Cerbon* pada saat ia singgahi merupakan kota pelabuhan yang ramai (Cortesao 1944:179). Nama Curban juga telah ada pada peta dunia yang ditulis oleh *Diego Ribeiro* pada tahun 1529 (*Tiele* 1883:2).

Pada abad ke-13 peran dan kehidupan di kawasan ini masih tradisional dan pada tahun 1479 berkembang pesat menjadi pusat penyebaran Islam terutama di wilayah Jawa Barat. Kota Cirebon telah berdiri sejak 530 tahun lalu pada 2 April 1482, setelah Syarif Hidayatullah (Sunan Gunung Jati)

¹² Wahidin, Dede, Hibriditas” Budaya Cirebon Sebuah Identitas, 2004
Penelitian Arsitektur Kota Cirebon
Y. Karyadi Kusliansjah- Adam Ramadhan, 2012-2013

menyatakan merdeka dari kerajaan Pajajaran (Galuh) dengan cara tidak memberikan lagi upeti kepada Prabu Siliwangi. Berdirinya Kesultanan Cirebon menandai diawalinya Kerajaan Islam Cirebon dengan pelabuhan Muara Jati sebagai bandar perdagangan yang aktivitasnya berkembang sampai ke kawasan Asia Tenggara. Pertumbuhan kota berkaitan dengan perkembangan dan terbentuknya tiga kraton di kota ini, yaitu:(1)Kesultanan Kasepuhan, awalnya diperintah oleh Pangeran Martawijaya, atau dikenal dengan Sultan Sepuh I.(2)Kesultanan Kanoman, yang diperintah oleh Pangeran Kertawijaya dikenal dengan Sultan Anom I dan



Gambar 2. Keraton Kasepuhan Cirebon (1529)



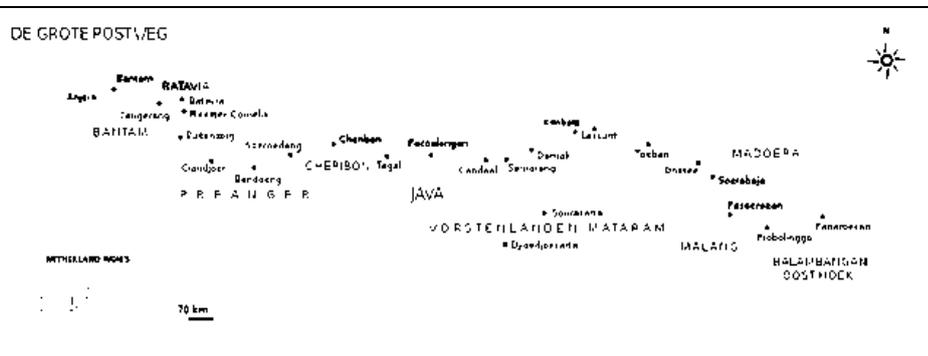
Gambar 3. Keraton Kanoman Cirebon ()



Gambar 4. Keraton Kacerbonan Cirebon (1800)

(3).Panembahan/Kesultanan Kaceribonan yang dipimpin oleh Pangeran Wangsakerta atau Panembahan Cirebon I.¹³ serta pengaruh perdagangan kolonial Belanda (1596), maupun intervensi kekuasaan yang merubah status pemerintahan kota Cirebon dari disahkannya menjadi *Gemeente Cheribon* (1926), dirubah menjadi Kota Praja (1957), kemudian ditetapkan sebagai Kotamadya (1965) hingga sekarang menjadi Kota Cirebon.

Penjajah Belanda membangun jaringan jalan raya darat dan kereta api yang melintasi kota Cirebon. Awal perkembangan struktur kota lama tumbuh seiring dibangunnya jalan *Groote Postweg* ini oleh Gubernur Jenderal Belanda Herman Willem Daendels tahun 1808 - 1810, dalam menghubungkan dari Anjer (Banten) ke Panarukan (Jawa Timur), untuk memperlancar pengiriman surat, komoditi dagang dan kepentingan strategis pertahanan keamanan.



Gambar 5. Peta De Grote Postweg – Anjer – Panarukan (1808-1810)



Gambar 6. G.J. Hindia Belanda Herman Willem Daendels

¹³ Lubis, Nina H (ed.), Sejarah Kota-kota Lama di Jawa Barat, 2000. *Penelitian Arsitektur Kota Cirebon* Y. Karyadi Kusliansjah- Adam Ramadhan, 2012-2013

Pembangunan jalur kereta api dengan dua stasiun kereta api, yakni Stasiun Kejaksan dan Stasiun Prujakan di pusat kota yang menghubungkan dengan pelabuhan di pesisir kota,. Pelabuhan Cirebon dibangun tahun 1865, dan pada tahun 1890 diperluas dengan pembangunan kolam pelabuhan dan pergudangan.

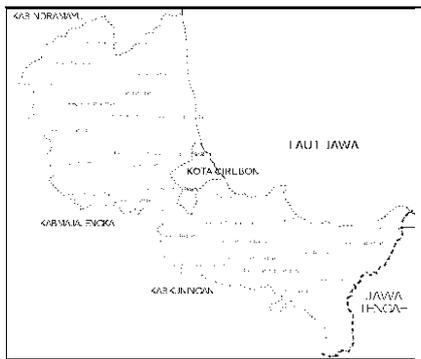
Perubahan status pemerintahan kota terjadi pada tahun 1906, Kota Cirebon disahkan menjadi *Gemeente Cheribon*, kota ini baru dipimpin oleh seorang Burgermeester (wali kota) pada tahun 1920 dengan wali kota pertamanya adalah J.H.Johan. Tahun 1926 *Gemeente* Cirebon ditingkatkan statusnya oleh pemerintah Hindia-Belanda menjadi *stadgemeente*. Kemudian perubahan status kota menjadi Kota Praja pada tahun 1957, Penetapan status kota Cirebon menjadi Kotamadya pada tahun 1965. Selanjutnya, Kotamadya Cirebon berubah lagi statusnya menjadi Kota Cirebon hingga sekarang.¹⁴

Kebijakan ini memicu peran kota menjadi kota transit dan berpengaruh pula bagi pertumbuhan industri dan perdagangannya.¹⁵ Di masa sekarang Kota Cirebon telah memiliki semuanya, yaitu sumberdaya lingkungan (bio-fisik), ekonomi dan sosial budaya dengan karakter sebuah kota pantai, laju perekonomiannya pesat dan terbuka dengan daya aksesibilitas yang tinggi karena sebagai kota pelabuhan, dan memiliki sejarah yang panjang sebagai komunitas yang berkarakter.

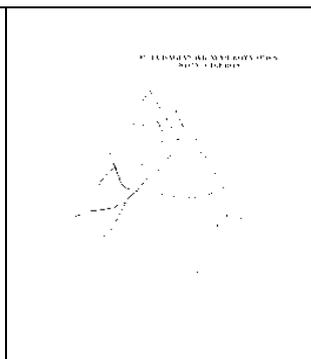
Telaah Morfologis Struktur pesisir Kota Cirebon

Dengan kondisi lahan yang relatif datar dan infrastruktur kota yang cukup lengkap memang sangat memudahkan bagi para pelaku kegiatan melakukan aktifitasnya, ditambah dengan posisinya yang strategis berada pada jalur transportasi utama pulau Jawa, sangat memudahkan siapapun untuk mengakses ke wilayah/ kota lain mana saja di pulau Jawa.

Pelabuhan Cirebon sangat penting menjadikan peran kota sebagai salah satu pintu masuk mendukung kota-kota di Jawa Barat, sebagai kota dagang dan jasa, disamping sebagai kota transit di jalur Pantura, dan kota Wisata Kesejarahan.¹⁶



Gambar 7.
Posisi kota Cirebon
sumber: Google, 2012



Gambar 8. Peta Bagian Wilayah Kota Cirebon
sumber: Google, 2012



Gambar 9.
Pengindraan satellite pesisir kota Cirebon
Sumber: Google Earth, 2012

¹⁴ [http://en.wikipedia.org/kota Cirebon/2010](http://en.wikipedia.org/kota%20Cirebon/2010),

¹⁵ Suhartoyo, Sejarah Riwayat Pemerintahan, 2011

¹⁶ Indrayana, Yoyon, Reklamasi Pantai Cirebon Sebagai Alternatif Pemekaran Kota, 2009

Tahun 1927, Pelabuhan Cirebon masih berada di dalam struktur organisasi Pelabuhan Semarang, dan sejak itu pelabuhan Cirebon berada di bawah Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Seiring dengan perkembangan, sejak tahun 1983 Pelabuhan Cirebon menjadi salah satu Cabang Pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang berkantor Pusat di Jakarta. Perkembangan peran kota telah meningkatkan transformasi tata ruang kota menjadi padat. Hampir seluruh jalan-jalan utama kota saat ini mulai berubah fungsi menjadi kawasan jasa dan perdagangan. Kemacetan lalu lintas pada beberapa ruas jalan sebagai akibat tidak berimbangnya antara laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, dengan pembangunan infrastruktur jalan kota.

Kawasan permukiman mulai bergeser ke pinggiran kota, merubah lahan-lahan pertanian. Akibatnya wilayah resapan air pun mulai ikut berkurang, sehingga ancaman banjir selalu menjadi kendala kota, kala musim hujan tiba.

Perkembangan peran kota ini menuntut tersedianya ruang penunjang baru kebutuhan kota yang terpadu dengan struktur kota lama. Permasalahan fisik spasial kota di era kebijakan otonomi daerah sekarang ini adalah kendala terbatasnya luas kota Cirebon, yang "terjepit" diantara wilayah kabupaten tetangganya maupun laut Jawa. Akibatnya peluang pemekaran tata ruang kota perlu dikonsepsikan secara vertikal dan atau horisontal kearah laut, yaitu mengembangkan potensi dan strukturisasi dataran pesisir yang terbentuk oleh sedimentasi.¹⁷

1.6.2. Aspek Baru untuk Kontribusi Penelitian

State of the art penelitian dibangun dengan memahami lingkup dan variable Tipe-Morfologi struktur kota seperti diuraikan dalam bagan alir dibawah ini (gambar 10), yang mengkaji :

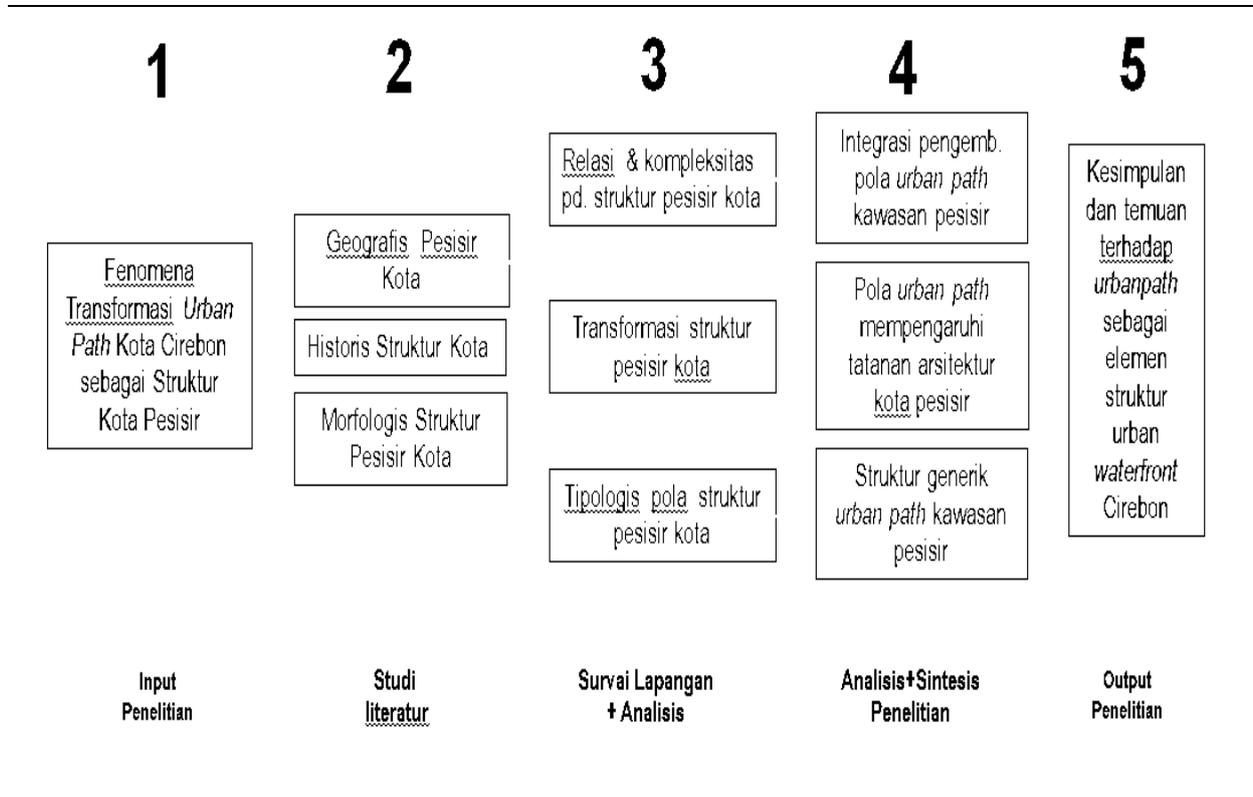
- 1). Pemahaman tentang struktur kota, meliputi: definisi morfologi kota, struktur kota, *urban path*; Penjelasan struktur kota sebagai bagian dari morfologi kota ; Penjelasan *urban path* sebagai elemen struktur kota, mengikuti teori *road form and townscape* dari *Jim McCluskey*, 1992
- 2). Jalan dan pola sebagai elemen pembentuk struktur kota, meliputi: penguraian tipe dan hirarki jalan; penguraian ragam pola jalan; penguraian struktur akses (*route structure*) jalan; penjelasan relasi (*connectivity*) dan kompleksitas (*complexity*) struktur akses jalan. mengikuti teori *street pattern*, *Stephan Marshall*, 2004
- 3). Struktur kota yang terbentuk karena orientasi *urban path*, meliputi: penjelasan orientasi *urban path*; penguraian pola jalan yang terbentuk dan relasi dalam morfologi kota. Melalui analisis diakronik (*historical reading*) dan sinkronik (*tissue analysis*).
- 4). Membaca struktur kota yang berorientasi pada *urban path*, melalui: Kajian *figure-ground* dari *urban path* sebagai elemen struktur kota; Kajian *lingkage* antara *urban path*, Kajian tentang *place* pembentuk tempat, sesuai teori *Roger Trancik* dalam bukunya *Finding The Lost Space*, 1986.

¹⁷, ibid

1.7. Kerangka Teoritis /Konseptual

Konsep merupakan definisi dari apa yang mau diteliti dan hubungan empiris diantara variable-variable yang ada¹⁸. Dari telaah kepustakaan diatas dapat disusun kerangka penelitian sebagai berikut:

Gambar 10 : Bagan Alir Kerangka Konseptual Penelitian



1.8. Kerangka Penelitian

Dengan pemahaman dari kajian teoritikal diatas dapat disusun kerangka konseptual penelitian Morfologi struktur pesisir (*waterfront*) kota Cirebon-Jawa Barat (gambar 10), meliputi:

Langkah 1:Input penelitian berupa kajian Fenomena transformasi *urban path* sebagai elemen pembentuk struktur pesisir kota Cirebon.

Langkah 2: Kajian terhadap: 1.Kajian geografis pada struktur pesisir kota,
2.Kajian historis dan dinamika kota,
3.Kajian morfologi kota

Langkah 3: Observasi lapangan terhadap:

- 1.Pola struktur pesisir kota
- 2.Relasi struktur pesisir kota
- 3.Transformasi struktur pesisir kota,

Langkah 4: Analisis dan sintesis terhadap:

- 1.Struktur *urban pattern* kawasan pesisir

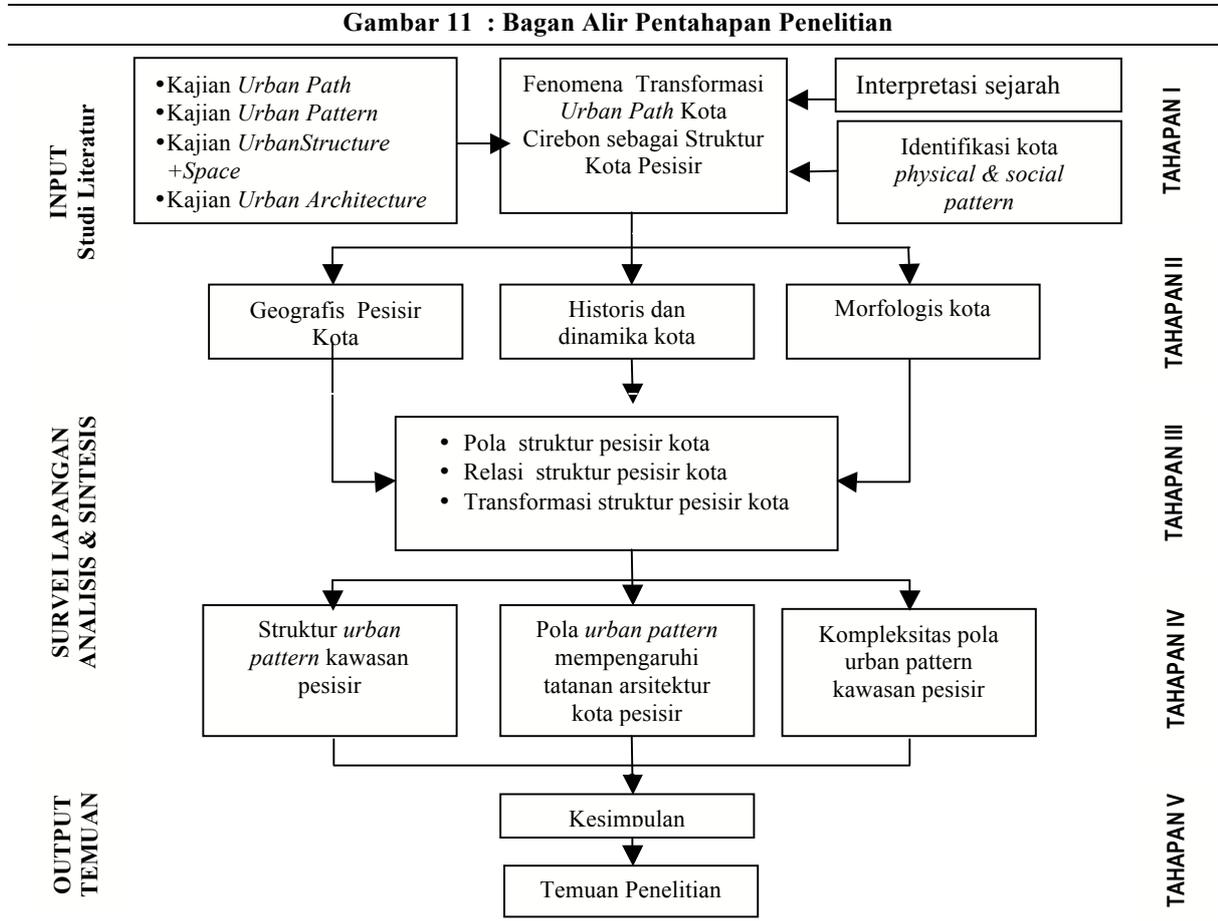
¹⁸ Meron,1963:89

2. Pola *urban pattern* mempengaruhi tatanan arsitektur kota pesisir,
3. Kompleksitas pola urban pattern kawasan pesisir

Langkah 5: *Output* Penelitian merupakan:

1. Kesimpulan dan
2. Temuan

Gambar 11 : Bagan Alir Pentahapan Penelitian



1.9. Metodologi Penelitian

Dalam upaya mengkaji struktur kota(jalan,sungai pantai) sebagai bagian morfologi pembentuk kota Cirebon dan menstrukturisasikan pola pengembangan kawasan pesisir kota ini sebagai *waterfront city edge*. Untuk mengkonseptualisasikan struktur kota lama dan pengembangan struktur baru pesisir kota Cirebon di masa sekarang metoda interpretatif rasionalistik-kualitatif,

1.9.1. Metoda Pengumpulan Data /Teknik *Sampling*

Metode pengumpulan data penelitian dilakukan melalui :

1. Observasi, kelokasi-lokasi kasus studi, untuk mengadakan:
 - Pengamatan dan pengambilan dokumentasi terhadap objek survey,(peta-peta morfologi kota, peta peruntukan tata ruang kota pesisir, peraturan kota, foto-foto lokasi, dll.)

- Pengambilan data melalui, melalui internet, perpustakaan dan museum daerah (copy peta, gambar, foto kota, pesisir, permukiman pesisir, dll).
- 2. Survei, meneliti terhadap terhadap lokasi masing-masing obyek studi, untuk mengadakan: pengambilan data dan melalui wawancara ke Bappeda kota, pemda, (foto lokasi, data peta-peta, peraturan/ kebijakan kota)

1.9.2. Metoda Analisis Data

Metode analisis struktur kota Cirebon ini dilakukan melalui pendekatan morfologi kota. Dilakukan melalui kajian metode analisis sinkronik-diakronik. yang mengkaji:

1. Pendalaman periodisasi sejarah kota (*historical reading*), meliputi: kronologis dinamika perkembangan kekuasaan politik, perkembangan ekonomi, akulturasi sosial-budaya, kebijakan dan peraturan pembangunan yang mempengaruhi kota.
2. Mengkaji morfologi kota (*tissue reading*) terhadap rekaman pemetaan tatanan arsitektur kota dari pemda kota /dinas terkait dan survei lapangan meliputi: peta bentuk formasi struktur dan batas kota terhadap pesisir, sungai, peta kontekstualitas elemen primer kota, tatanan struktur kota, sirkulasi, bentuk pola kota, peta transformasi kota dan relasi fisik-spasial (*structure of space and space use*) pada kawasan penelitian.

1.9.3. Penafsiran dan penyimpulan Hasil Analisis

Penafsiran dan penyimpulan hasil analisis ini untuk mengkaji kualitas lingkungan binaan pesisir pada area penelitian (*physical reading*), meliputi: identifikasi tipe elemen fisik-spasial. menjelaskan relasi dan integrasi antara struktur entitas kota, pola ruang kota yang membentuknya.

1.10. Tahap Penelitian

Tahapan kegiatan penelitian sesuai langkah-langkah berikut:

1. Pengumpulan data melalui metode : 1. Kajian literatur, 2. Kajian dokumentasi, 3. Survei lapangan ke lokasi penelitian, 5. Wawancara dan studi banding untuk mendapatkan dasar teoritis dan pengumpulan informasi, studi awal untuk data transformasi arsitektur, arsitektur kota, jaringan *urban path*, pada peta kota dari berbagai periodisasi kota melalui penelusuran di perpustakaan 4. melalui *browsing internet*
2. Pengolahan data, melalui metode: Roger Trancik, 1986, *Finding Lost Space*, yaitu : 1. teori *figure & ground* posisi dan bentuk masa, 2. Teori *linkage*: konteks dan akses, 3. Teori *place*: pola dan *cluster*
3. Analisis dan sintesis, melalui metode: 1. Model Analisis Hubungan sebab- akibat, 2. Model Analisis Hubungan Relasi.
4. Kesimpulan penelitian dan Temuan penelitian. Tahap penyimpulan untuk menjawab pertanyaan penelitian. dan temuan penelitian sebagai kontribusi informasi menjawab permasalahan dan tujuan penelitian Melalui metode: 1. Interpretasi, 2. Menjawab pertanyaan penelitian, 3. Menghimpun temuan.

1.11. Kerangka Penulisan

Kerangka penyajian penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian proposal penelitian ini, yakni: Struktur kota Cirebon Jawa Barat, meliputi uraian: (1).Latar belakang Masalah, (2).Permasalahan Penelitian, (3). Tujuan dan Maksud (Urgensi) Penelitian, (4). Manfaat (Kontribusi) Penelitian (5) Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian, (6).Telaah Kepustakaan, (7). Kerangka Teoritis/Konseptual, (8).Kerangka Penelitian, (9).Metodologi Penelitian (10). Tahap Penelitian (11) Kerangka penyajian, (12).Luaran Penelitian.

Bab II: TEORITIKAL MORFOLOGI STRUKTUR KOTA PESISIR

Bab ini berisi kajian pustaka meliputi: tentang urban morphology dan urban history kota pesisir.

Bab III: MORFOLOGI KOTA CIREBON –JAWA BARAT

Bab ini berisi data dinamika perkembangan akibat pengaruh intervensi dalam periodisasi sejarah kota dan pendataan survei ke lapangan kota untuk mengkaji morfologi kota Cirebon, guna mengenali relasi secara fisik spasial struktur Pesisir kota.

Bab IV: STRUKTUR DAN BENTUK FIGURAL PADA PESISIR KOTA CIREBON

Bab ini berisi untuk mengenali tentang formasi struktur kota Cirebon, meliputi: 1).komposisi, konfiguratif, konstitusi polanya. 2).pola perpetakan lahan kota, 3).orientasi dan akses, 4).bentukan solid-void tatanan kota,

Bab V: KESIMPULAN ,TEMUAN DAN REKOMENDASI

Berisi jawaban atas pertanyaan penelitian, kesimpulan penelitian serta implikasi terhadap pembentuk struktur pesisir kota Cirebon, temuan dan rekomendasi.

1.12. Jadwal dan Luar Penelitian

1.12.1 Jadwal Penelitian direncanakan selesai selama 8 bulan, dari awal Agustus 2012-Maret 2013:

PROGRAM PENELITIAN:	Juli 2012	Agst 2012	Sept 2012	Okt 2012	Nov 2012	Des 2012	Jan 2013	Feb 2013	Mar 2013
1.Penyusunan Proposal	■								
2.Studi literatur	■	■	■	■	■				
3.Seminar proposal									
4.Survei lapangan			■	■	■	■			
5.Studi analisa			■	■	■	■			
6.Penyusunan laporan						■	■	■	
7.Seminar hasil laporan									
8.Pemasukan								■	
9.Penulisan untuk jurnal								■	■

Gambar 12 Tabel Jadwal Penelitian

1.12.2. Luaran dan Indikator Capaian

Luaran penelitian ini berupa makalah ilmiah tentang morfologi struktur *urban waterfront kota Cirebon* – Jawa Barat, yang diterbitkan untuk tataran akademik melalui: e-jurnal UNPAR, disimpan dipergustakaan Unpar, LPPM jurnal internal TATANAN Jurusan Arsitektur Unpar dan Warta PURA Laboratorium ARKODEKO Jurusan Arsitektur UNPAR, diterbitkan pada jurnal arsitektur kota nasional atau sebagai makalah seminar arsitektur perkotaan. Masukan hasil penelitian ini juga dikontribusikan ke tataran praktek di kirimkan ke BAPPEDA Kota Cirebon, Tata kota Cirebon serta untuk Seminar Arsitektur Perkotaan.

Indikator capaian ini dapat ditunjukkan dari terwujudnya produk penelitian ini berupa:

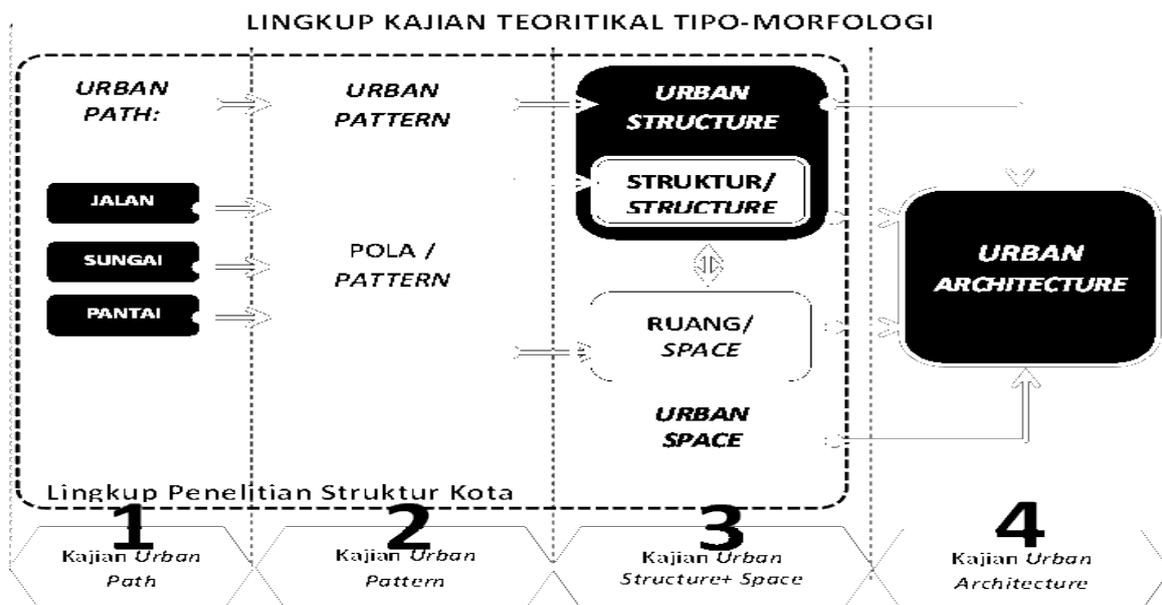
1. Terbitnya buku hasil laporan penelitian ini, setelah melalui seminar hasil penelitian
2. Terbitnya abstrak melalui e-jurnal Unpar
3. Tersusunnya makalah berjudul “STRUKTUR PESISIR (WATERFRONT) KOTA CIREBON - JAWA BARAT. Studi Kasus: Telaah Morfologi kawasan Pesisir Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon, untuk jurnal atau seminar arsitektur kotaan.

BAB 2. TEORITIKAL MORFOLOGI STRUKTUR KOTA PESISIR

Tinjauan Kepusakaan merupakan studi teoritikal untuk menjelaskan 3(tiga) hal yaitu 1).pengertian-pengertian yang menyangkut bidang kajian penelitian, 2). Variabel atau aspek-aspek, 3) pendekatan teori dan metoda yang dilakukan tafsir untuk menunjang penelitian Struktur Pesisir (*Waterfront*) Kota Cirebon-Jawa Barat ini, perlu dilakukan studi pustaka sebagai landasan teoritikal yang memberi dasar pengetahuan meliputi kajian tentang: 1).Elemen struktur kota /*urban path*, 2). Pola kota /*urban pattern*, 3). Struktur kota /*urban structure* dan 4).Ruang kota /*urban spaces*, serta berbagai wawasan tentang struktur kota dalam berbagai perspektif *urban history*, *urban geografi*, *urban architecture*.

Lingkup kajian teoritik tipomorfologi terbagi dalam 4 (empat) skala tingkatan, dari kajian *urban path*, kajian *urban pattern*, kajian *urban structure and spaces* hingga kajian *urban architecture*, seperti tergambar pada bagan gambar no.13. berikut ini:

Gambar No 13. Bagan alir kajiam Sruktur Kota dengan pendekatan Tipo Morfologi
 Sumber: Karyadi K, 2012



2.1. Kajian Struktur Kota

1. Definisi Struktur Kota

Struktur kota adalah tulang kota, bersifat tetap dan statis. Struktur kota pada dasarnya terbentuk karena urban path pembentuknya. (Kansky 1963:1): ...The term structure alludes to the relationship of parts to each other and to the whole.....the term 'structure' generally to refer to 'the set of relations

between building blocks both in respect to each other and to transportation network as an organized whole'

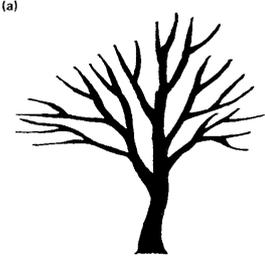
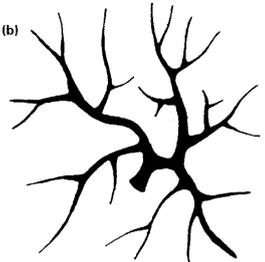
Berbagai tipologi bentuk pola struktur kota dapat dikenali, seperti: menurut Markus Zahnd,2008,H.263)

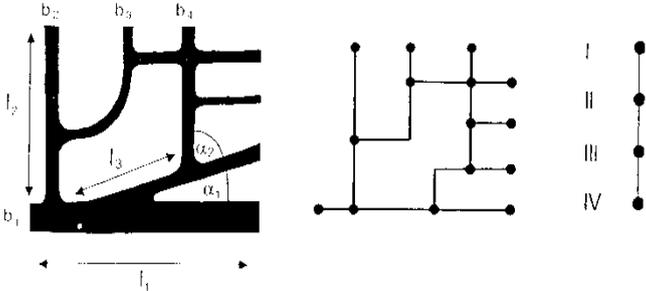
- 1). Grid, 2).Sisir, 3).Pohon, 4).Pita, 5). Cincin, 6).Radial, 7).Campur.

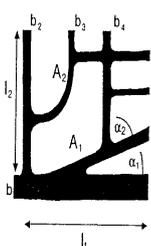
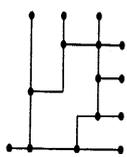
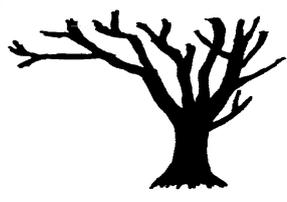
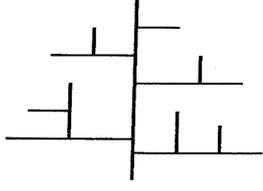
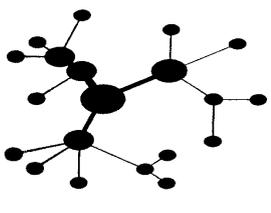
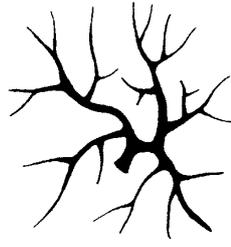
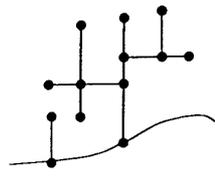
Bentuk pola kota tersebut sering dijumpai dan dipakai sebagian, keseluruhan ataupun gabungan.Struktur kota tidak boleh dianggap abstrak karena bentuknya juga dapat dilihat secara nyata. Struktur kota hanya boleh dianggap baik jika terwujud di dalam bentuk yang baik.Marshall,S.,2004,h.xiii):

....good urban structure is necessary to create good urbanism – just as good engineering structure is necessary to create good architecture....

2. Struktur Kota Ibarat Struktur Pohon

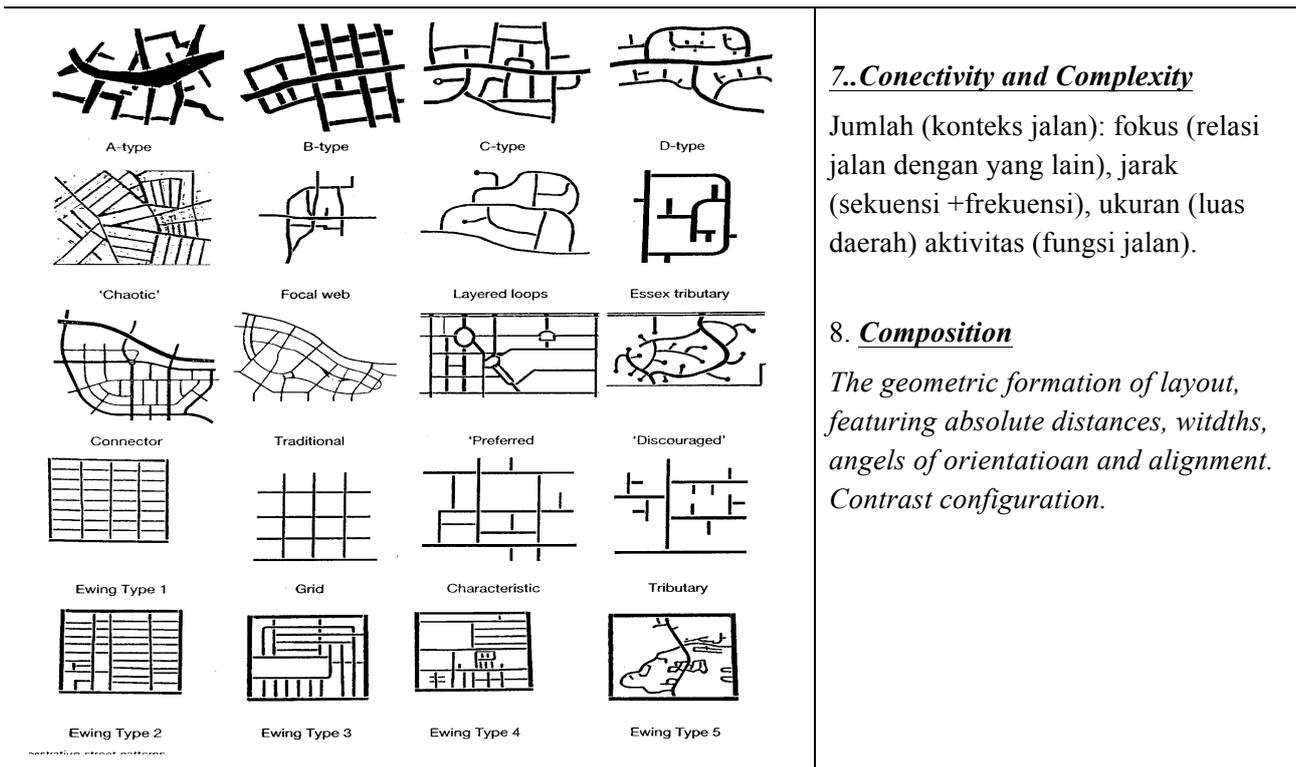
 <p>(a)</p>  <p>(b)</p>	<p><u>Stephen Marshall</u> dalam bukunya <i>Street Pattern</i>, Mengibaratkan struktur sebuah kota ibarat sebuah pohon “<i>The city is a Tree</i>”. Sama-sama terbentuk dari susunan hierakis yang terpadu (<i>an integrated taxonomy</i>). Pola pohon menampilkan dua bentuk komposisi dalam satu susunan/ konfiguratif, yaitu: “pola pohon” (pandangan tampak frontal), terdiri batang – cabang - ranting, dan “pola radial” (pandangan tampak atas), batang – cabang - ranting.</p> <p>Struktur kota kita pun dapat melihat pola pohon ini pada jaringan jalan, dan pola radial pada struktur lingkungan permukiman kota. Kenyataan ini perlu dijadikan dasar meengenali kota dari bentuk pola dasarnya.</p> <p>Kenyataan bentuk komposisi “pola pohon” mempunyai keragaman susunan pada setiap posisinya yang berasal dari suatu batang yang sama. Identik dengan kota pun mempunyai keragaman bentuk konfiguratif di setiap wilayah dan kawasan kota yang berasal dari pusat kota yang sama.</p> <p><u>Route structure</u></p> <p><i>The diagrammatic representation of network as a set of routes. This can be converted to graph, in which routes correspond to the vertices of the graph, and junctions to the edges of the graph. This forms the basis of route structure analysis. Route A linier element, representing a movement path, comprising one or more links. The fundamental element of a route structure.</i></p> <p><i>Joint a node at which two links are conjoined to form a route.</i></p>
<p>Gambar No.14 <i>Tree Pattern an integrated taxonomy</i></p>	

	<p><u>Configuration.</u></p> <p><i>The topological formation of a structure: a road layout considered as an abstract network. Contrast composition an construction.</i></p>
<p>Gambar 15: <i>Composition, Configuration or Constitution</i> Sumber: <i>Stephen Marshall,2004.</i></p>	

<p>BOX 4. COMPOSITION AND CONFIGURATION</p>  <p>Composition refers to absolute geometric layout, as represented in a scale plan, featuring absolute position, lengths, areas, orientation.</p>  <p>Configuration refers to topology, as represented on an abstract diagram, featuring links and nodes, their ordering (relative position), adjacency and connectivity.</p>	<p>(a) </p> <p>(b) </p> <p>(c) </p>	<p>(a) </p> <p>(b) </p> <p>(c) </p>
<p>Gambar 16: <i>Composition</i> geometric layout & <i>Configuration</i> of typology link-node, ordering, adjacency, connectivity Sumber :Stephen Marshall,2004</p>	<p>Gambar 17: <i>Composition</i> (highest ranking element of a tree), <i>Configuration</i> (greatest girth) & <i>Constitution</i> (highest continuity & connectivity) Sumber:StephenMarshall,2004</p>	<p>Gambar 18: <i>Tipologis pola/ structure</i> Radial Composition, Tree Configuration & Dendritic Constitution Sumber: StephenMarshall,2004</p>

Type (label plus icon)	Structural conditions	Example layout
Dendritic 	Arteriality plus access constraint	
Conjoint 	Arteriality without access constraint	
Mosaic 	Neither arteriality nor access constraint	
Serial 	Access constraint without arteriality	

Gambar 19: Type of Constitutional structure
Sumber: Stephen Marshall,2004



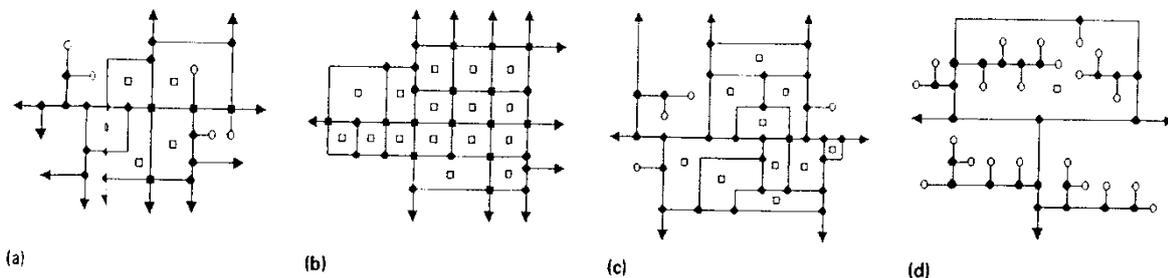
7..Conectivity and Complexity

Jumlah (konteks jalan): fokus (relasi jalan dengan yang lain), jarak (sekuensi +frekuensi), ukuran (luas daerah) aktivitas (fungsi jalan).

8. Composition

The geometric formation of layout, featuring absolute distances, widths, angels of orientatioan and alignment. Contrast configuration.

Gambar 20:
Graphic presentations based on route structural paramaters
Sumber Stephen Marshall,2004 *Streets Patterns*



Gambar 21: Configuration Parameters
Sumber: Stephen Marshall,2004,

3. Elemen-elemen Struktur Kota .

Elemen-elemen struktur kota sering disebut sebagai *Urban path elements* yaitu: elemen jalur linier kota yang membentuk struktur kota. *Urban path* membangun relasi antar simpul/ node, atau relasi dengan node percabangannya. Jaringan jaringan *urban path* ini,membentuk pola "space and place" pada struktur kota, yang mempengaruhi tatanan maupun karakter arsitektur kotanya. *Urban path elements* pada struktur kota adalah *Sungai, kanal dan jalan* yang merupakan elemen linear kotanya. Sungai, kanal dan jalan menunjang kemudahan transportasi dan aksesibilitas kota.

Sungai terbentuk karena faktor alam, karena perbedaan topografi tanah, dari hulunya, mata airnya di daerah lebih tinggi, atau berasal dari sebuah curug/ air terjun mengalir hingga ke hilir nya bermuara kelaut atau ke sungai lebih besar atau ke danau. Sungai sebagai jalur transportasi kota sungai menghubungkan muara hingga ke hulu. Tipe sungai terbagi atas sungai besar, menengah dan sunagai kecil / anak sungai.

Kanal dan Jalan dibentuk oleh campur tangan manusia, untuk kepentingan kemudahan pergerakan kehidupan manusia. Kanal merupakan parit galian yang menghubungkan antar sungai berbeda, atau meluruskan lekukan sungai yang sama, atau merupakan percabangan dari sebuah sungai. Fungsi elemen kanal untuk menyalurkan air irigasi, untuk transportasi air, untuk mengatur pembagian pintu air/ menuju penampungan air/dam. Jalan merupakan ruang pelintasan manusia, kendaraan dari satu tempat ke tempat lain. Antar jalan bisa tersambungkan secara bercabang, bersilangan atau buntu.

Jalan merupakan ruang pelintasan manusia dalam berkegiatan dari satu titik ke titik yang lain, yaitu jalur menghubungkan dua simpul.

Street : (1) *Transport-an urban road with built frontages or buildings associated or*
(2) *urban design- an urban space or place used for public access and passage.*

Jalan di kota berfungsi sebagai jalan kendaraan, jalur pedestrian yang berbentuk garis-garis yang berjajar, miring, tegak lurus, berliku-liku, saling memotong, naik-turun ataupun acak, menghubungkan simpul-simpul kegiatan di pusat lingkungan permukiman, pusat kawasan atau pusat kota. Sistem pergerakan garis ini tidak saja saling menjalin membentuk pola kota (*urban pattern*), tetapi juga membentuk struktur kota. Determinan simpul kegiatan sebagai pemicu terbentuknya jalan kota.

4. Pola Kota / *urban pattern*

Urban path pada dasarnya mempunyai bentuk dan pola/ *pattern*. Untuk memahami pengertiannya dan hubungan antar skala tingkatan perlu didefinisikan dan dikenali peran masing-masing unsur yang menjadi variable .

Pattern a recurring structural, spatial or temporal feature; may refer to a composition, configuration or constitution. A pattern may also refer (after Alexander et al, 1977).

Ragam pola jalan kota, yang sering dijumpai dan dipakai sebagian, keseluruhan ataupun gabungan dari bentuk berikut, yaitu adalah: 1).Pola garis / *Linier*, 2).Pola memusat / *Radial Concentric*, 3).Pola bercabang/*Angular*,4).Pola melingkar/ *Curvilinier*, 5).Pola berkelompok./ *Axial*, 6).Pola geometris / *Grid* dan 7).Pola organisme hidup./ *Organic*.

5. Bentuk Struktur Kota

Fumihiko Maki;

*dalam teorinya mengkategorikan bentuk struktur kota menjadi tiga, yaitu: composition form, mega form dan group form. Pada composition form, berciri utama adanya suatu penekanan dari hubungan individu pada bangunan pembentuknya. Untuk mega form, ditandai terpadunya (*integrated*) antar komponen-komponen individual bangunan, pada lingkup lebih*

besar dapat menghilangkan skala manusia. Struktur integrasi yang terbentuk menggambarkan: hirarki, skala keterbukaan (*open ending*) dan keterikatan relasi (*interconnected*) dan untuk *group form*, struktur kota, dibentuk oleh aspek-aspek sosial yang terjadi dalam bentuk linier (*urban path*)

Kostof,¹⁹;

membagi secara garis besar pola kota dalam tiga bentuk, yaitu Grid, Organik dan Diagram.

1. Pola Grid,

Pola kota sistem Grid dikembangkan oleh Hippodemos, seperti kota Miletus. Sistem ini dapat ditemui hampir pada semua kebudayaan dan merupakan salah satu ciri bentuk kota tua. Pola Grid ini merupakan mekanisme cukup universal dalam mengatur lingkungan. Pola ini terbentuk karena adanya kebutuhan suatu sistem yang berbentuk segi empat (*grid iron*) guna memberikan suatu bentuk geometri pada ruangan perkotaan. Blok-blok permukiman dirancang untuk memungkinkan terbangunnya relasi ruang antar bangunan dan ruang publik

2. Pola Organik

Sistem organik ini biasanya berkembang dari waktu ke waktu tanpa perencanaan dan berkembang sesuai dengan nilai-nilai social-budaya dalam masyarakatnya. Perubahan pola organik ini terjadi secara spontan serta bentuknya berbasis kondisi keadaan topografi. Sifat pola ini sangat fleksible dan tidak geografis, biasanya merupakan perkembangan alamiah dari urban path / garis linier melengkung oleh kebutuhan masyarakatnya yang berkontribusi menentukan bentuk kotanya, (bukan seperti pola Grid dan pola Diagram yang ditentukan oleh penguasa kotanya).

3. Pola Diagram

Pola kota sistem Diagram ini biasanya mencerminkan simbol atau hirarki bentuk sistem sosial dan kekuasaan yang berlaku saat itu. Motivasi dasar penerapan pola diagram pada kota untuk menyimbolkan:

-Regitimation, Bentuk sistem kota berbasis pada simbol kekuasaan dan politik, Berfungsi untuk mengawasi /mengorganisir sistem masyarakatnya. Contoh: bentuk kerajaan atau monarki (*versailles*) dan demokrasi (*Washington DC*)

-Holy City, Bentuk sistem kota, dibangun berbasis sistem kepercayaan masyarakatnya (*Yerusalem*) (Berbeda dengan sistem Pola Grid yang lebih mengutamakan efisiensi dan nilai ekonomis).

2.2. Kajian Struktur Kota Pesisir dari berbagai perspektif

Penelitian struktur kota sungai ini berupaya mengenali *urban generic structure* serta *conectivity* dan *complexity pattern* kota pesisir ini, dilakukan melalui kajian kompilasi *basic type of urban path* pada konfiguratif struktur kota. Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan *urban morphology* dengan metoda kualitatif-interpretatif. Kajian struktur kota ini dilakukan secara berjenjang, diawali melakukan kajian level makro dari perspektif geografis, perspektif historis, dilanjutkan dengan melakukan kajian level meso dari perspektif morfologis kota dan terakhir melakukan kajian level mikro dari perspektif arsitektur kota

1. Struktur Kota Pesisir dikaji dari Perspektif Urban Geography

Kajian perspektif *urban geography*, mengkaitkan struktur kota dengan konteks tempat dan sungai. Konteks fisik spasial kota sungai terbangun dari topografi alam yang menentukan tinggi rendahnya permukaan daratan kota dari permukaan air sungai dan laut serta menentukan

¹⁹ Kostof, 1991

pula karakter sungai yang terbentuk dan pola alirannya di daratan tersebut. Kajian geografis merupakan bagian dari kajian rona (*setting*) lingkungan fisik pantai sebagai kawasan *beach coastal* kawasan kota-pesisir pantai. Karenanya turut menentukan konteks pembentukan lingkungan binaan dan lingkungan sosial budaya (non fisik) yang meliputi tradisi, kepercayaan dan system pemerintahan (politik) menjadi rona lingkungan dalam tatanan sistem lingkungan. Konteks ini mempengaruhi pengorganisasian sebuah daerah menjadi sebuah kota, baik penyusunan struktur perkotaannya serta pemakaian hirarki-hirarki di dalamnya. Sementara kondisi geografis kota pesisir yang dimaksudkan adalah posisinya yang berada di kawasan pesisir pantai (*beach coastal*) dengan pelabuhan air/lautnya. Pola ruang dan tata letak lingkungan serta bentuk bangunan (*significant*) di pusat kota lama memiliki orientasi ke kawasan pantai laut; merupakan suatu integrasi dengan kegiatan kota di pelabuhan air. *Teoritis* Lynch, mengatakan bentuk kota sebagai lingkungan binaan manusia yang merupakan produk dari konsep keteraturan yang terbentuk melalui intuisinya. Lynch menunjuk rona lingkungan fisik serta nilai-nilai kultural masyarakatnya sebagai factor yang akan membentuk lingkungan dengan karakter yang unik dan khas (*Trancik, 1986:112-113*) Dengan begitu akan terbentuk suatu tipologi bentuk dasar dari elemen-elemen fisik yang memberikan citra suatu tempat.

Struktur kota terbentuk karena intervensi pergerakan manusia yang membentuk route sirkulasi sebagai sistem jaringan (jalur) “*urban path*”, berbasis orientasi transportasi di sungai maupun di darat. Pola kota sungai terstruktur, pertama secara alamiah sesuai tradisi kehidupan masyarakatnya, ditandai dengan terbentuknya pola-pola organik acak yang berbasis sungai (berpola sejajar jalan, mengikuti lekukan sungai, kanal atau tegak lurus pesisir laut/ sungai) dan kedua secara direncanakan/*planned* oleh penguasa kota tersebut yang melahirkan pola-pola teratur atau berbentuk terukur (*pola grid* atau *pola diagram*). Kedua tipologis pola kota ini membentuk jalinan jaringan kota (*network*), dalam berbagai variatif komposisi, konfigurasi dan konstitusi sesuai kontes tempat. Pada kota pesisir jalinan pola ini bisa terputus oleh lintasan aliran sungai atau tersambung kembali oleh sistem transportasi air atau oleh sistem transportasi darat melalui jembatan yang dibangun melintang di atas sungai.

Dinamika perkembangan struktur kota pesisir di warnai dinamika kehidupan kotanya dalam menyikapi relasi air dan darat. Dinamika orientasi perkembangan struktur kota pesisir dapat dikategorikan, pertama sangat berorientasi dan tergantung pada pergerakan di laut, sungai, kanal, karena dominasi dari kehidupan tradisional setempat, kedua orientasi pada pergerakan di sungai/kanal dan di darat, yang berkembang dengan keseimbangan, dan ketiga yang dominan berorientasi pada pergerakan di darat. Ke tiga kategori ini menjadi dasar analisis untuk mengkaji kondisi dinamika perkembangan orientasi suatu struktur kota pesisir. Kondisi dinamika orientasi struktur kota pesisir ini membentuk tata ruang perkotaannya, yang dapat dilihat secara bertingkat dari mikro pada skala lingkungan/kawasan, tingkat meso pada skala wilayah dan tingkat makro pada skala kota. Tata ruang kota ini mempengaruhi tipologis bangunan yang hadir, tatanan arsitektur kota yang terbentuk dan pencerminan citra kota sungainya.

2. Struktur Kota Pesisir dari Perspektif *Urban History*,

Dimensi waktu dalam studi perkembangan suatu kota (*historis*) tidak hanya menyangkut penetapan waktu tetapi lebih memberi bentuk kepada waktu, sehingga waktu juga menunjukkan suatu struktur. Kronologi sering dijadikan sebagai deretan peristiwa teratur menurut urutan, mulai dari yang terlebih dahulu terjadi sampai dengan yang terakhir²⁰. Penetapan awal pertumbuhan suatu pusat kota amat relatif karena kota mengalami suatu proses perkembangan. Semua kota pada dasarnya mempunyai suatu awal, yaitu pada saat kota itu untuk pertama kalinya berdiri²¹. Secara kronologis perkembangan bentuk dan struktur ruang pusat kota merupakan akibat dari pengaruh beberapa kekuatan, yaitu: system pemerintahan, ekonomi, social dan budaya yang telah melalui proses waktu dan tempat yang akan tetap berpengaruh pada saat ini.

Kajian dari perspektif *urban histories* bertujuan mengenali asal muasal kota pesisir. Dinamika periodisasi kota dan peran kota; menganalisis struktur kota melalui metoda sinkronik terhadap lapisan *tissue* kota, dan membaca diakronik, untuk mengenali pengaruh dinamika kesejarahan kota, yang berpengaruh dan mendasari pembentukan struktur kota, pembangunan *urban path*.

Lingkup kajian ini menggali informasi akan pengaruh campur tangan/ intervensi manusia terhadap ruang kota, baik berbasis kepentingan hubungan social, ekonomi, politik /pertahanan. Mengenali determinan yang memicu terbentuknya struktur jalan, secara tradisional, organik maupun terencana/*planned*, mengenali tokoh yang berperan dalam pembangunan, mengenali sejarah pembangunan dan peristiwa penting yang terkait terbentuknya atau berada pada ruas struktur kota tersebut.

3. Struktur Kota Pesisir sebagai bagian *Urban Morphology*,

Secara terminologis pengertian pusat kota pesisir yang berfungsi sebagai kota bandar adalah merupakan pusat kota yang pada masa pertumbuhannya memiliki pelabuhan air sebagai pusat kegiatan transportasi dan perdagangan. Titik berat kegiatan pusat kota berorientasi ke pelabuhan air pada kawasan pesisir pantai. Struktur ruang dan bentuk fisik pusat kota lama (*core*) mempunyai akses ke kuasaan pelabuhan air/ laut yang memiliki jaringan dengan daerah belakang (*hinterland*).

Kawasan kota pantai dapat dikelompokan atas sistem-sistem lingkungan, yaitu : lingkungan pusat kota (administrasi pemerintahan, jasa-komersial), lingkungan pemukiman kota, lingkungan produksi (nelayan, perikanan dan pertambakan), lingkungan industri (perdagangan, peti kemas), dan lingkungan perlindungan-konservasi pantai (tambak, rawa, hutan bakau, muara sungai). Wilayah tepi air yang meliputi pantai, tepi sungai (kanal) dan tepi danau yang juga terdiri dari daratan dan perairan memungkinkan pengembangan kota menghadap ruang perairan. Kota-kota pantai yang memiliki wilayah *waterfront* memungkinkan pemanfaatan nilai ruang dengan keunikan ruang pada air, setelah

²⁰ (Kartodirdjo, 1992:79-79)

²¹ (F.j.Osbom dan A. Whittick, 1963, lihat Sutarjo,1990)

pada ruang daratan. Kekhasan ekosistem pantai dengan unsur air sebagai bagian dari ruang luar suatu pembatas transparent dapat menciptakan mental *image*. Melalui ekspresi arsitektural kota pantai, *waterfront city* unsur air sebagai elemen estetika dijadikan unsur pemikat dari suatu kegiatan di suatu tempat. Berdasarkan sifatnya, kawasan pantai diklarifikasikan kedalam:

- 1). Bentuk pesisir pantai (*shereands*) dan
- 2). Perairan pantai (*coastal waters*).

Secara fungsional tata ruang kawasan pantai didasari oleh tujuan kegiatan yang akan dilakukan (berdasar kepekaan ekologis)²², meliputi:

- 1). Daerah prevasi (*vital preservation areas*),
- 2). Daerah pembangunan, pengembangan, dan pemanfaatan ruang (*utilization areas, development areas*),
- 3). Daerah konservasi (*conservation areas*).

Bentuk fisik geomorfologis mempengaruhi perkembangan kota di daerah pantai. Kawasan *coastal* relatif berkembang untuk kegiatan ekonomis, seperti pada pelabuhan dan industri perikanan. Kawasan *beaches* lebih banyak dimanfaatkan sebagai kawasan pemukiman nelayan dengan pola yang berbeda-beda. Dengan kriteria tertentu kota pantai yang menempati daerah terbangun di kawasan pantai memiliki hubungan antara daratan dan perairan dengan mengembangkan orientasi *waterfront*.

Secara tipologi kota-kota di daerah pantai berkembang karena perubahan fungsi kegiatan dari suatu desa atau kota menjadi suatu pusat kegiatan fungsional khusus, seperti pertahanan atau perdagangan. Kondisi itu menjadikan adanya dua pola pengembangan, yaitu:

- 1). Perkembangan secara intensif dan
- 2). Perkembangan secara ekstensif dari kota-kota di daerah pantai sepanjang pesisir Jawa.

Perkembangan dengan pola pertama terjadi memancar di lokasi- lokasi tertentu karena adanya potensi perkembangan yang secara historis, mempunyai potensi perekonomian sebagai kota perdagangan. Pola kedua mengindikasikan perkembangan dan pertumbuhan hanya terjadi pada lokasi yang mempunyai orientasi ke daerah pedalaman, yang telah memiliki jaringan sarana perhubungan darat. Tipologi perkembangan kota di daerah pantai dari segi fungsi mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- 1). Kota pantai pada umumnya berkembang karena ada potensi ekonomi, strategi pertahanan dan sebagai pusat pemerintahan. Penggunaan ruang kota lebih berorientasi ekonomis, seperti untuk pelabuhan, pergudangan, industri perkapalan, dan industri darat lainnya, misalnya kegiatan rekreasi pantai.
- 2). Perkembangan kota pantai pelabuhan mengarah ke daerah belakang (*hinterland*). Perkembangannya sangat dipengaruhi oleh peranan laut sebagai sarana perhubungan keluar dan fungsi jalan raya atau sungai sebagai sarana perhubungan ke daerah belakang (*hinterland*)

²² (Suriatmadja, 1980)

Kajian dari perspektif *urban morphology* bertujuan menganalisis struktur kota sungai melalui teori Roger Trancik, dengan menguraikan (1).*Figure-ground* struktur jaringan jaringan *urban path* yang dikaji dengan teknik *Poche* guna menemukannya *urban generic structure* dan mengkaji *komposisi basic type of urban path* terhadap konfiguratif struktur kota pesisir ini, (2).Kajian *linkage theory* untuk membaca *connectivity*, dan menganalisisnya dengan *space syntax theory*, (3).Kajian *place and space, urban path* serta *complexity pattern* kota berbasis teori Stephen Marshall.

Lingkup kajian *urban morphology*, mengenali asal-usul terbentuknya pola struktur, aspek fisik-spasial, konseptual struktur kota, *figure-ground*, sistem *solid-void*, bentuk-pola, relasi- *linkage* dan letak dan posisi struktur kota makna tempat struktur kota tersebut. *Basic type, dan urban generic structure*.

4. Struktur Kota Pesisir dari *Urban Architecture*,

Kajian dari perspektif *urban architecture* bertujuan menganalisis struktur kota sungai dari konteks ruang dan citra arsitektur kota, berbasis pada pola *urban path* (jalan dan sungai, kanal) yang terbentuk. Mengenali bentuk tatanan arsitektur berelasi terhadap kerangka keruangan perkotaan, sekaligus membentuk tatanan *solid-void* sebagai identitas tempat di kota. Memetakan tipologis tatanan kota konseptual akses, relasi dan orientasi tatanan bangunan terhadap ruang jalan dan ruang antara bangunan.

Hubungan struktur kota pesisir dan arsitektur kotanya sangat erat dan merupakan relasi sebab-akibat. Struktur kota pesisir dengan pola jalannya mengkondisikan perpejalan lahan yang memotivasi lahirnya tipologis dan arsitektur bangunan tertentu, membentuk tatanan arsitektur kota serta mempengaruhi citra kota sungai.

Schulz²³ organisasi ruang kota "*space*" tidak menjadi sebuah "*place*", jika tidak direlasikan dengan bangunan "*built form*". *Aspatial organization does not become a place before it is set into work by means of a built form.*

The typical figures which constitute the substantives of the language of architecture, therefore may be defined as spatial figures possessing concrete boundaries.

The spatial figure as such is a "volume"; when it is set into work, however, it becomes a building with a defined character. To set into work means to make a way of being between earth and sky manifest. Thus a building may stand up in space, stretch out or enclose a space, at the same time as it opens up in various ways.

The type which remain constant during history, may be called "archetypes".

The interpretation or the setting into work of type consists in a process of articulation, that is, of defining constituent elements and subordinate parts.

Menurut Fumihiko Maki²⁴ bentuk kota (*urban form*) disatukan oleh perekat elemen *linkage* kota, dimana massa-massa bangunan yang berperan dalam *linkage* membentuk artikulasi, dan sirkulasi yang terjadi telah memberi citra pada kota tersebut. *Linkage* secara fisik-spasial membentuk organisasi ruang dan hubungan spasial. Teori *linkage* dapat menggambarkan potensi dan fungsi daerah yang terus berkembang.

²³ Christian Norberg Schulz, 1985,

²⁴ dalam "*Finding Lost Space*" (Roger Trancik, 1986),
Penelitian Arsitektur Kota Cirebon
Y. Karyadi Kusliansjah- Adam Ramadhan, 2012-2013

Menurut Markus Zahnd²⁵, sebuah kawasan kota disusun oleh 4 struktur pembentuk morfologinya sebagai berikut:

1. Struktur fungsi, Struktur kota ini membagi kelompok zona fungsi kota secara kuantitatif dan kualitatif, menjadi kelompok zona fungsi publik dan zona fungsi privat sesuai kebutuhan pada kawasan, baik dominasi fungsi homogen atau multifungsi.
2. Struktur bangunan, Struktur kota ini membagi massa dan ruang sesuai kelompok tipologis fisik- spasial dengan membedakannya dengan bentuk-bentuk khusus. Semua tipologis dapat dikumulasikan satu dengan yang lain secara homogen atau heterogen sesuai fungsi dan morfologi yang ingin dicapai.
3. Struktur sirkulasi, Struktur kota ini merupakan jaringan ruang sirkulasi kota yang berpola Grid, Sisir, Pohon, Pita, Cincin, Radial, Campur
4. Struktur kapling, Struktur kota ini merupakan jalinan perpetakan lahan untuk bangunan pada lingkungan/blok kota dalam berbagai variatif bentuk dan ukuran, yang terbentuk karena berelasi atau ada pengaruh oleh hadirnya *urban path* (jalan, sungai, kanal). Sistem orientasi kapling bisa berpola tegak lurus pada *urban path* atau berpola acak/ *interlock*

Tiga kajian ruang dan tatanan arsitektur kota pesisir ini dilakukan untuk menemukenali: (1) Tipologis urban path sungai melalui metoda klasifikasi tipologi (2). Arsitektur kota pesisir, mengali bagaimana sikap konseptual pola tatanan arsitektur kota terbentuk sebagai tipe figural pada perpetakan lahan yang dikondisikan oleh struktur kota maupun *urban path*, membentuk komposisi dan konfiguratif tatanan blok kota, tatanan kantong kota, hingga tatanan sisipan kota. (3). Citra ruang arsitektur kota sungai dibaca melalui image of the city berbasis teori Kevin Lynch.

2.3. Kajian Tipo-Morfologi Unsur-Unsur yang Membentuk Pola dan Mempengaruhi Tata Ruang Kota Pesisir.

Penelitian struktur kota pesisir dengan pendekatan tipomorfologi ini perlu dipahami unsur-unsur yang membentuk pola dan mempengaruhi tata ruang kotanya. Pemahaman tentang morfologi secara luas adalah sebagai penataan /susunan atau pembentukan objek atau sistem. Morfologi pada lingkungan perkotaan, menjadikan kawasan kota sebagai objek yang besar perlu dipahami sistemnya, baik dari luar maupun dari dalamnya, secara arsitektural. Sedangkan pemahaman tentang tipologi secara umum adalah klasifikasi corak watak tentang suatu obyek.

Typology a practically useful sub-set of all possible types (may be regarded as a 'slice' extracted from a fuller taxonomy), organized in pragmatic structure, e.g. a simple listing.

Tipologi perkotaan merupakan klasifikasi tentang pembagian kota dalam golongan-golongan menurut corak watak masing-masing secara obyektif, meliputi elemen *place* secara kontekstual.

Markus Zahnd,²⁶ menyatakan ada 7 yang perlu dikaji tentang tipologi yaitu 1) Bagaimana bentuk tempatnya?, 2). Bagaimana perbandngan elemen secara spasial (antara lebar dan

²⁵ Merkus Zahnd, 2008,

²⁶ Zahnd, M., (1999)

panjang)?, 3). Bagaimana *enclosure* (pemagaran secara spasial) ditempat itu?, 4). Berapa persen lingkungan elemen yang dibatasi oleh massa?, 5). Dimana elemen dibatasi dan dibuka secara spasial?, 6). Bagaimana tipologi setempat dibentuk? dan 7). Bagaimana memberi karakter terhadap konteks?

2.4. Kajian Ruang Kota / *urban space*

Ruang kota / *urban space* terbangun dari konfigurasi tatanan solid-void pada suatu kota. Ruang kota terbentuk dari relasi antar struktur positif dan struktur negatif dalam tata arsitektur perkotaan. Struktur positif berorientasi massa perkotaan dan struktur negatif ruang perkotaan.

Menurut Markus Zahnd²⁷, kebanyakan perancangan massa perkotaan tidak terlalu sulit (struktur positif), tetapi berbeda dengan struktur ruang perkotaan (struktur negatif), sering kurang diperhatikan. Oleh karena perhatian yang sepihak saja, masuk akal jika penataan kota, baik secara keseluruhan maupun bagiannya, sering kurang berhasil didalam realitas pembangunan kota secara arsitektural. Penyebabnya adalah pada keterbatasan perhatian dalam penataan kota, dimana muncul lebih sedikit elemen-elemen perkotaan yang spasial, akibat perhatian hanya diberikan pada elemen yang bersifat massa. Ruang kota perlu dibahas secara objektif dan umum dengan memperhatikan tiga prinsip berikut ini:

Prinsip 1: ruang kota adalah ruang terbuka yang lebih berarti daripada sesuatu yang kosong saja,

Prinsip 2: Ruang kota dibentuk secara organis atau teknis oleh benda-benda yang membatasinya,

Prinsip 3: Ruang kota dapat dibagi dalam tiga aspek yang fungsional, sebagai berikut:

- *Public space*
- *Semi public space dan semi private space.*
- *Private space.*
- *Public space dan semi public space menjadi focus kota, dan semi private space dan private space menjadi focus bangunan.*

Ketiga prinsip ini perlu diperhatikan untuk menentukan kualitas bentuk kota, yang mengekspresikan sebuah kehidupan budaya kota dan dalam konteks fisik spasial kota.

2.5. Kajian Struktur Kota dan Morfologi Kota,

1. Struktur Kota dan Dinamika Perkembangan Kota

Terbentuk struktur kota berlangsung sepanjang lapisan sejarah kota membentuk jalinan jaringan (*network urban structure*). Bentuk-struktur kota tersebut erat berkaitan dengan dinamika perkembangan kehidupan kota tersebut, baik itu sejarah secara fisik atau pun ideologis. Perwujudan fisik-spasial merupakan hasil produk kolektif dari perilaku budaya masyarakatnya serta pengaruh

²⁷ Markus Zahnd, 1999, hal 72-74

“kekuasaan tertentu” yang melatar belakangnya. Perkembangan dan pembentukan kota seringkali merupakan wujud dari ekspresi masyarakat yang hidup di dalamnya. Sejumlah kota seringkali dipengaruhi oleh kondisi pemerintahannya. Sementara konfiguratif lainnya sangat mungkin sekali terbentuk oleh konteks geografi dan topografi lingkungannya (contoh: Manhattan, New York). Kota-kota berkembang pula dengan situasi-kondisi setempat (internal) serta intervensi berbagai pengaruh yang datang dari luar (external). Pada proses lanjutnya akibat pengaruh pertumbuhan penduduknya, maupun adanya desakan urbanisasi, telah memicu perubahan bentuk dan struktur kota. Struktur suatu kota dapat dikenali dari proses pembentukan jaringan pada tiap lapisan “*tissue*” sejarahnya, dalam kajian morfologi kota. Metode pendekatan untuk kajian morfologi kota antara lain melalui kajian sinkronik (*tissue analysis*) dan kajian diakronik (*historical analysis*).

2. Struktur kota dan Hirarkinya.

Struktur kota terbentuk dari awal embrio kota, yang berkembang menjadi jalinan jaringan makin kompleks / ruwat menjadi pusat kota, makin meluas dan berelasi sesuai pemekaran kota menjadi pusat – pusat satellite kota hingga ke suburban/ pinggiran kota.

Hierarchy a kind of constitution where there is a clear (especially, asymmetric) ordering of types, asin pyramidal or dendritic structures. The term ‘hieratchical’ effectively implies the possession of either arteriability or access constraint.

Hirarki Sungai:

- Hulu Sungai, tempat asal mata air sungai,
- Tengah Sungai, badan sungai, dari hulu ke hilir, bentuknya dari kecil / sempit di hulu, membesar/ melebar di hilir. Badan sungai berliku-liku sesuai bentukan topografi tanah, Makin landai sungai cenderung makin berliku-liku dan makin melebar.
- Hilir Sungai, merupakan muara sungai, ke laut, ke sungai besar atau ke danau. Muara sungai cenderung terjadi sedimentasi membentuk delta muara sungai.

Hirarki jalan menurut Markus Zahnd dapat di bedakan,

- dari Identitas–fungsi: 1). jalan raya utama, 2). jalan raya, 3). jalan, 4). gang dan
- dari Kuantitas–frekuensi: terbagi menjadi: 1) sirkulasi utama, 2). sirkulasi raya, 3). sirkulasi jalan, 4). sirkulasi samping, 5) sirkulasi buntu.

menurut *Kostof*: Tipe jalan; tipe road, street, boulevard

2.6. Teori Membaca Struktur Kota

Secara umum para arsitek tertarik mengenai teori-teori yang memandang kota sebagai produk. Akan tetapi, kelompok teori tersebut sudah memiliki sifat kompleks. Itulah salah satu alasan utama mengapa banyak arsitek dan perancangan kota sering gagal jika mendesain sebuah kawasan kota dengan baik, yakni karena belum memahami lingkup dan hubungan rumit yang ada antara teori-teori tersebut. Tidak ada satu jawaban atau satu teori pun yang menjelaskan bagaimana sebuah kawasan seharusnya dirancang sebagai sebuah produk perkotaan. Walaupun demikian, kesulitan tersebut tidak perlu

mbingungkan karena dalam perancangan kota dikenal tiga kelompok teori perkotaan secara arsitektural yang sangat berguna bagi para perancang kota, khususnya jika perancang memperhatikan implikasi antara teori yang satu dan teori yang lain karena setiap teori memiliki kelemahan dan kelebihan masing-masing. Oleh sebab itu, setiap teori perlu digabungkan satu dengan yang lain supaya dapat diperoleh suatu analisis kota dan arsitektur yang bermakna sebagai landasan perancangan kota secara arsitektur.

Roger Trancik sebagai tokoh perancangan kota mengemukakan bahwa ketiga pendekatan kelompok teori berikut ini merupakan landasan penelitian perancangan perkotaan, baik secara historis maupun modern. Ketiga pendekatan tersebut sama-sama memiliki suatu potensi sebagai strategi perancangan kota yang menekankan produk perkotaan secara terpadu. Teori Roger Trancik (1986) dalam bukunya *Finding The Lost Space*, relevan untuk pendekatan membaca struktur kota yang berorientasi pada *urban path*. Melalui 3 (tiga) pendekatannya, yaitu: (1). *Figure-Ground Theory*, (2) *Linkage Theory*, dan (3). *Place Theory*, sebagai berikut:

1. *Figure-Ground Theory*,

Merupakan teori pertama ini dapat dipahami melalui pola perkotaan dengan hubungan antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure-ground* adalah alat yang baik untuk :

- Mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*);
- Mengidentifikasi masalah keteraturan massa /ruang perkotaan.

Kelemahan analisis *figure-ground* muncul dari dua segi :

- Perhatiannya hanya mengarah pada gagasan ruang perkotaan yang dua dimensi saja;
- Perhatiannya sering dianggap terlalu statis.

(Kajian *figure-ground* terhadap struktur kota yang mengalami transformasi tatanan arsitektur kota dalam periodisasi sejarah kotanya dapat dianalisis dalam skala mikro dengan menggunakan metode *urban Poche*²⁸).

2. *Linkage Theory*,

Merupakan teori kedua ini dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota itu. Analisis *linkage* adalah alat yang baik untuk :

- Memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*).

Kelemahan analisis *linkage* muncul dari segi lain :

- Kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan (*urban fabric*) secara spasial and kontekstual.

(Metode *Space Syntax Theory* digunakan untuk menganalisis *linkage* / jarak hubungan struktural antara tempat dalam skala mikro home base atau home range pada struktur kota).

3. *Place Theory*,

Merupakan teori ketiga menginterpretatif /tafsir urgensi / kepentingan suatu tempat / ruang terbuka di perkotaan dalam konteks sejarah, sosial-budaya nya. Analisis *place* adalah alat yang baik untuk

²⁸ Roger Trancik, 1986,hal 99, Poche adalah bentuk artikulasi ruang luar (*eksterior space*) oleh konfigurasi solid-void.

- Memberikan makna mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaannya;
- Memberi tafsir mengenai ruang kota secara kontekstual.

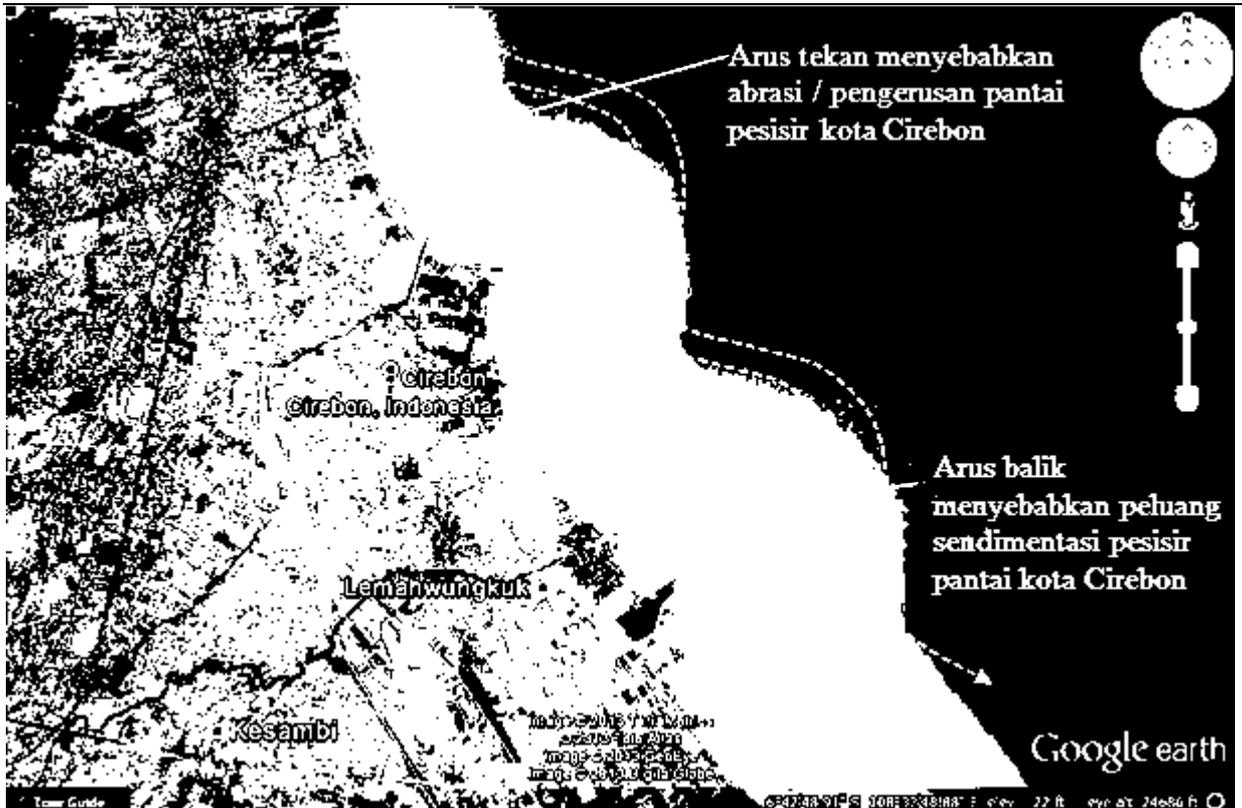
Kelemahan analisis *place* muncul dari segi:

- Perhatiannya yang hanya difokuskan pada satu tempat perkotaan saja.

(Kajian Place Theory dapat dianalisis dengan teori image dan atau teori makna)

BAB 3. MORFOLOGI KOTA CIREBON –JAWA BARAT

3.1. Pengaruh Geomorfologi pada Struktur Pesisir Kota Cirebon

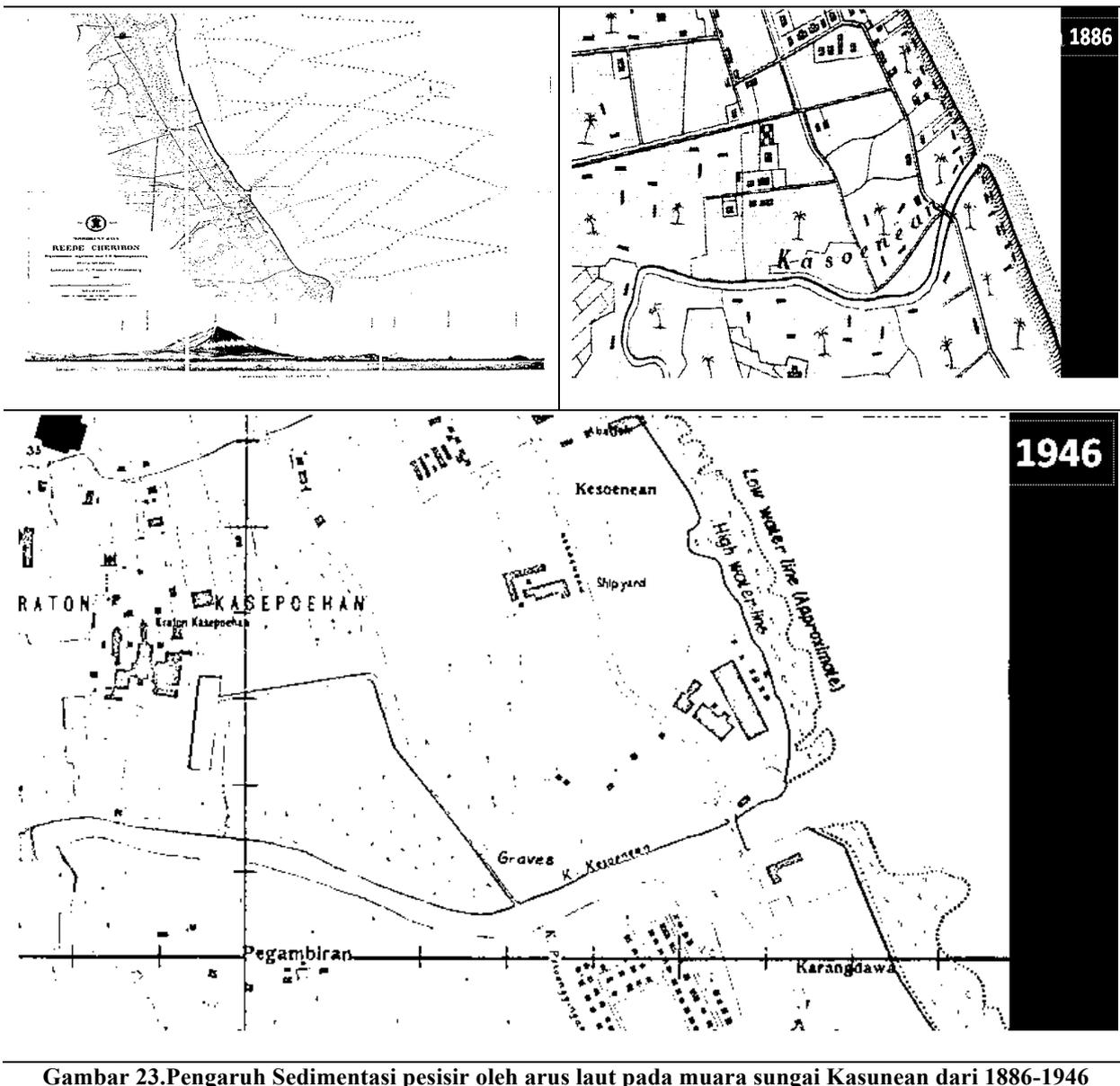


Gambar 22: Pengaruh geomorfologi laut terhadap pantai pesisir kota Cirebon

Sumber: Google, 2013- Ilustrasi Karyadi 2013

Lokasi kota-kota pesisir maupun pusat kerajaan di pesisir utara dan muara –muara sungai erat hubungannya dengan factor geografis yang penting bagi lalu lintas komunikasi. *Charles M. Cooley* membenarkan bahwa lalulintas merupakan faktor utama bagi lokasi kota-kota besar di muara atau pertemuan-pertemuan sungai-sungai mengingat lebih tepat, cepat dan mudah.²⁹ Faktor ekologis , bentuk geografis pantai, dan muarasungai yang menyolok ke dalam terlindung dari ombak besar dan angin ataupun bentuk muara-muara terbuka memungkinkan lokasi bandar yang banyak *estuarium* memiliki keuntungan untuk berkembang menjadi pelabuhan besar. Pengaruh gelombang laut dan pasang surut permukaan air laut mempengaruhi pesisir pantai kota Cirebon yang berakibat pada batas kota ke laut. Pengaruh gelombang laut pada pesisir utara kota telah menyebabkan abrasi pesisir, sedangkan pada bagian pesisir selatan telah menjadikan pengaruh sedimentasi pantai dan muara sungai dan menghasilkan fenomena tanah tumbuh. Pengaruh pasang surut air laut pada waktu pasang tinggi, telah menghambat mengalirnya air sungai kelaut, mengakibatkan banjir pada kawasan pesisir yang rendah, terutama jika pada musim hujan tinggi.

²⁹ (Max Weber, 1966:16)



Gambar 23. Pengaruh Sedimentasi pesisir oleh arus laut pada muara sungai Kasunean dari 1886-1946

Beberapa kota di pesisir utara Jawa yang berkembang sebagai kota bandar dengan struktur kota mengalami perubahan morfologi kota, akibat dari sedimentasi / endapan lumpur dan pengaruh kondisi pasang surut yang menutup muara sungai adalah tertutupnya jalur-jalur pelayaran sehingga keberadaan Bandar mulai surut. Abrasi pantai yang terjadi di daerah sepanjang pantai utara Jawa telah mengakibatkan letak pusat kota-kota Bandar semakin jauh dari pesisir pantai ataupun muara sungai.

3.2. Dinamika Kota Pesisir dalam kajian historis

Pembahasan pertumbuhan dan perkembangan kota-kota pesisir utara Jawa ditekankan pada pusat kota bandar yang membentuk jaringan perhubungan meliputi kota-kota pesisir utara lain di Jawa. Melalui telaah geografis historis bentuk fisik kota bandar dapat terlihat melalui peta topografi dan ge

morfologi, yakni berada dalam kawasan *beach coastal* (pesisir). Perkembangan kota-kota bandar di pesisir utara Jawa mengalami periode sejarah kebudayaan antara lain:

- 1). Kebudayaan Hindu Jawa,
- 2). Kebudayaan Kerajaan Islam dan Mataram
- 3). Kolonial Hindia Belanda, dan pengaruh asing.

Meskipun tidak dianggap bahwa bahwa kota-kota bandar yang memiliki pelabuhan di pantai Utara Jawa merupakan kesatuan yang terpadu, namun tempat-tempat itu mempunyai orientasi kebudayaan yang homogeny, satu kepentingan ekonomi, dan satu tujuan politik. Tiga kelompok peradaban pesisir pantai menurut *Pigeaud* dapat membedakan kota-kota bandar di pesisir Utara Jawa, yaitu:

- 1). Kelompok Timur, yakni meliputi Gresik, Tuban, serta Madura dan Lombok yang terletak di luar Jawa.
- 2).Kelompok Tengah, yakni meliputi kota Demak, Jepara dan Kudus, ditambah dengan kota Banjarmasin di Kalimantan Selatan.
- 3).Kelompok Barat, yakni meliputi kota Cirebon dan Daerah Banten yang diteruskan kerajaan Sunda di daerah pedalaman Jawa barat dan Lampung di Sumatera Selatan³⁰.

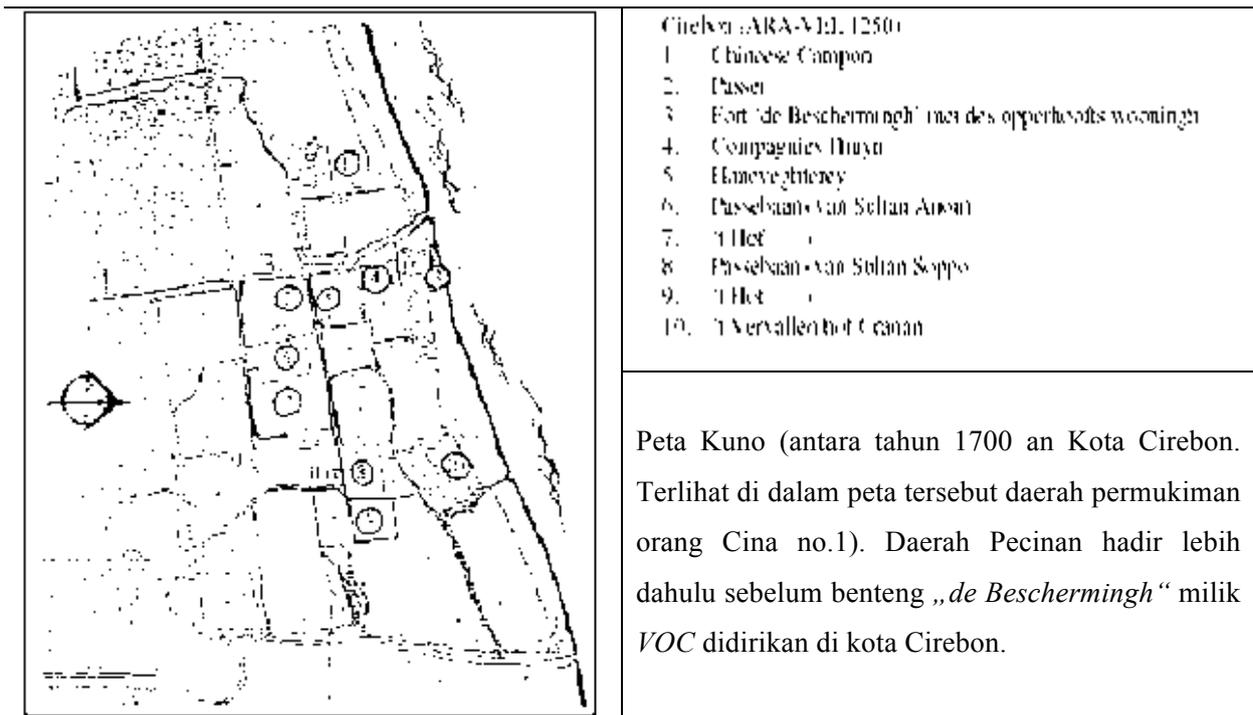
Bandingkan dengan pembagian variasi regional dari Kebudayaan Jawa yang membagi kebudayaan pesisir menjadi dua kelompok, yaitu Pesisir Kilen dan Pesisir Wetan³¹. Kota-kota Demak, Bonang, Jepara dan Pati dengan ibukota Juana (Cajongham) pada abad ke-16 dan ke-17 merupakan kota-kota bandar yang memiliki pelabuhan penting di Jawa Tengah. Selain Gresik, Tuban di pantai utara Jawa Timur dan Cirebon di pantai utara Jawa Barat.

Adanya pengaruh eksternal Cina di Nusantara dalam perekonomian dan kebudayaan pada kota-kota termasuk menentukan dalam dinamika perkembangan kota. Beberapa kota yang ditempati permukiman Cina di Asia Tenggara, kemudian berkembang menjadi Entrepot (kota pelabuhan) sebagai pusat tukar menukar barang), Di Jawa, kota-kota seperti itu bisa disebut Misalnya Tuban, Gresik, Surabaya, Demak, Jepara, Lasem, Semarang, Cirebon, Banten dan Sunda Kelapa. Permukiman Cina di asia Tenggara tambah dipacu dengan adanya usaha dari dinasti Ming (1368-1644), untuk memasukan daerah Asia Tenggara sebagai daerah protektoratnya pada abad ke 14³².Admiral Zheng He (*Cheng Ho* dalam dialek Fujian) dari dinasti Ming di kirim untuk melakukan ekspedisi pelayaran. Antara tahun 1405-1433, Zheng He melakukan 7 kali ekspedisi pelayaran, sebelum ia meninggal dalam usia 62 tahun di lautan Hindia, kemudian dikubur sesuai dengan agama yang dipeluknya secara muslim (Levathes, 1994:168-173). Pada jaman ekspedisi Zheng He inilah pemukiman Cina di Jawa sudah ada jauh sebelum orang-orang Belanda menguasai daerah pantai utara Jawa pada Tahun 1743.

³⁰ (Pigeaud1967-70:I, 134) Koentjaraningrat, 1984:55-56)

³¹ (Koentjaraningrat, 1986).

³² J.Widodo, lingkungan Pecinan dalam tata ruang kota di Jawa pada Masa Kolonial dalam Hadinoto, journal arsitektur Petra :21



Gambar 24. Peta Kota Cirebon tahun 1700 an

Peta Kuno (antara tahun 1700 an Kota Cirebon. Terlihat di dalam peta tersebut daerah permukiman orang Cina no.1). Daerah Pecinan hadir lebih dahulu sebelum benteng „de Beschermingh“ milik VOC didirikan di kota Cirebon.

Dinamika sejarah perkembangan kota Cirebon mencatat berbagai pengaruh yang berasal dari internal dan eksternal, sebagai berikut:

SEJARAH KOTA CIREBON

<p>Sumber : manuskrip historiografi sejarah Cirebon abad ke-18 dan ke-19</p>	<ul style="list-style-type: none"> o <i>Carita Purwaka Caruban Nagari*</i>, o <i>Babad Cirebon Sajarah Kasultanan Cirebon,</i> o <i>Babad Walangsungang, dll.</i> <p>(*ditulis tahun 1720 oleh Pangeran Aria Cirebon, putera Sultan Kasepuhan yang pernah diangkat sebagai perantara para Bupati Priangan dengan VOC (1706-1723).</p>
<p>Toponimi “Cirebon” adalah “sarumban”,</p>	<ul style="list-style-type: none"> o “Caruban”-“Carbon”-“Cerbon”-“Cirebon”. o Kata “Cirebon” berdasarkan Bahasa Sunda : berasal dari “Ci” artinya “air” dan “rebon” yaitu “udang kecil” terkait Cirebon merupakan penghasil udang dan terasi, yang berkualitas baik.
<p>Pendiri Kesultanan Cirebon</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Sunan Gunung Jati, sebagai adalah putera dari Raden Walangsungang o membuka daerah baru bernama Tegal Alang-alang atau Kebon Pesisir. o Daerah ini berkembang dan banyak didatangi orang Sunda, Jawa, Arab, dan Cina, sehingga disebutlah daerah ini “Caruban”, artinya campuran. Bukan hanya etnis yang bercampur, tapi agama juga bercampur.
<p>Pelabuhan Muara Jati terletak di lereng bukit Amparan Jati</p>	<ul style="list-style-type: none"> o pelabuhan nelayan kecil o Penguasa kerajaan Galuh yang ibu kotanya Raja Galuh menempatkan seorang sebagai pengurus pelabuhan atau syahbandar, Ki Gedeng Alang Alang.

<p>Tahun 1409, kedatangan Laksamana Cheng Ho</p> <p>Ki Gedeng dan anaknya nyai Subang Larang</p> <p>Caruban Larang tahun 1479</p> <p>Cirebon awal abad ke-16</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Pelabuhan Muara Jati banyak di singgahi kapal-kapal dagang dari luar, di antaranya kapal Cina yang datang untuk berniaga dengan penduduk setempat yang di perdagangkannya adalah garam, hasil pertanian dan terasi. o memimpin misi muhibah ke-36 negara. Membawa pasukan muslim 27.000 dengan 62 kapal besar. kedatangan pasukan angkatan laut Tiongkok ditugaskan oleh Kaisar Yung Lo (Dinasti Ming 1363-1644) o selaku penguasa Syahbandar Muara Jati Cirebon, o menyambut kedatangan misi muhibah Laksamana Cheng Ho. o Di Cirebon Laksmana Cheng Ho membangun mercusuar dan bengkel perbaikan perahu ukuran besar. o dari sebuah Nagari mulai dikembangkan sebagai Pusat Kesultanan namanya diganti menjadi Cirebon. o dikenal sebagai kota perdagangan terutama untuk komoditas beras dan hasil bumi yang diekspor ke Malaka. Menurut sejarawan Portugis, Joao de Barros dalam tulisannya yang berjudul <i>Da Asia</i>. Sumber lainnya ditulis oleh Medez Pinto yang pergi ke Banten untuk mengapalkan lada.
<p>Belanda masuk Cirebon tahun 1596,</p> <p>Menjadi pusat kehidupan keagamaan</p> <p>Sejak tahun 1678, di bawah perlindungan Banten, Kesultanan Cirebon terbagi tiga,</p>	<ul style="list-style-type: none"> o pedagang Belanda dipimpin Cornellis de Houtman mendarat di Banten. Pada tahun yang sama orang Belanda pertama yang datang ke Cirebon telah menjadi kota dagang yang relatif kuat yang sekelilingnya dibenteng dengan sebuah aliran sungai. o Kesultanan Cirebon pada masa Panembahan Ratu. o Wilayah saat itu meliputi Indramayu, Majalengka, Kuningan, Kabupaten dan Kotamadya Cirebon sekarang. o Cirebon tidak menjadi daerah taklukan Sultan Mataram. o yaitu pertama Kesultanan Kasepuhan, dirajai Pangeran Martawijaya, atau dikenal dengan Sultan Sepuh I. Kedua Kesultanan Kanoman, yang dikepalai oleh Pangeran Kertawijaya dikenal dengan Sultan Anom I dan ketiga Panembahan/ Kesultanan Kaceribonan yang dikepalai Pangeran Wangsakerta atau Panembahan Cirebon I.

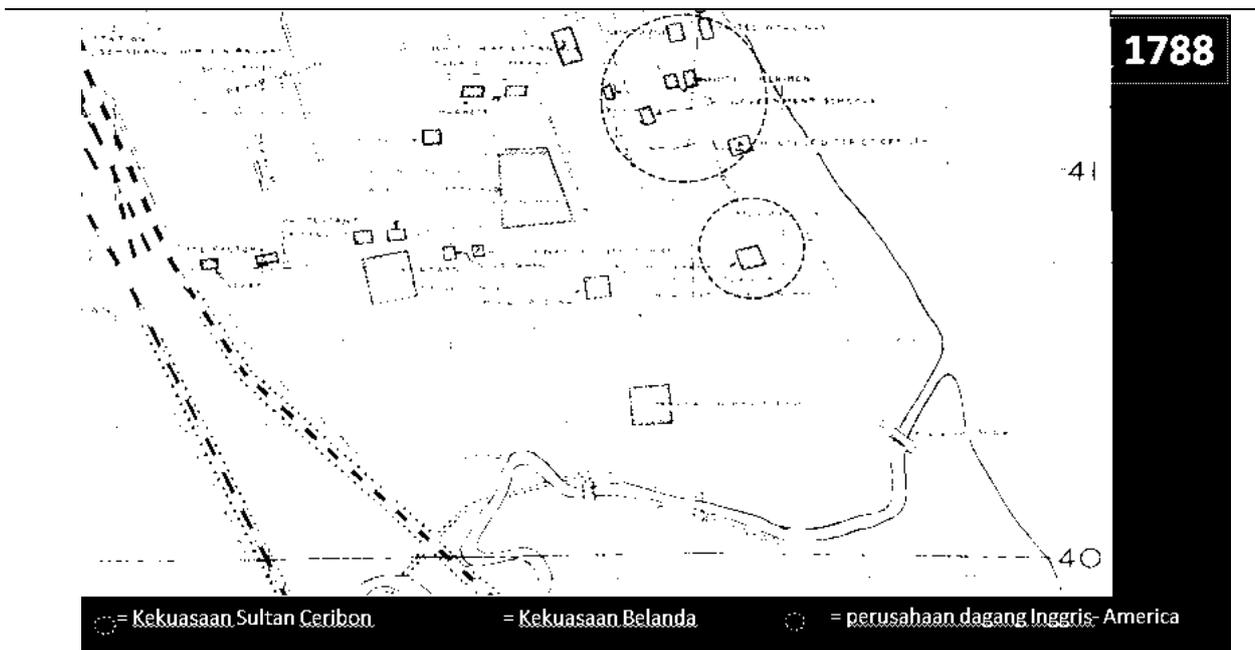
3.3. Morfologi Kota Pesisir

Kota –kota di Indonesia yang tumbuh dan berkembang di dekat pantai menjadi basis pangkalan untuk mendayadunakan dan mengeksploitasi perdagangan dari daerah *hinterland* ataupun mendatangkan kemudahan transportasi dari dan menuju daerah luar.³³ Menurut Otto secara umum faktor pembentuk kota pantai dapat dipengaruhi menurut letak geografis, geologis, geomorfologis, jenis vegetasi, jenis gelombang dan pasang surut air laut. Klimatologi mikro dengan kekuatan tekanan air laut berkisar

³³ (Koeswhoro,2002,43)

antara 5 sampai dengan 16 knot/jam (1989). Secara morfologi pola ruang, bentuk fisik pusat kota berada di kawasan pantai *beach coastal*³⁴ sebagai berikut:

- Geografis kota pada kawasan pesisir pantai *beach coastal*. Karakter fisik lingkungan dengan topografis pesisir pantai dipengaruhi iklim laut.
- Awal pertumbuhan kota memiliki bandar pelabuhan air untuk kegiatan maritim dan perdagangan,
- Struktur pusat kota berorientasi ke pantai, struktur ruang kota memiliki sungai, kanal, dan perairan pantai.
- Struktur kota yang berfungsi sebagai pemukiman di pesisir utara Jawa di landasi oleh prinsip suatu pembentukan pola yang didominasi oleh elemen seperti benteng yang di bangun di dekat pesisir pantai atau muara-muara sungai. Hal ini mencerminkan struktur strategi pertahanan terhadap serangan dari arah pantai. Kubu benteng laut terdepan merupakan variasi fungsi dari kota-kota bandar pesisir utara Jawa.
- Pusat kota lama mempunyai ruang terbuka kota (alun-alun) berfungsi sebagai ruang sosialisasi masyarakat terintegrasi dengan bangunan pemerintahan, bangunan ibadah, pasar, kedaton/istana/kadipaten/kabupaten dan bangunan umum lainnya. Pusat kota lama merupakan *core* kota bandar di pesisir utara Jawa, jejak artefak kota merupakan bentuk adaptasi berbagai pengaruh: Hindu, Jawa, Islam, Cina, Belanda, dan Portugis³⁵.



Gambar 25. Posisi Kekuasaan pada pesisir kota Cirebon tahun 1788

Ciri-ciri arsitektural kawasan pantai kota pesisir³⁶ sebagai berikut:

³⁴ (Milone,1966:76) (Coban,1971) (Blunnenfeld,1975: Bourne 1982) (Atmadi, 1987) (santono, 1992) (Kuntjoroningrat, 1984) (De Graf, Pigeaund.1974),(Werthiem, 1964) .

³⁵ (Atmadi,1987) (Nugrah Anom, 1989)

³⁶ (I.G. Nugrah Anom, 1989), (Murdardjito, Hambari ,Djafar,1976) (Atmadi, Ismudiyanto, 1987)

- Peninggalan arsitekturnya memiliki corak tradisional dan pengaruh arsitektur Belanda, Portugis dan Cina.
- Kota memiliki *nodes* perairan pantai, kanal dan sungai
- Bangunan signifikan sebagai *landmark* kawasan dan petunjuk arah pusat kota bandar
- Fasilitas bandar: pelabuhan, pergudangan, benteng, dan elemen fisik lingkungan seperti mercusuar dan syahbandar.
- Aktifitas kehidupan maritim/bahari, nelayan pantai.

3.4.Pola Struktur Pesisir Kota Cirebon

Pola struktur kota Cirebon tidak lepas dari pengaruh geografi alam dan pengaruh buatan manusia sebagai determinan yang mempengaruhi morfologi kota. Pengaruh geografi terhadap pola struktur kota Cirebon yaitu:

1. Adanya batas pantai Jawa yang landai, pantai sisi utara mengalami abrasi dari ombak laut dan pantai sisi selatan dipengaruhi oleh sedimentasi laut dan sungai.
2. Sungai Sukalila di sebelah utara dan Sungai Kasoenean di sebelah selatan, yang terpengaruh oleh pasang surut air laut.



Gambar 26: Determinan kota Cirebon yang menentukan struktur kota.

Sumber: Google,2013- Ilustrasi Karyadi 2013

Pengaruh buatan manusia antara lain, yaitu:

1. Saluran kanal yang berfungsi untuk menyalurkan banjir ke laut dan terpengaruh oleh pasang surut air laut.

2. *Urban path* berupa:
 - a. Lintasan jalan-jalan tradisional dan jalan-jalan yang dibangun oleh kolonial Belanda, seperti jalan *grote postweg* dan pemerintahan Republik Indonesia setelah kemerdekaan.
 - b. Lintasan kereta api dan stasiun yang dibangun era pemerintahan Kolonial Belanda.
 - c. Jembatan-jembatan penyeberangan melewati sungai, kanal untuk kendaraan dan kereta api.
3. Tataan bangunan penguasa tradisional termasuk alun-alun, arah orientasi dan aksesibilitas hingga pengendalian pertahanan, seperti: Kraton Kasepuhan, Kraton Kanoman, Kraton Kaceribonan, dan penguasa kolonial, seperti benteng, rumah residen Belanda.
4. Pelabuhan Cirebon termasuk dermaga, mercu suar dan pergudangannya, yaitu: Pelabuhan Muara Jati yang bersejarah dan Pelabuhan Nusantara Perikanan Kejawan di sebelah Selatan Lemah Wungkuk
5. Bangunan pasar: pasar ikan, pasar tradisional hingga pasar modern
6. Bangunan sosial seperti bangunan ibadah, masjid, gereja, klenteng, wihara atau bangunan publik kota, seperti balai kota, perkantoran, bank, rumah sakit, dll.
7. Permukiman, dari kampung kota tradisional, permukiman etnis seperti: Pecinan, Pekojan, Pekauman, Kolonial.



Gambar 27: Determinan kota Cirebon yang menentukan struktur kota.

Sumber: *Google, 2013- Ilustrasi Karyadi 2013*

Menurut Manuskrip *Purwaka Caruban Nagari*, pada abad 15 di pantai Laut Jawa ada sebuah desa nelayan kecil bernama Muara Jati³⁷. Desa bernama Muara Jati merupakan titik awal perkembangan

³⁷ Wikipedia-Kota Cirebon

keberadaan Kampung Nelayan di Cirebon. Desa ini merupakan desa nelayan kecil. Pelabuhan Muara Jati Cirebon ini dahulunya adalah sebuah pelabuhan nelayan tradisional kecil, yang mulai berkembang menjadi pelabuhan niaga pada abad ke-14, menjelang berdirinya kerajaan di Cirebon. Dukuh Tegal Alang Alang terletak di pinggir pantai Muara Jati sebelah Tenggara Gunung Jati (Lemahwungkuk sekarang), di lereng bukit Amparan Jati. Pada masa kolonial, Pelabuhan Muara Jati banyak disinggahi kapal-kapal dagang dari luar antara lain kapal dari Cina yang datang untuk berniaga dengan penduduk setempat. Pada saat itu, yang diperdagangkan adalah garam, hasil-hasil pertanian dan terasi. Desa ini kemudian di pindah ke area pemukiman bernama Lemah Wungkuk, 5 km dari pelabuhan Muara Jati³⁸. Kampung Nelayan berada pada bantaran sungai. Pada awalnya sungai ini bernama Kali Anjar yang kemudian berganti nama menjadi Sungai Sukalila. Akses menuju perkampungan ini dapat dicapai dengan sebuah jalan kecil/ gang yang hanya bisa dilewati kurang lebih 1 mobil.

Dengan munculnya Desa Nelayan tersebut, berdirilah Kerajaan Cirebon yang dipimpin oleh Prabu Siliwangi. Berdirinya kerajaan Islam Cirebon berkembang hingga kemudian dibangunlah pelabuhan yang dinamakan Pelabuhan Muara Jati pada tahun 1865. Di tahun 1890, dengan adanya pemerintahan colonial Belanda, Pelabuhan ini diperluas dengan pembangunan kolam pelabuhan serta pergudangan untuk menunjang aktifitas pelabuhan³⁹. Hal ini menandakan bahwa Kota Pelabuhan Cirebon menduduki posisi yang sentral. Cirebon menghubungkan daerah-daerah di Jawa Tengah dan Jawa Timur. Ia juga tumbuh sebagai kota yang berkembang di perdagangan, industry dan budaya karena adanya Pelabuhan tersebut. pada abad XVII, Pelabuhan Muara Jati juga dikenal dengan sebutan '*titik mata rantai jalur sutra*', istilah ini awalnya digunakan untuk menyebut rute perdagangan laut yang membentang dari Eropa lalu sisi barat Afrika, Tanjung Harapan, Arab, India hingga Asia Tenggara. Perkembangan jalur sutera laut ini kemudia masuk ke Nusantara, karena posisinya yang strategis, Cirebon menjadi salah satu titik penting dalam jalur sutera tersebut, hal ini dikarenakan banyaknya kapal-kapal pedagang pendatang dari Arab, Cina, Persia serta India yang merapat ke Pelabuhan Muara Jati di Cirebon. Pada masa VOC Belanda sampai awal abad XX, Pelabuhan Muara Jati berfungsi sebagai salah satu jaringan pasar dunia atau perdagangan internasional⁴⁰.

Dari perkembangan sejarah tersebut, Cirebon yang menjadi daerah transit bagi para pendatang, telah memperlihatkan sedari dulu bahwa perkembangan perekonomian serta perdagangan Cirebon tidak terlepas dari eksistensi air (dalam artian sungai serta laut) sebagai sumber pengaruh dari eksistensi kota tersebut. Hal ini juga lah menyebabkan banyaknya budaya yang masuk ke Cirebon. Menurut Pustaka Jawadwipa, pada tahun 1447 M, kaum pendatang yang kemudian menjadi penduduk Cirebon saat itu, berjumlah sekira 346 orang yang mencakup sembilan rumpun etnis, seperti Sunda, Jawa, Sumatera, Semenanjung, India, Parsi, Syam (Siria), Arab, dan Cina.

³⁸ <http://www.cirebonkota.go.id/index.php/profil/sejarah/sejarah-pemerintahan/>

³⁹ Wikipedia-Pelabuhan Muara Jati

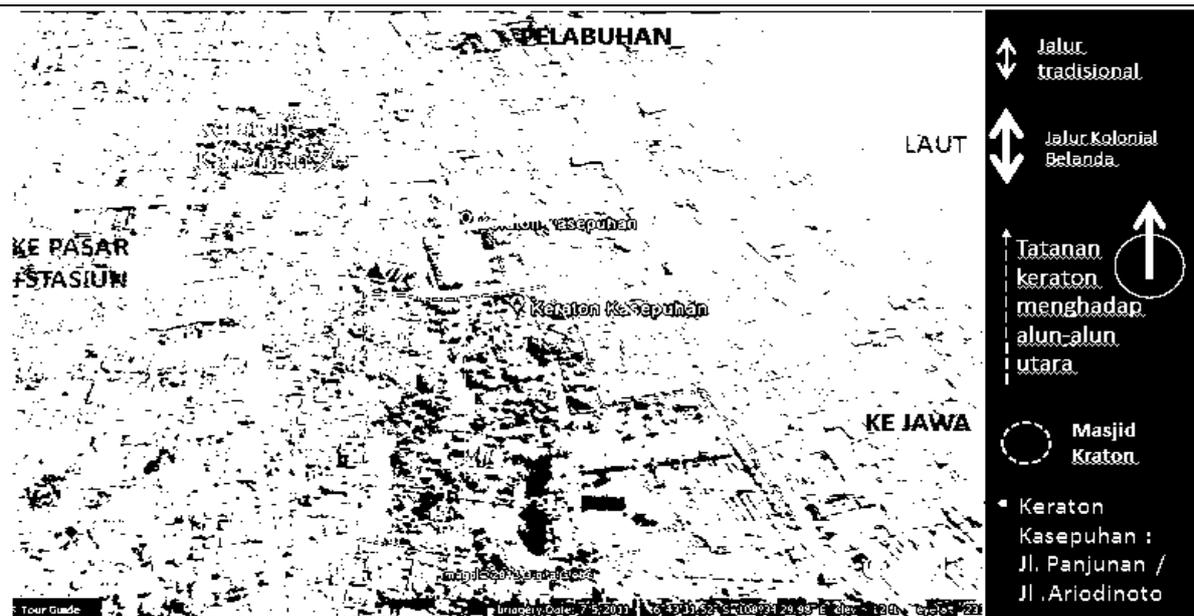
⁴⁰ <http://kekunaan.blogspot.com/2012/07/pelabuhan-cirebon-merupakan-titik-mata.html>

Pelabuhan Muara Jati kemudian dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda tahun 1865 dan diperluas kembali tahun 1890. Seluruh kegiatan dan aktifitas masyarakat Cirebon terpusat pada kawasan pelabuhan Muara Jati. Pada masa kolonial, Cirebon yang merupakan pusat perdagangan internasional menjadi kota yang penting dalam perkembangan Indonesia, hingga sekarang menjadi Pelabuhan Indonesia (Palindo) II cabang Cirebon.

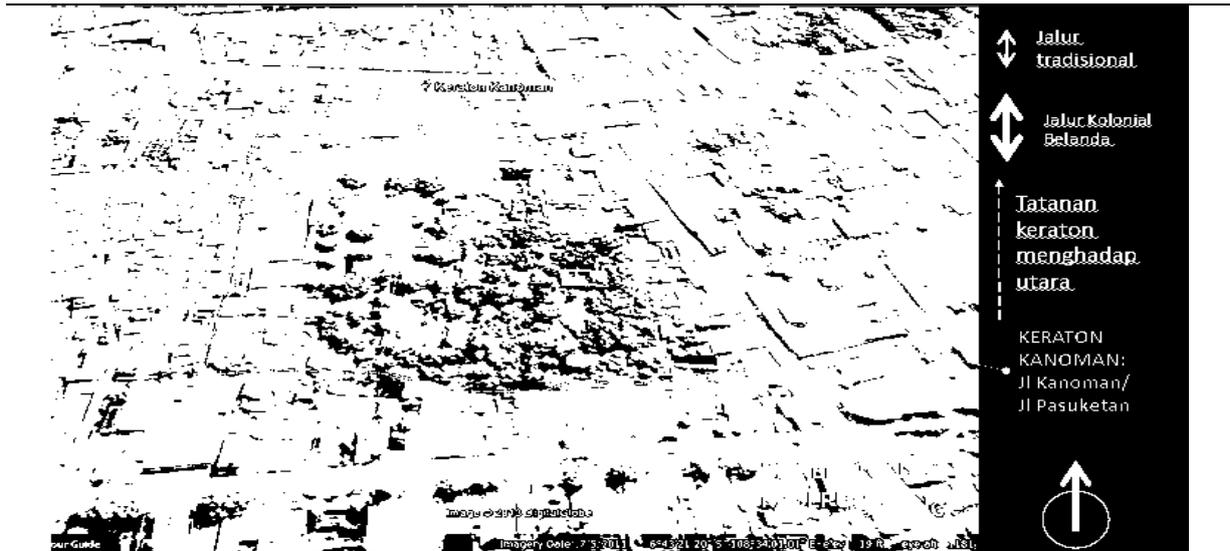


Gambar 28. Struktur kota & Elemen Primeri Kota dipengaruhi tata letak Kompleks Kraton Cirebon.

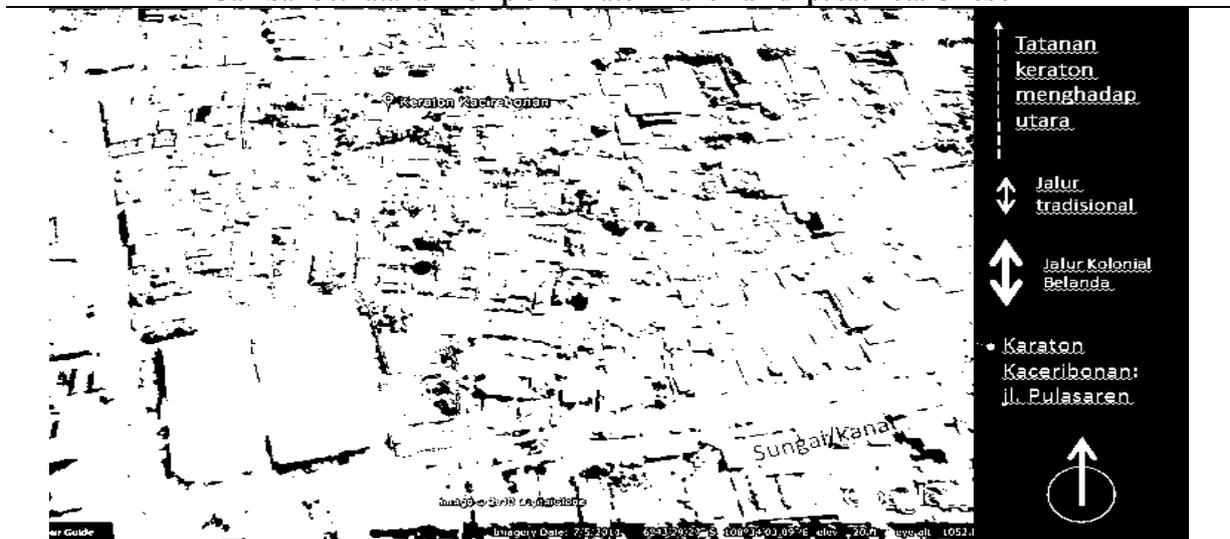
Pola struktur kota dipengaruhi oleh tata letak kompleks kekuasaan lokal yaitu ke tiga kraton Cirebon, Kraton Kasepuhan, Keraton Kanoman dan Keraton Kaceribonan. Lintasan antara pusat kekuasaan ini ke pesisir, pelabuhan maupun keberbagian kota dilakukan melalui jalan tradisional dan melalui sungai kanal menandai pola kota yang berkembang menjadi pola-pola primer kota.



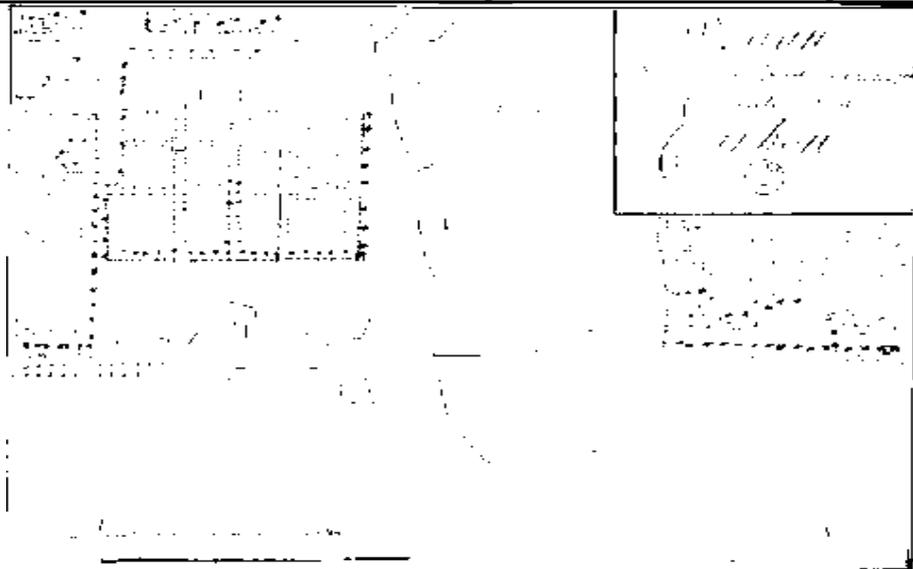
Gambar 29. Tatanan kompleks Keraton Kasepuhan di pusat kota Cirebon



Gambar 30. Tatanan kompleks Kraton Kanoman di pusat kota Cirebon



Gambar 31. Tatanan kompleks Kraton Kacirebonan di pusat kota Cirebon

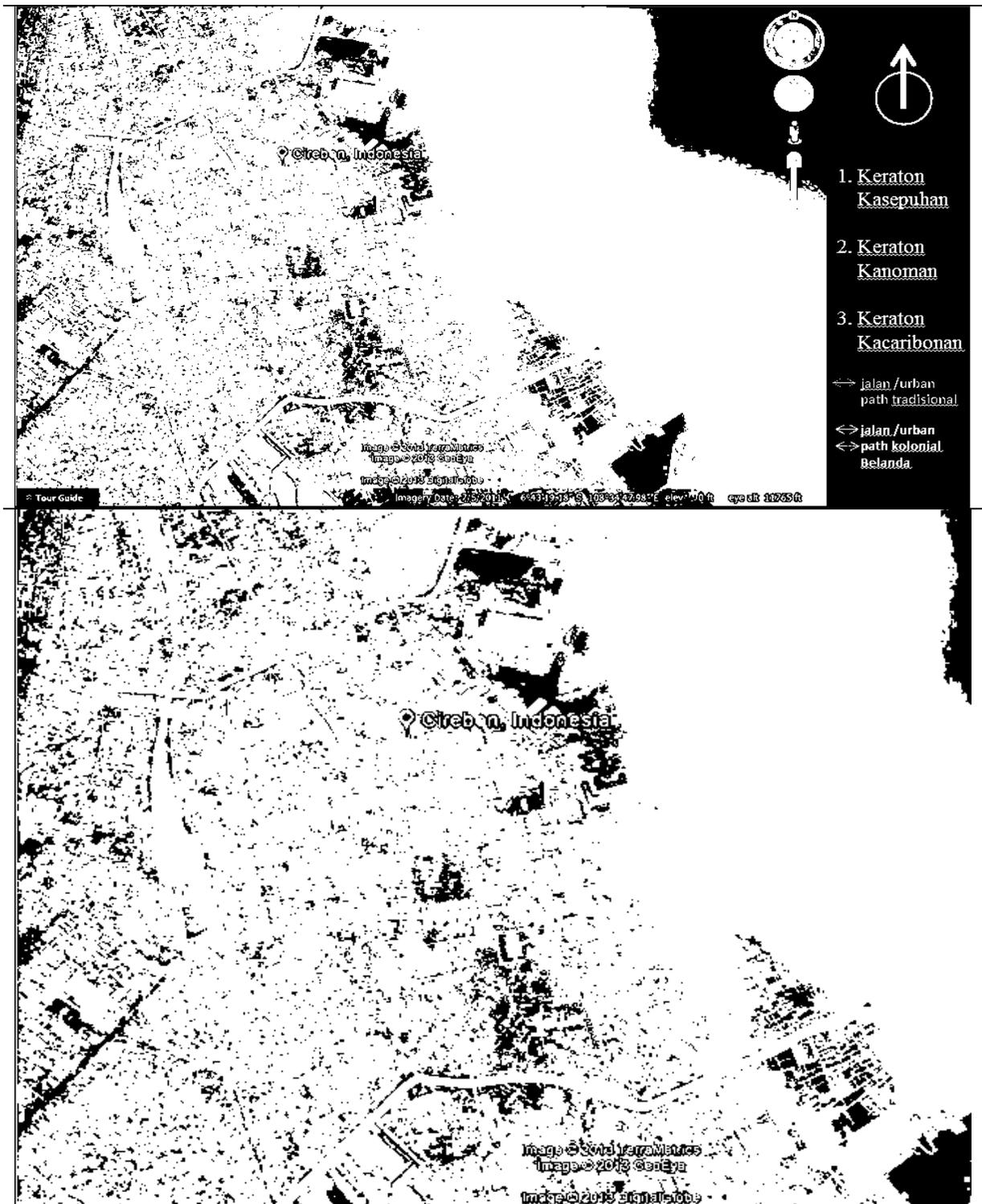


Benteng Pemerintah colonial Belanda Fort 'de Beschermingh'-Cirebon. Sebagai salah satu determinan kota di pesisir.

Gambar 32. Tatanan benteng Belanda di pesisir kota Cirebon

3.5. Relasi Struktur Pesisir Kota Cirebon

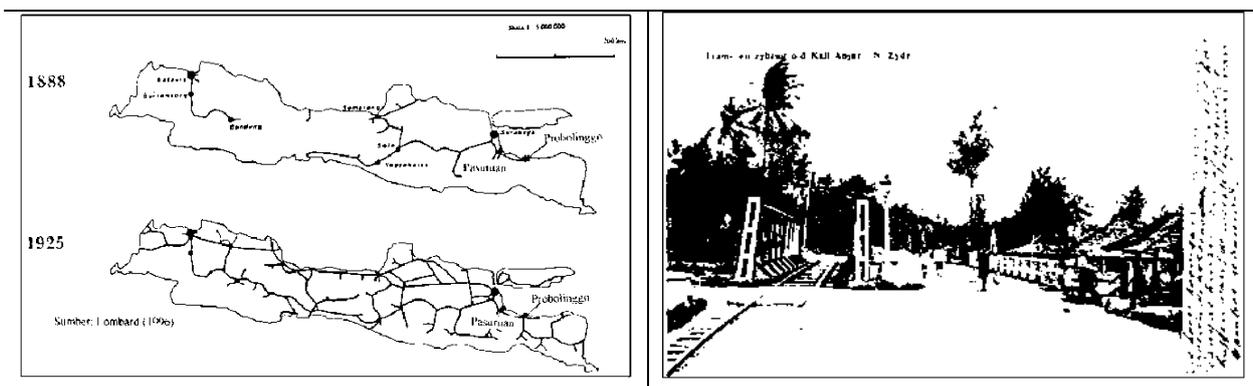
Relasi struktur kota terbangun dari pola sirkulasi dan aksesibilitas yang jelas akan menjadi unsur yang



Gambar 33. Relasi antar determinan dalam struktur kota Cirebon.

menghidupkan kota. Kejelasan orientasi akan memudahkan dalam menghubungkan pusat-pusat kegiatan antar kawasan. Kota bandar mengandalkan transportasi air melalui sungai dan kanal-kanal,

dan muara laut merupakan media yang membentuk rangkaian relasi fisik spasial. Struktur ruang pusat kota memiliki akses terhadap keterkaitan pelabuhan laut dengan pusat kota dapat di telaah dari perkembangan morfologi kota. Dalam perkembangannya kecenderungan pola pergerakan model transportasi antar kawasan, terutama karena adanya tuntutan komunikasi serta perubahan pola dan penggunaan fungsi kawasan telah mengaburkan orientasi ruang pusat kota tersebut. Distribusi kegiatan di sekitar kawasan pusat kota dan sistem sirkulasi kota telah merangsang pusat kegiatan ekonomi menempati ruang-ruang terbuka pusat kota, alun-alun dan memudahkan pusat-pusat kegiatan baru. Secara morfologi, struktur kota Cirebon ditentukan oleh adanya relasi lintasan koridor antar determinan di dalam kota dan lintasan koridor antar determinan luar kota. Relasi lintasan koridor di dalam kota berpusat dari kegiatan pelabuhan di pesisir, pasar dan antar kraton, menjadikan berbagai struktur kota berbasis *urban path* tradisional dalam pola organik mengikuti arah ke laut atau ke sungai. Relasi akibat lintasan koridor yang berasal dari luar kota, karena adanya pembangunan jalan *Groote post weg* dan jalur kereta api beserta stasiun yang melintasi kota Cirebon pada era pemerintahan



Gambar 34. Jaringan lintasan kereta api di Jawa pada tahun 1888 dan tahun 1925, merupakan jaringan yang terlengkap di Asia pada Jamannya, juga melintas di kota Cirebon.

Kolonial Belanda. Koridor ini menjadi struktur kota terencana dan berpola lurus atau melingkar. Dari segi tata ruang kota, perletakan stasiun kereta api harus dibuat sedemikian rupa sehingga penumpang dan barang dari stasiun dapat mencapai seluruh penjuru kota dengan mudah. Seperti halnya dengan berbagai kota di Eropa. Kebanyakan stasiun kereta api di sana diletakan di pusat kota, dengan alasan seperti diatas. Supaya tidak terjadi perpotongan atau persilangan (*crossing*) yang membahayakan pengemudi kendaraan bermotor dan pejalan kaki, pada tempat-tempat tertentu bahkan dibuat jalan layang atau (*viaduct*), untuk menghindari persimpangan antara jalan raya dan lintasan kereta api. Kesulitan perpotongan lintasan kereta api dan jalur raya utama atau jalan tradisional di kota ini di pecahkan dengan menempatkan lintasan kereta api tersebut dibawah permukaan tanah. Di Jawa justru tantangan *crossing* antara lintasan kereta api dan jalan raya maupun jalur tradisional kota ini yang harus diatasi kalau stasiun harus diletakan di pusat kota. Itulah sebabnya perletakan stasiun kereta api di Jawa punya masalah sendiri yang cukup unik dari segi tata ruang kotanya.

3.6. Transformasi Struktur Pesisir Kota Cirebon

Morfologi bentuk kota bandar mengalami penyurutan akibat proses geomorfologi alam pantai dan secara drastis terjadi perubahan orientasi dan aksesibilitas⁴¹. Hal ini terutama terjadi setelah berkembangnya pengaruh kolonisasi kota-kota sepanjang pesisir Pantai Utara Jawa yang membuka hubungan dengan kota-kota pedalaman yang berorientasi pembangunan infrastruktur jaringan jalan darat dan jalur kereta api sebagai alternatif transportasi untuk eksploitasi hasil bumi maupun membuka komunikasi jaringan sistem perdagangan modern.

Pembentukan pusat-pusat kota yang mengarah pada pertumbuhan kegiatan perekonomian kota dengan fasilitas pasar dan perdagangan sebagai pusat keramaian kota dan pengembangan lingkungan permukiman campuran telah menyumbngkan kemajuan kota disepanjang Pantai Utara, sehingga mengarah pada kerusakan dan penghancuran primeir kota bandar. Bukti artefak kota bandar yang berupa elemen bangunan bersejarah yang memiliki keunikan arsitektural dari perpaduan berbagai komponen; silang budaya merupakan wujud bentuk artikulasi multikultur seperti kebudayaan pesisir Melayu, kebudayaan Timur Jauh, dan Eropa telah memperkaya kebudayaan Indis. Perwujudan kekayaan ragam bentuk budaya ini telah memperkaya isian elemen-elemen primer lingkungan kota, langgam arsitektur, ornamental khusus yang terdapat pada struktur tatanan pusat kota bandar pantai Utara Jawa.

Fenomena diatas juga terkondisi dalam transformasi kota Cirebon. Jika butir-butir catatan diatas tidak di kontrol dalam perijinan pembangunan warisan sejarah bahari kota akan mengalami kepunahan. Pentingnya perhatian di berikan pada bangunan-bangunan yang berperan sebagai artefak cagar budaya peradaban masa lalu, dalam kawasan struktur pesisir kota agar terhindar dari kepunahan.

⁴¹ Prof. M.Danisworo,2002, menjelajah Kota Bandar, hal xviii
Penelitian Arsiektur Kota Cirebon
Y. Karyadi Kusliansjah- Adam Ramadhan, 2012-2013

BAB.4. STRUKTUR DAN BENTUK FIGURAL PADA PESISIR KOTA CIREBON

4.1. Struktur *Urban Pattern* Kawasan Pesisir Kota Cirebon

Sample Wilayah 1:

Pesisir Utara Cirebon –Kampung nelayan - sekitar Pelabuhan Muara jati



Gambar 35 Kampung Nelayan –Sungai Sukalila
Sumber: *Google*,2013

Kampung Nelayan sebagai Bagian dari Kota Pelabuhan

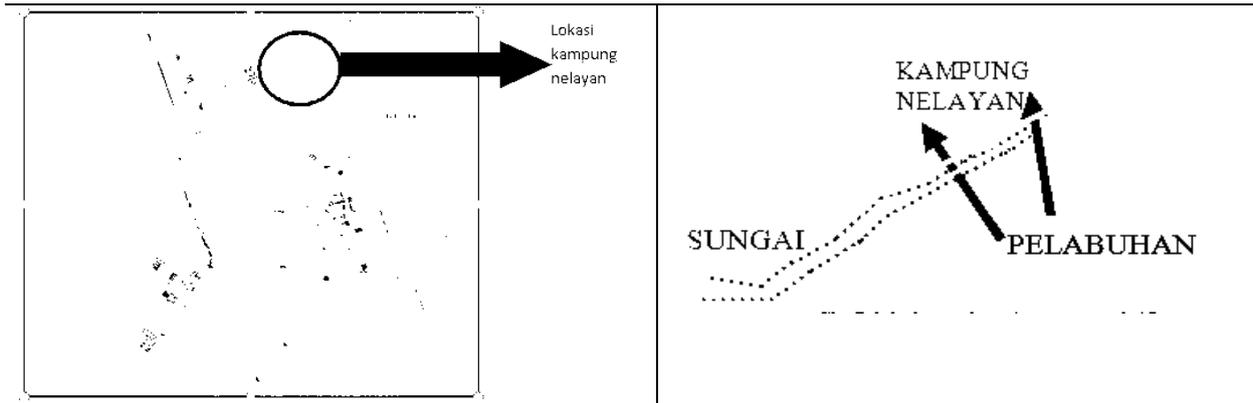
Menurut manuskrip *Purwaka Caruban Nagari*, pada abad 15 di pantai Laut Jawa ada sebuah desa nelayan kecil bernama Muara Jati⁴². Desa bernama Muara Jati merupakan titik awal perkembangan keberadaan Kampung Nelayan di Cirebon. Desa ini merupakan desa nelayan kecil. Pada masa kolonial, Pelabuhan Muara Jati banyak disinggahi kapal-kapal dagang dari luar antara lain kapal dari Cina yang datang untuk berniaga dengan penduduk setempat. Pada saat itu, yang diperdagangkan adalah garam, hasil-hasil pertanian dan terasi. Desa ini kemudian di pindah ke area pemukiman bernama Lemahwungkuk, 5 km dari pelabuhan Muara Jati⁴³. Kampung Nelayan berada pada bantaran sungai. Pada awalnya sungai ini bernama Kali Anjar yang kemudian berganti nama menjadi Sungai Sukalila. Akses menuju perkampungan ini dapat dicapai dengan sebuah jalan kecil/ gang yang hanya bisa dilewati kurang lebih 1 mobil.

⁴² Wikipedia-Kota Cirebon

⁴³ <http://www.cirebonkota.go.id/index.php/profil/sejarah/sejarah-pemerintahan/>

Adanya banyak perkembangan di bidang perdagangan melalui jalur laut semakin memperkuat terbentuknya desa nelayan Muara Jati yang memang telah muncul keberadaannya sejak abad 15. Kebutuhan akan bermukim bagi para pekerja laut inilah yang kemudian membentuk Kampung Nelayan. Pertumbuhan pemukiman yang terjadi di kampung nelayan dapat terbagi menjadi 2 proses:

- 1) Perkembangan yang dimulai oleh kedatangan sekelompok etnis tertentu di suatu lokasi di pantai, yang kemudian menetap dan berkembang secara turun-temurun.
- 2) Perkembangan sebagai daerah alternatif permukiman, karena peningkatan arus urbanisasi, yang berakibat menjadi kawasan liar dan kumuh perkotaan.

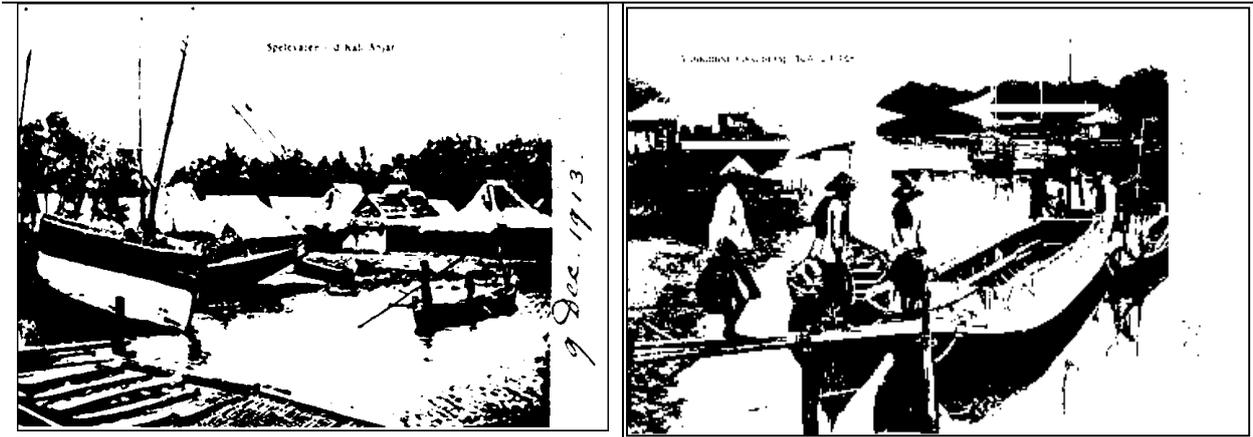


Gambar 36Peta lama kota Cirebon tahun 1945.
Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012



Gambar 37.Foto Udara area pelabuhan tahun 1945.
Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012

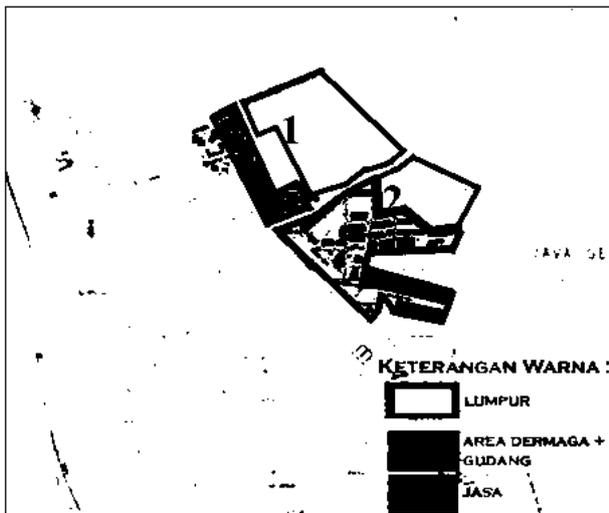
Dengan terbentuknya Kampung Nelayan Pesisir sebagai zona pemukiman untuk menunjang aktifitas pelabuhan, tatanan ruang perlahan bermunculan menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat yang bermukim di dalamnya. Keberadaan kampung nelayan juga memiliki peran historis dari segi sosial budaya, dimulai dari terbentuknya karakter tepian air pada kampung nelayan yang menjadi budaya lokal kawasan tepian air Indonesia, dimana lokasi kampung nelayan yang terletak di pinggir laut, memudahkan nelayan untuk tinggal dan bekerja, namun juga rentan terkena bencana alam . Jika dilihat dari dokumentasi Belanda, keadaan sosial di kampung nelayan mayoritas merupakan kaum *marginal*, yang memiliki taraf hidup lebih rendah yaitu nelayan-nelayan kecil. Hal ini dikarenakan, para pekerja



Gambar 38.Situasi Kampung Nelayan tahun 1913
Sumber KITLV,ilustrasi Cut Putro,2012

Gambar 39.Aktifitas di sekitar kali anjar tahun 1913
Sumber KITLV,ilustrasi Cut Putro,2012

ini mengutamakan kemudahan dalam pencapaian tempat tinggal serta tempat untuk memarkirkan perahu-perahu mereka (muara sungai Kali Anjar), selain itu, masyarakat dengan taraf hidup yang lebih tinggi cenderung memilih untuk tinggal di area permukiman yang lebih aman karena di pinggir laut rentan terkena abrasi/pengikisan, intrusi air laut, serta banjir bandang.



Pada Peta Cirebon Tahun 1945, area lumpur merupakan keadaan geografis yang terekam oleh Belanda di daerah pesisir utara Cirebon, khususnya di sekitar Pelabuhan Muara Jati (ditandai dengan warna ungu). Area lumpur 1 merupakan keadaan awal lokasi Kampung Nelayan Pesisir. Dilihat dari pemetaan yang ada bahwa belum ada indikasi kemunculan tatanan massa dominan pembentukan kampung nelayan.

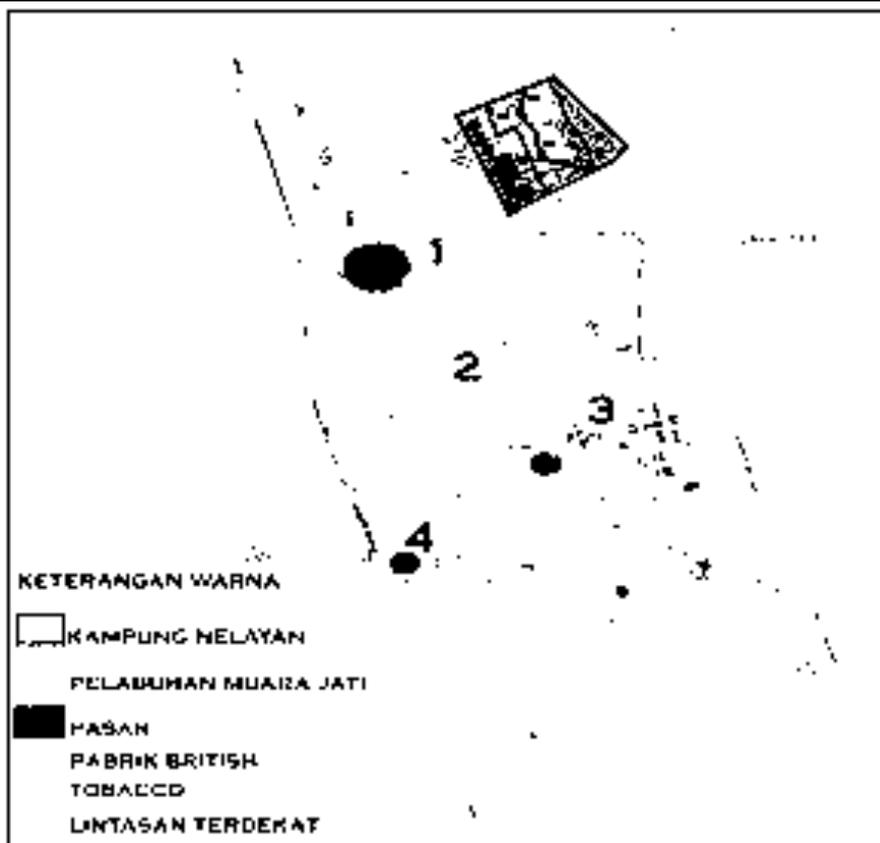
Gambar 40. Peta lama kota Cirebon tahun 1945.
Sumber KITLV,ilustrasi Cut Putro,2012

Fungsi Lahan Kota Cirebon dalam Membentuk Kampung Nelayan

Kampung Nelayan tentu tercipta karena adanya kebutuhan dari aktifitas dalam kota. Aktivitas perdagangan serta gerbang Kota Cirebon yang pada masa kolonial terpusat di kawasan pesisir merupakan faktor utama terbentuknya kawasan pemukiman di sekitar pelabuhan Muara Jati. Adanya eksistensi dari Kali Anjar (sekarang bernama Sungai Sukalila) juga menjadi pemicu munculnya aktifitas bermukim bagi masyarakatnya yang mayoritas ber-mata pencaharian sebagai nelayan kecil pada saat itu. Pemukiman nelayan yang perlahan terbentuk dan berkembang dekat dengan Pelabuhan juga diperkuat dengan adanya fungsi-fungsi lahan yang menunjang mata pencaharian masyarakat yang

bermukim, seperti: pasar. Jarak beberapa pasar yang ada di sekitar Kampung Nelayan Pesisir mempermudah adanya kegiatan jual beli hasil tangkapan nelayan-nelayan kecil.

Pada gambar di atas, dapat dilihat beberapa lokasi pasar serta pabrik yang dapat berpengaruh terhadap aktifitas penunjang dalam pembentukan kampung nelayan pesisir. Pada masa kolonial, hasil tangkapan laut yang dilakukan oleh para nelayan kecil tentu akan di distribusikan ke pasar-pasar terdekat untuk kemudian di per jualbeli kan. Transportasi yang pada masa pemerintahan Belanda belum semudah sekarang, tentu juga menjadi faktor utama tumbuhnya pemukiman yang dinamakan kampung nelayan tersebut. Hampir seluruh masyarakat lokal/ asli Indonesia berjalan kaki atau menggunakan tenaga kuda untuk mencapai daerah tujuannya masing-masing. Manusia rata-rata dapat berjalan kaki hingga 500 meter, sehingga umumnya terdapat aktifitas-aktifitas penunjang seperti jasa pada jarak aman tersebut. Lain halnya dengan masyarakat yang menggunakan tenaga kuda, karena kuda dapat menempuh jarak 60 km untuk ia berhenti dan beristirahat. Sehingga pada masa kolonial, masyarakat pengguna kuda biasanya merupakan masyarakat dari luar daerah. Hal ini justru memperkuat lokasi keberadaan Kampung nelayan di Cirebon, dimana jarak aksesibilitas kampung nelayan ke fungsi jasa perdagangan sekitarnya cukup dekat dengan lokasi kampung nelayan.

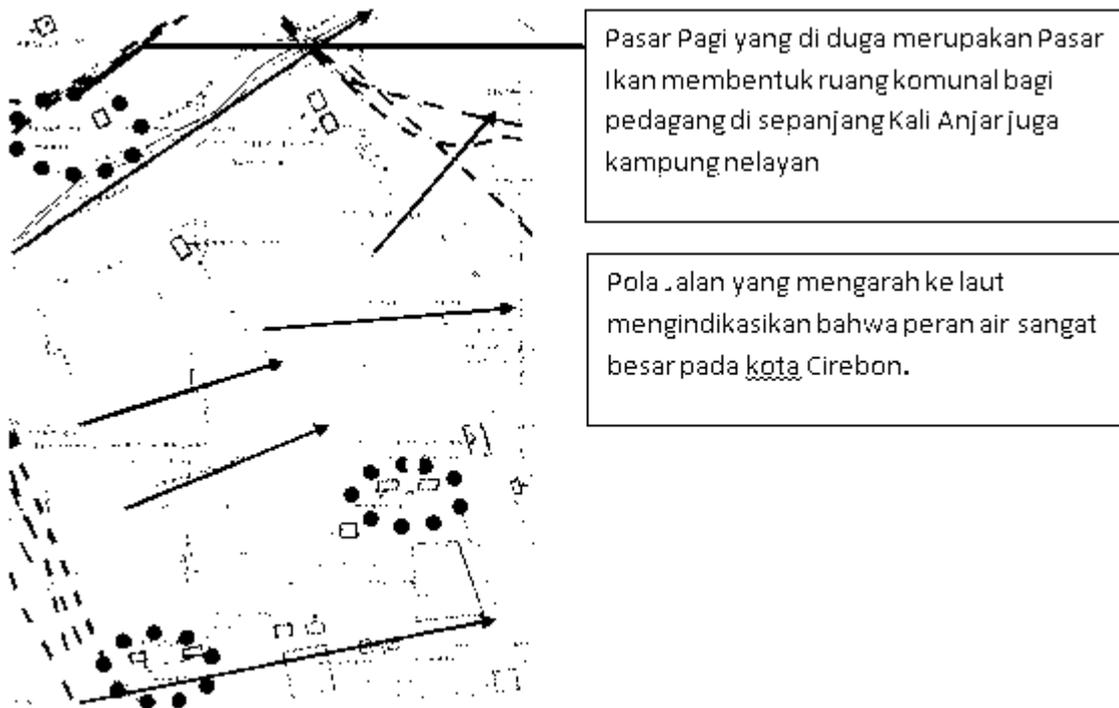


Gambar 41. Posisi Kampung Nelayan

Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012

Nomor 1 merupakan lintasan terdekat yang menghubungkan kampung nelayan dengan pasar lokal, bernama Pasar Pagi. Berdasarkan toponiminya, penggunaan kata 'pasar' pada pemetaan yang

dilakukan Belanda, menandakan bahwa pasar pagi merupakan pasar lokal yang di asumsikan merupakan tempat perdagangan masyarakat lokas pada kawasan pesisir utara Cirebon.



Gambar 42. Posisi Pasar pagi kampung Nelayan dan pola jalan
 Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012

Jarak lintasan diperkirakan ± 480 meter, yang artinya jarak ini merupakan jarak aman rata-rata manusia berjalan kaki. Pada nomor 2, jarak lintasan 2x jarak lintasan 1 yang artinya berjarak ± 960 meter. Pasar yang berada di akhir lintasan 2, pada peta dinamakan 'market' diduga dari penamaan pada peta bahwa market merupakan pasar atau fungsi jasa perdagangan yang di buat oleh Belanda untuk menunjang aktifitas sehari-hari mereka. Begitu juga pada akhir lintasan nomor 4, yang berjarak ± 480 meter dari market nomor 3, dari penamaan pada peta, fungsi jasa di akhir lintasan 4 merupakan jasa jual beli yang digunakan untuk keseharian Belanda. sedangkan pada lintasan nomor 3, diperlihatkan jarak lintasan dari pelabuhan Muara Jati ke market terdekat juga dapat dicapai dengan berjalan kaki karena jaraknya yang ± 480 meter.

Melihat kondisi lapangan yang ada di tahun 2012, objek penelitian telah menjadi fungsi kawasan pemukiman padat sepenuhnya. Dari segi historis, kawasan telah menjadi kawasan pemukiman nelayan sejak masa kolonial, karena aksesibilitas terhadap pelabuhan yang dekat serta berada di area pesisir. Jika melihat peta lama dari kota Cirebon, lahan yang mejadi kampung nelayan saat ini merupakan kawasan lumpur dulunya, sehingga di duga, digunakan untuk guna pertambakkan, pemukiman yang terbentuk belum dominan, berupa massa-massa sederhana yang tidak permanen.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, walaupun pemetaan menyatakan bahwa area kampung nelayan adalah lumpur, jika melihat kembali pada dokumentasi Belanda berupa foto di tahun 1913,

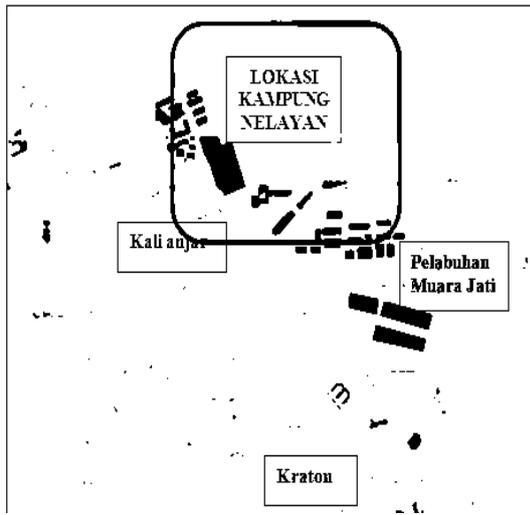
sudah terlihat adanya aktifitas bermukim yang terlihat pada foto-foto tersebut. Pada peta tidak terekam bentuk blok tatanan pemukiman dapat dikarenakan karena kurang diperhatikannya Kampung Nelayan ini sebagai penanda perkembangan kota oleh Belanda. Walaupun begitu, bagi perkembangan kota Cirebon sendiri, kampung nelayan pesisir merupakan salah satu aspek terbentuknya karakter tepian air yang kuat di Cirebon. Di sepanjang bantaran Kali Anjar diduga telah muncul pola tatanan pemukiman, namun tidak dominann, karena pada saat itu, air merupakan sumber mata pencaharian serta pusat aktifitas utama di kawasan pesisir Cirebon. Terlihat bagaimana jarak antara tempat bermukim dengan parkir perahu-perahu bekerja sangat dekat. Pola tatanan ruang yang terbentuk di bantaran muara sungai juga sangat mencerminkan karakteristik kawasan tepian air, dimana orientasi bangunan utama saling menghadap ke arah air.

Terbentuknya Tatanan Tepi Air

Kawasan pemukiman yang terbentuk menjadi Kampung Nelayan Pesisir ditandai dengan adanya dominasi kawasan perairan sebagai salah satu aspek utama keperluan hidup di masyarakat. Kawasan perairan tidak hanya menjadi area untuk bekerja, namun juga dapat menjadi prasarana transportasi yang menghubungkan antara satu kota dengan kota lainnya. Dengan bertambah tingginya intensitas aktifitas yang ada di kawasan perairan, kawasan pemukiman tepi air yang terbentuk menunjukkan indikasi tatanan massa yang cenderung rapat, dominasi kawasan pemukiman nelayan yang umumnya kumuh dan kurang tertata dipengaruhi oleh topografi, dan kehidupan sosial masyarakatnya.

Dari peta tahun 1945 tersebut, ada indikasi pertumbuhan kawasan kampung nelayan yang diduga mulai terbentuk dari pematang-pematang tanah lumpur yang dapat difungsikan di bidang pertambakan. Foto-foto di tahun 1913 menunjukkan bahwa kawasan yang ditandai dengan tanah lumpur sudah mulai membentuk kawasan pemukiman nelayan, di karenakan:

- Telah terbentuk tatanan massa yang berada di bantaran Kali Anjar/ Sungai Sukalila
- Telah munculnya tatanan massa yang berorientasi ke jalan utama
- Pada bagian pelabuhan sudah mulai banyak tatanan yang terbentuk, yang digunakan untuk memfasilitasi datangnya pedagang pendatang dari arah laut, seperti pergudangan.
- Mata pencaharian penduduk Cirebon yang merupakan kota maritim, mayoritas adalah nelayan kecil, sehingga dapat di simpulkan para nelayan akan mencari area hunian yang paling dekat dengan laut/sungai, memudahkan aktifitas.
- Berdasarkan asumsi, telah muncul adanya pembagian zonasi pada kawasan Kampung Nelayan.
- Pemetaan terhadap blok massa yang terekam pada masa kolonial adalah peta buatan Belanda di tahun 1945, pada peta belum banyak blok massa di sepanjang Kali Anjar.



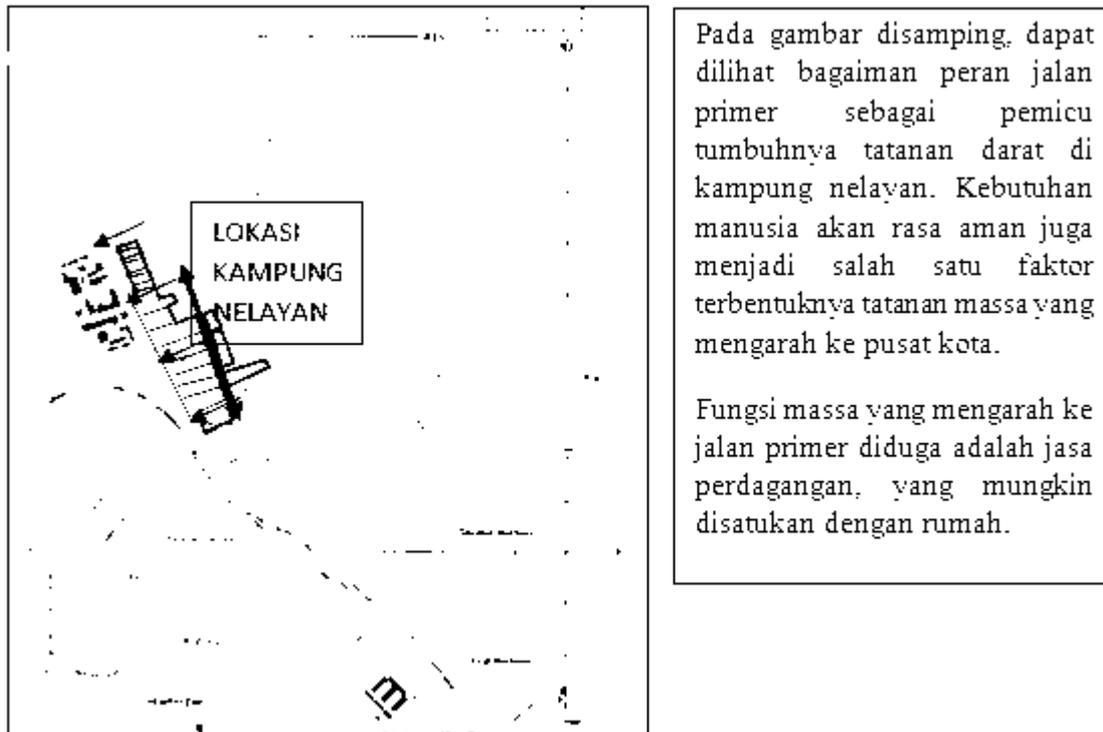
Gambar 43. Tatanan Tepian Air di bantaran Kali Anjar-tahun 1945
Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012

Gejala-gejala adanya pertumbuhan Kampung Nelayan pertama kali di pelopori oleh adanya Pelabuhan Muara Jati, yang kemudian melahirkan massa-massa penunjang aktifitas pelabuhan, seperti gudang-gudang, pabrik serta pasar. Dengan segala aktifitas yang tergolong padat di sekitar pelabuhan, lahirlah sebuah kawasan pemukiman yang kemudian dinamakan Kampung Nelayan karena banyaknya nelayan kecil yang bermukim pada area tersebut. Lokasi Kampung Nelayan yang juga di batasi dengan Kali Anjar juga semakin memperkuat eksistensi pembentukan dari kampung tersebut.

Kawasan Kampung Nelayan pada dasarnya berada pada pinggir jalan besar yang memiliki peranan penting dalam menghubungkan Cirebon dengan luar Cirebon, yaitu Jl. Sisingamangaraja. Jalur Transportasi darat terpusat pada jalan ini karena ia juga melewati Pelabuhan Muara Jati. Salah satu edge dari kawasan Kampung Nelayan dibentuk oleh jalan ini, selain Jl. Sisingamangaraja, keberadaan Kali Anjar juga menjadi *edge* dari kawasan, karena Kali inilah yang membatasi Kampung Nelayan dengan kawasan Pelabuhan Muara Jati.

Terbentuknya Tatanan Darat

Kampung Nelayan yang juga berbatasan dengan salah satu jalan primer dalam kota Cirebon telah menunjukkan adanya orientasi tatanan massa yang berorientasi ke darat, untuk menyikapi adanya jalan primer tersebut. Pada kawasan tepian air, tatanan darat menunjukkan adanya kerentanan dalam perubahan orientasi masyarakat terhadap tepian air. Di masa kolonial Belanda, tatanan darat pada kampung nelayan terdapat di sepanjang jalan primer, yang kemudian disesuaikan dengan fungsi lahannya yang mawadahi aktifitas bersifat kasa. Dengan adanya kemunculan tatanan darat pada kawasan tepian air di Kampung Nelayan, tentu akan berdampak terhadap pertumbuhan tepian air di masa depan. Orientasi massa akan lebih dominan terhadap jalan, sehingga akan terjadi penurunan karakter dan identitas kawasan tepi air. Pola tatanan massa yang membentuk tatanan darat ini membentuk pola liner. Orientasi massa yang mengarah ke jalan primer terasa sangat kuat dengan pola massa berjejer dengan proporsi yang mayoritas sama rata. Keterikatan massa dengan jalan primer ini memperkuat pembentukan tatanan darat yang ada di kawasan Kampung Nelayan,



Gambar 44. Munculnya Tatanan Darat di tahun 1945

Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012



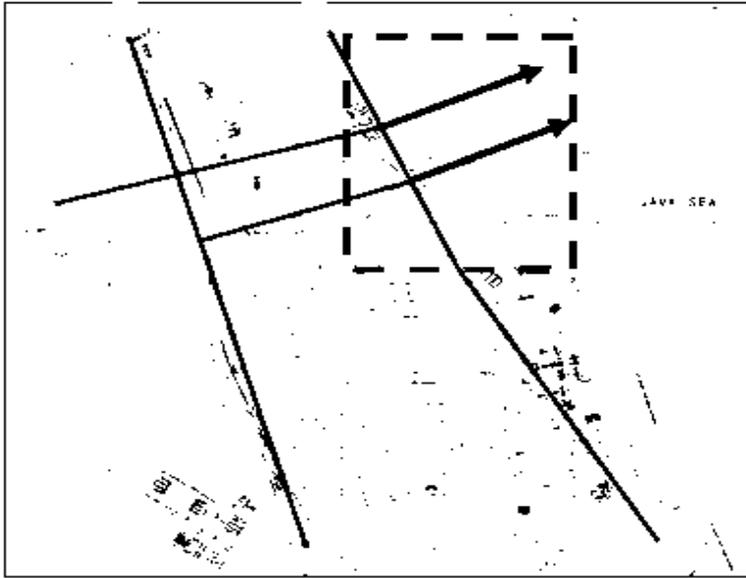
Gambar 45. Tatanan Massa pada Batas Jalan Primer di Kampung Nelayan

Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012

Pola Jalan yang Telah Terbentuk

Pada masa kolonial, pola jalan yang terbentuk telah menghubungkan Cirebon hingga ke daerah-daerah di luar Cirebon. Hal ini berkaitan dengan kedudukan penjajahan Belanda yang memerlukan akses untuk dapat mencapai kota-kota jajahannya di Indonesia, seperti Batavia dan Bandung. Dalam dokumen Belanda berupa peta, telah terlihat adanya pola jalan primer dan sekunder, serta adanya jaringan jalur kereta api. Jalan menjadi elemen arsitektur yang penting dalam terbentuknya sebuah kawasan. Begitu pula dengan pola jalan yang terbentuk di Cirebon. Pola jalan yang terpetakan

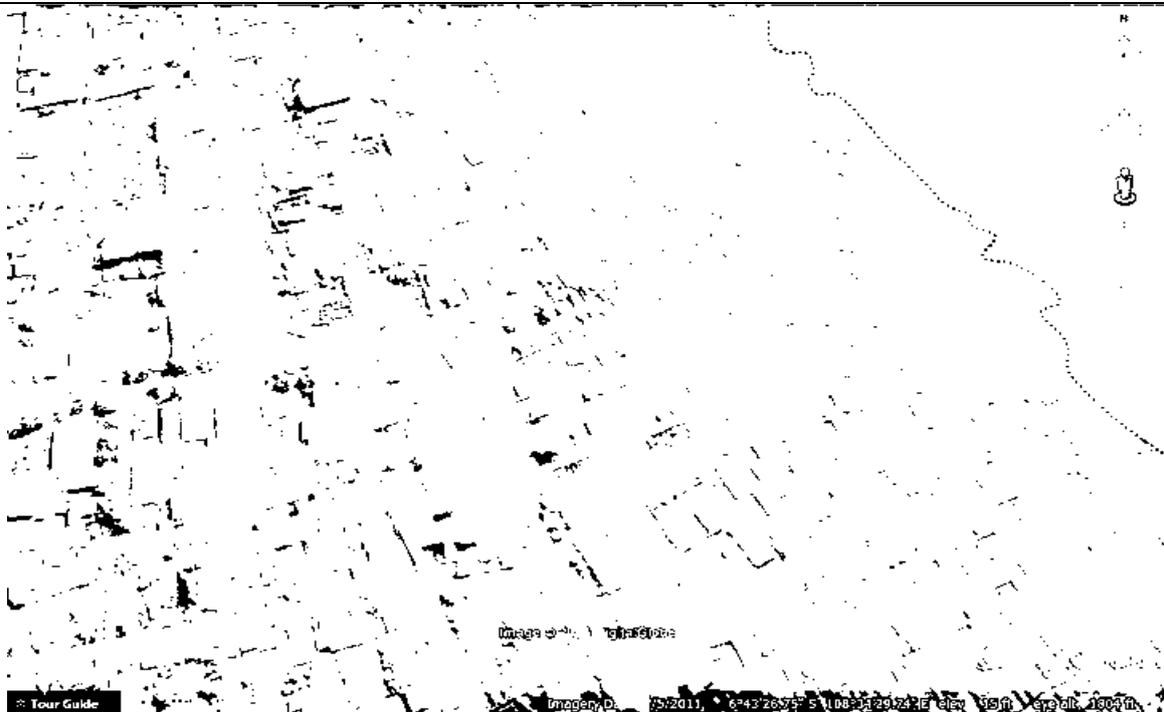
menunjukkan adanya peran penting air sebagai kota pelabuhan, karena arah pola jalan yang mayoritas menuju ke arah laut. Secara makro, jalan dalam kota Cirebon sendiri membentuk pola jaringan, dimana



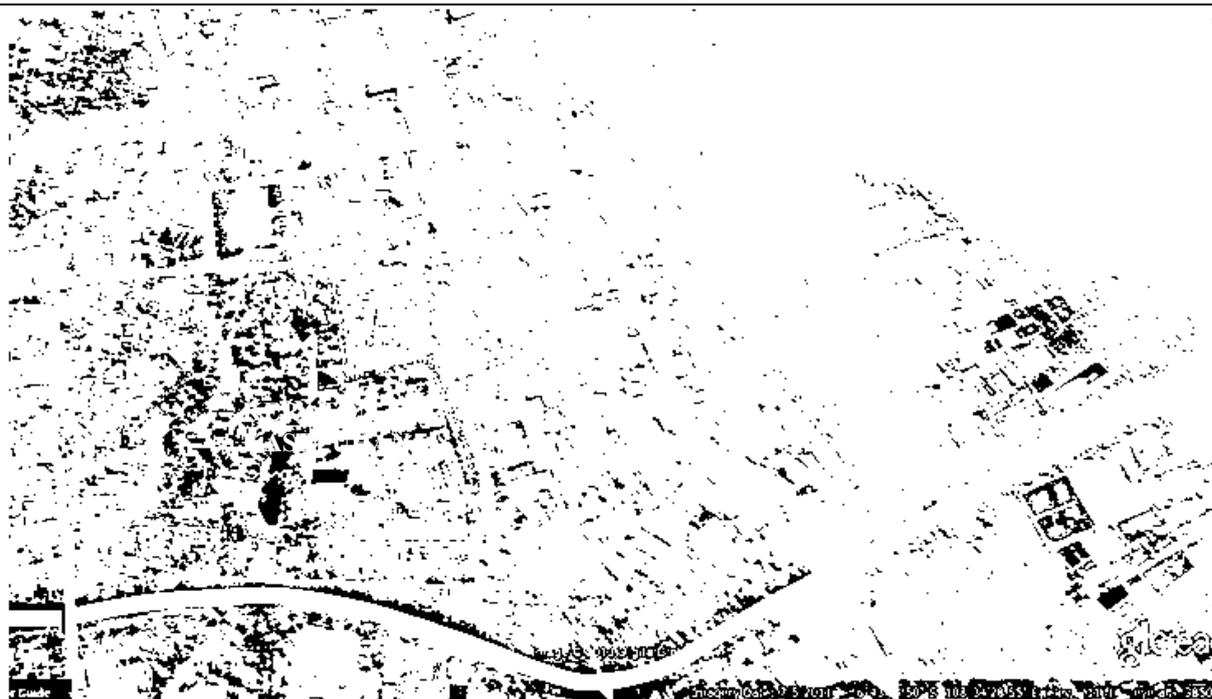
Jika di sederhanakan, pola jalan secara makro menunjukkan adanya ketertarikan jaringan jalan terhadap satu titik, yaitu kawasan Pelabuhan Muara Jati serta lokasi Kampung Nelayan. Hal ini juga mengindikasikan arah jalan yang cenderung mengarah ke laut.]

Gambar 46. Analisa pola jalan pesisir kota Cirebon
Sumber KITLV, ilustrasi Cut Putro, 2012

peran jalan sebagai penghubung titik-titik tertentu terkait fungsi kota tersebut, sedangkan secara mikro, terkait dengan lokasi penelitian, yaitu kampung nelayan, pola jalan yang sudah ada hanyalah sedikit, karena area Kampung Nelayan pada saat itu tidak terlalu diperhatikan oleh Belanda.



Gambar 47. Sample Wilayah 2:
Pesisir Tengah Cirebon –Perumahan dan Real estat Kawasan Panjunan
Sumber Google, 2012



**Gambar 48. Sample Wilayah 3:
Pesisir Selatan Cirebon –Lemah Wungkuk - sekitar Pelabuhan Ikan.
Sumber Google,2012**

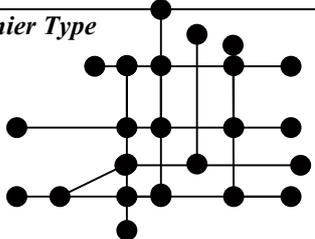
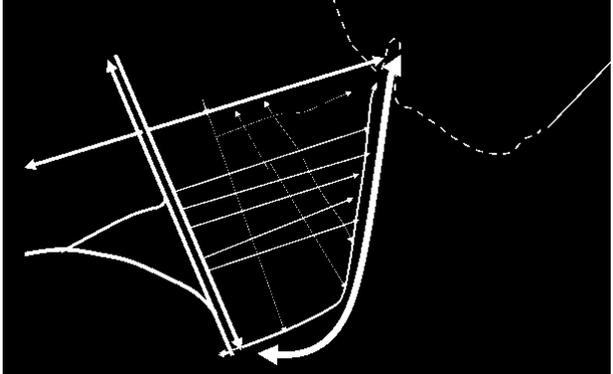
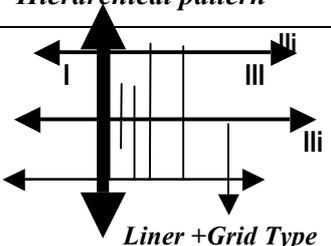
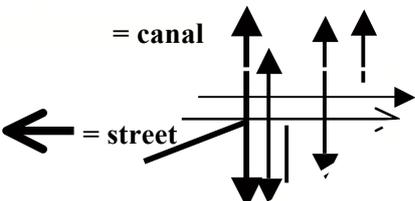
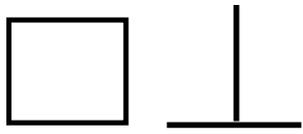
Fenomena pada *sample 2* dan *3*, pola struktur pesisir dominan terbangun organik mengikuti jalur lintasan tradisional dari arah Barat ke Timur, berbasis air ke arah laut. Sedangkan pola struktur terencana mengikuti arah Utara-Selatan mengikuti arah jalan yang di bangun pemerintah kolonial Belanda.

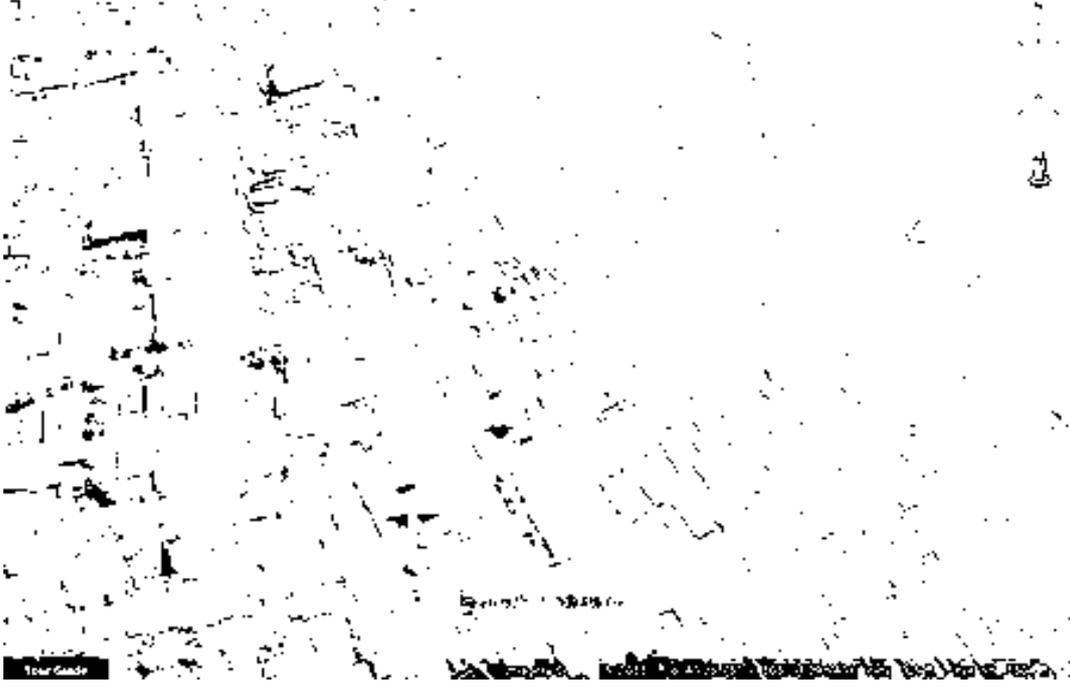
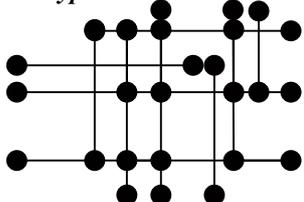
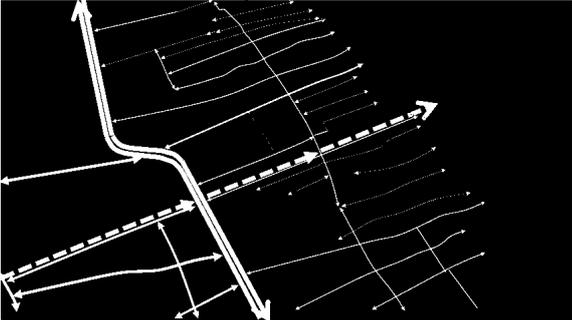
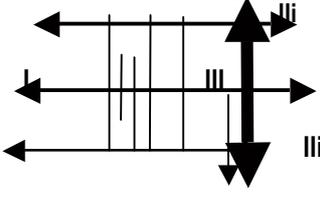
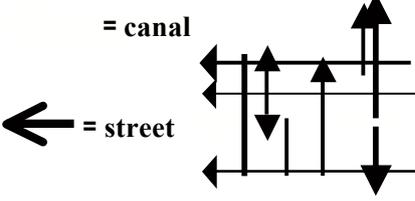
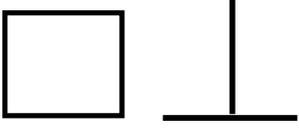
Pada *sample 2* hamparan daratan pesisir di fungsikan sebagai daerah permukiman menengah bawah yang padat dan menutup pemandangan kearah ruang pantai/ laut.

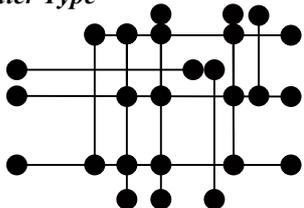
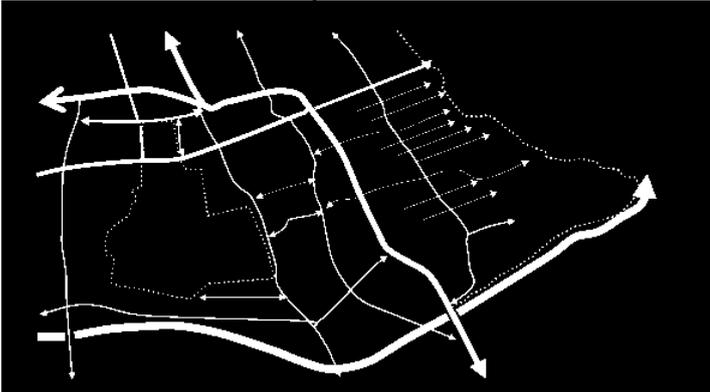
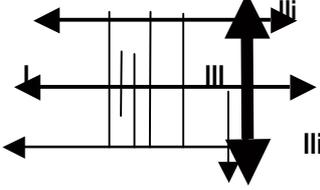
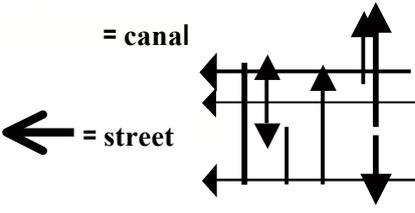
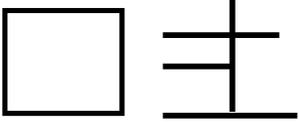
Pada *sample 3* hamparan daratan pesisir di fungsikan sebagai daerah permukiman bawah yang padat dan menutup pemandangan kearah ruang pantai/ laut dan berada di lahan rawa tanah tumbuh.

Pada *sample 2* dan *sample 3* Kecamatan Lemah Wungkuk merupakan kawasan yang menyimpan sejarah kehidupan bahari kota Cirebon masa awal berdiri, sebagai situs kampung nelayan, dan terkait asal usul lahirnya Kesultanan Cirebon. Kedua kawasan ini perlu mendapat perhatian Pemda Cirebon secara terencana sebagai daerah yang berpeluang mengembangkan Cirebon *New Waterfront City*.

4.2. Konfigurasi Pola pada Struktur Kota / *generic type urban pattern*

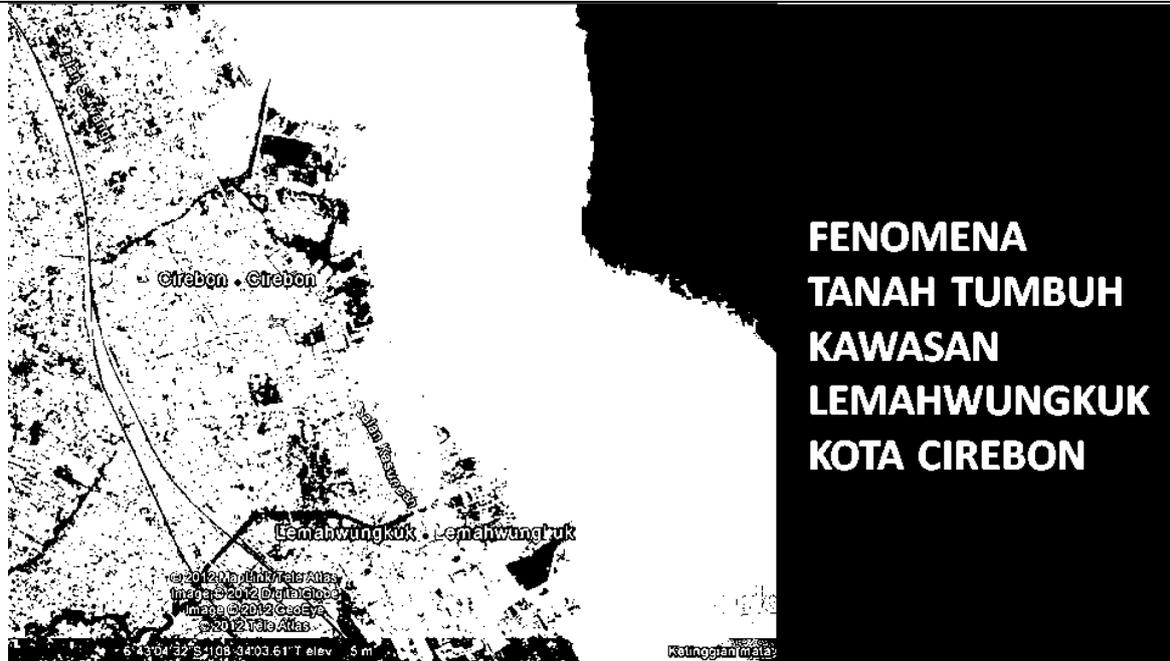
Komposisi struktur kota	<i>Urban path</i> pesir	<i>Urban path</i> jalan dan kanal
		
<p><i>Topological Pattern</i></p>	<p>Konfigurasi Pola dasar(<i>generic</i>)Struktur Kota</p>	
<p><i>Grid Linier Type</i></p> 	<p><i>Tipe linier</i></p> 	
<p><i>Connectivity dan kompleksity</i></p> <p>Node = 23 Path = 16</p>	<p><i>Hierarchical pattern</i></p> 	
<p><i>Liner +Grid Type</i></p>	<p><i>Constituton of structure</i></p> 	<p><i>Basic type of urban pattern</i></p>  <p><i>grid type & liniertype</i></p>
<p>Kesimpulan</p>		
<p>Pola pada Kawasan Sukalila ini, berada di kawasan pola lintasan tradisional yang tegak lurus pesisir lautl dengan pola yang berasal dari intervensi penguasa kolonial Belanda, yang memotong semua jalur tradisional. Pada lokasi ini terbentuk pola grid sepanjang kanal dan jalan tradisional terluar. Pola dasar grid dan linier mengisi pada daratan di dalam grid,dalam berbagai konfigurasi pola linier tunggal</p>		
<p><i>Gambar 49 Kawasan Sukalila Sample 1</i> <i>Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012</i></p>		

Komposisi struktur kota	Urban path pesisir	Urban path jalan dan kanal
		
<i>Topological Pattern</i>	Konfigurasi Pola dasar(<i>generic</i>)Struktur Kota	
<i>Grid Linier Type</i> 	<i>Tipe linier</i> 	
<i>Connectivity dan kompleksity</i>		
Node = 26 Path = 16		
<i>Hierarchical pattern</i>	<i>Constituton of structure</i>	<i>Basic type of urban pattern</i>
 <p style="text-align: center;"><i>Linier & Grid Type</i></p>	 <p>= canal ← = street</p>	 <p style="text-align: center;"><i>grid type & linier type</i></p>
Kesimpulan		
Pola pada Kawasan Lemah Wungkur ini, berada dikawasan pola lintasan tradisional yang tegak lurus pesisir lautl dengan pola yang berasal dari intervensi penguasa kolonial Belanda, yang memotong semua jalur tradisional. Pada lokasi ini terbentuk pola <i>grid</i> sepanjang kanal dan jalan tradisional terluar. Pola dasar grid dan linier mengisi pada daratan di dalam <i>grid</i> ,dalam berbagai konfigurasi .		
Gambar 50 Kawasan Lemah Wungkur Sample 2 Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012		

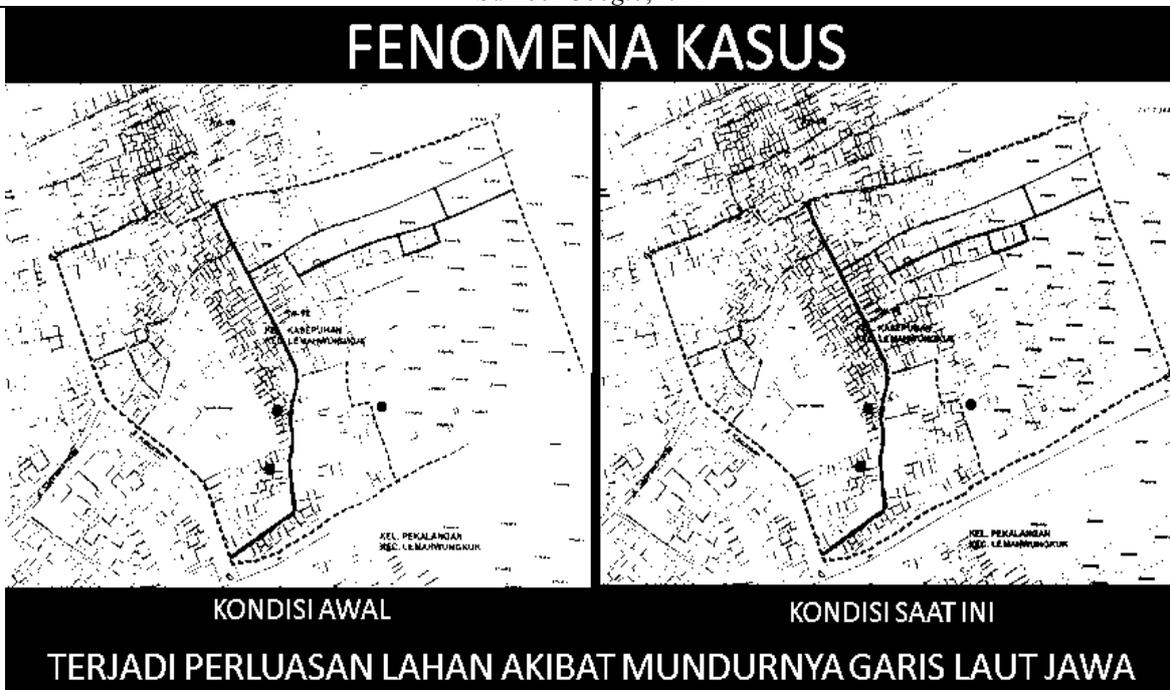
Komposisi struktur kota	Urban path pesisir	Urban path jalan dan kanal
		
<p>Topological Pattern</p>	<p>Konfigurasi Pola dasar(<i>generic</i>)Struktur Kota</p>	
<p><i>Grid Linier Type</i></p> 	<p><i>Tipe linier</i></p> 	
<p><i>Connectivity dan kompleksity</i></p>		
<p>Node = 26 Path = 16</p>		
<p><i>Hierarchical pattern</i></p>	<p><i>Constituton of structure</i></p>	<p><i>Basic type of urban pattern</i></p>
 <p><i>Linier & Grid Type</i></p>	<p>= canal</p> <p>= street</p> 	 <p><i>grid type & Comb type</i></p>
<p>Kesimpulan</p>		
<p>Pola pada Kawasan Kasunean Lemah Wungkur ini, berada dikawasan pola lintasan tradisional yang tegak lurus pesisir lautl dengan pola yang berasal dari intervensi penguasa kolonial Belanda, yang memotong semua jalur tradisional. Pada lokasi ini terbentuk pola <i>grid</i> sepanjang kanal dan jalan tradisional terluar. Pola dasar grid dan sisir mengisi pada daratan di dalam <i>grid</i>, dalam berbagai konfigurasi pola sisir tunggal atau pola sisir <i>double</i>.</p>		
<p><i>Gambar 51</i>Kawasan Kasunean Lemah Wungkur-Sample 3 <i>Sumber: Ilustrasi Pribadi,2012</i></p>		

4.3. Urban Pattern Mempengaruhi Tatanan Arsitektur Pesisir

Urban pattern organik terdapat di pesisir selatan Cirebon, yang jadi karena tanah tumbuh akibat terjadinya sedimentasi laut dan permukaan sungai. Proses sedimentasi terjadi karena adanya alamiah daya sedot arus laut di muara sungai, dan ulah masyarakat yang menimbun sampah kota di area ini.



Gambar 52. Sample Wilayah 3: Pesisir Selatan Cirebon –Lemah Wungkuk - sekitar Pelabuhan Ikan. Sumber Google,2012



Gambar 53. Pesisir Selatan Cirebon –Lemah Wungkuk - sekitar Pelabuhan Ikan. Sumber Vania,2012



Gambar 54.Perluasan lahan pesisir kota akibat sedimentasi dan buangan sampah kota
Sumber: Vania, 2012



Gambar 55.Fenomena Tanah Timbul- Lemah Wungkuk
Sumber : *Google*, 2012

Akibatnya terdapat dua fenomena pada pesisir Cirebon yaitu :

1. Adanya perluasan lahan akibat sedimentasi yang menimbulkan terjadinya perkembangan fisik-spasial pada kawasan permukiman di daerah tepian air kota Cirebon.
2. Munculnya tatanan tidak beraturan yang tidak menyikapi air sebagai potensi pada kawasan permukiman tepi air kota Cirebon.



Gambar 56.Permukiman baru tumbuh di atas tanah tumbuh
Sumber Vania, 2012

FENOMENA 2; Tatanan terencana darat di pesisir yang tidak berorientasi air



KUALITAS TATANAN TIDAK MENCERMINKAN TATANAN TEPI AIR

Gambar. 57. Munculnya tatanan tidak beraturan yang tidak menyikapi air sebagai potensi pada kawasan permukiman tepi air kota Cirebon

Sumber: Vania,2012



Gambar 58. Tatanan darat di pesisir pantai Perumahan Lemah Wungkuk

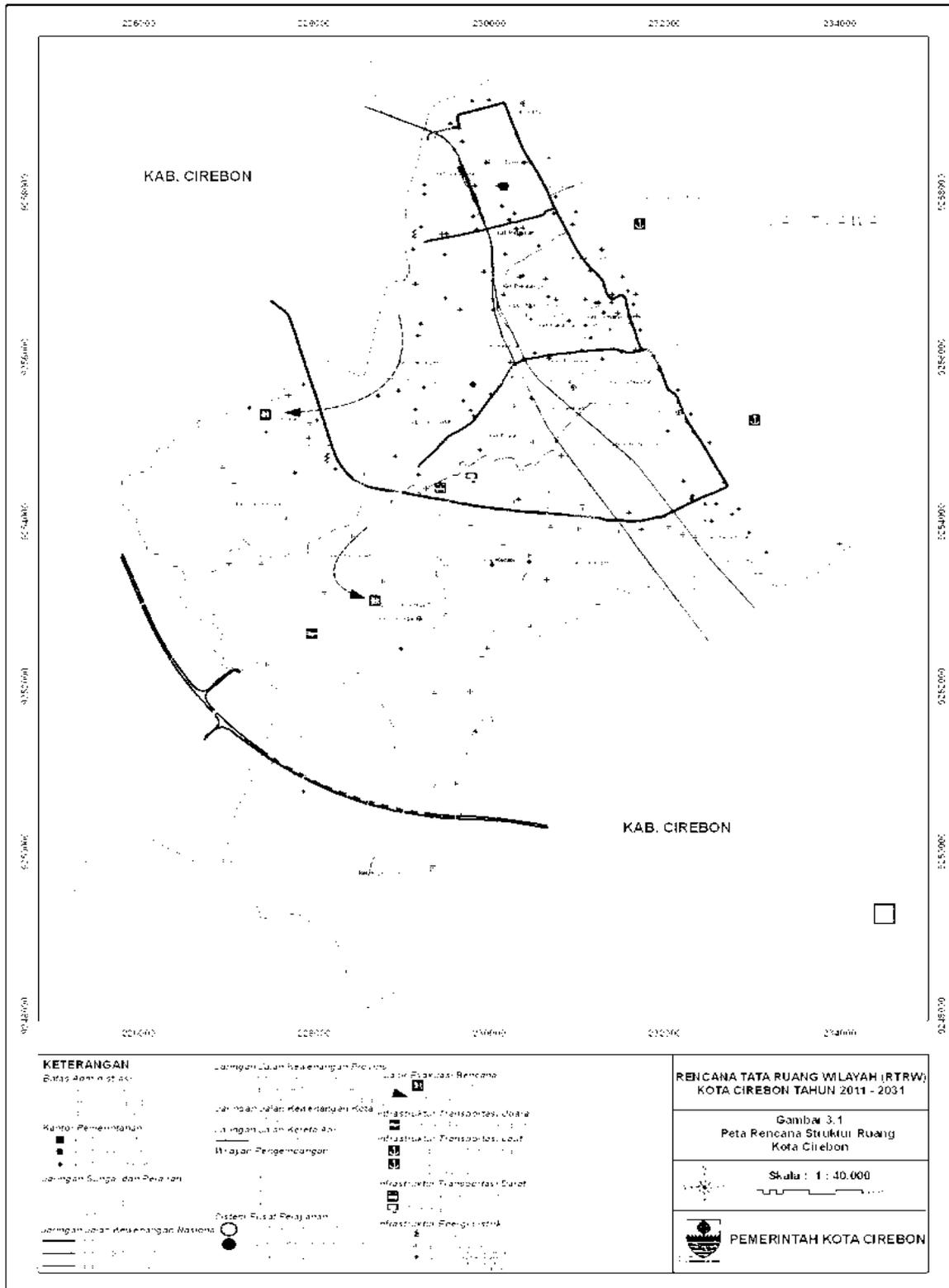
Sumber: Vania,2012

4.4. Kompleksitas *Urban Pattern* Kawasan Pesisir

Pola tatanan kawasan pesisir kota Cirebon secara garis besar terbagi atas dua kategori yaitu:

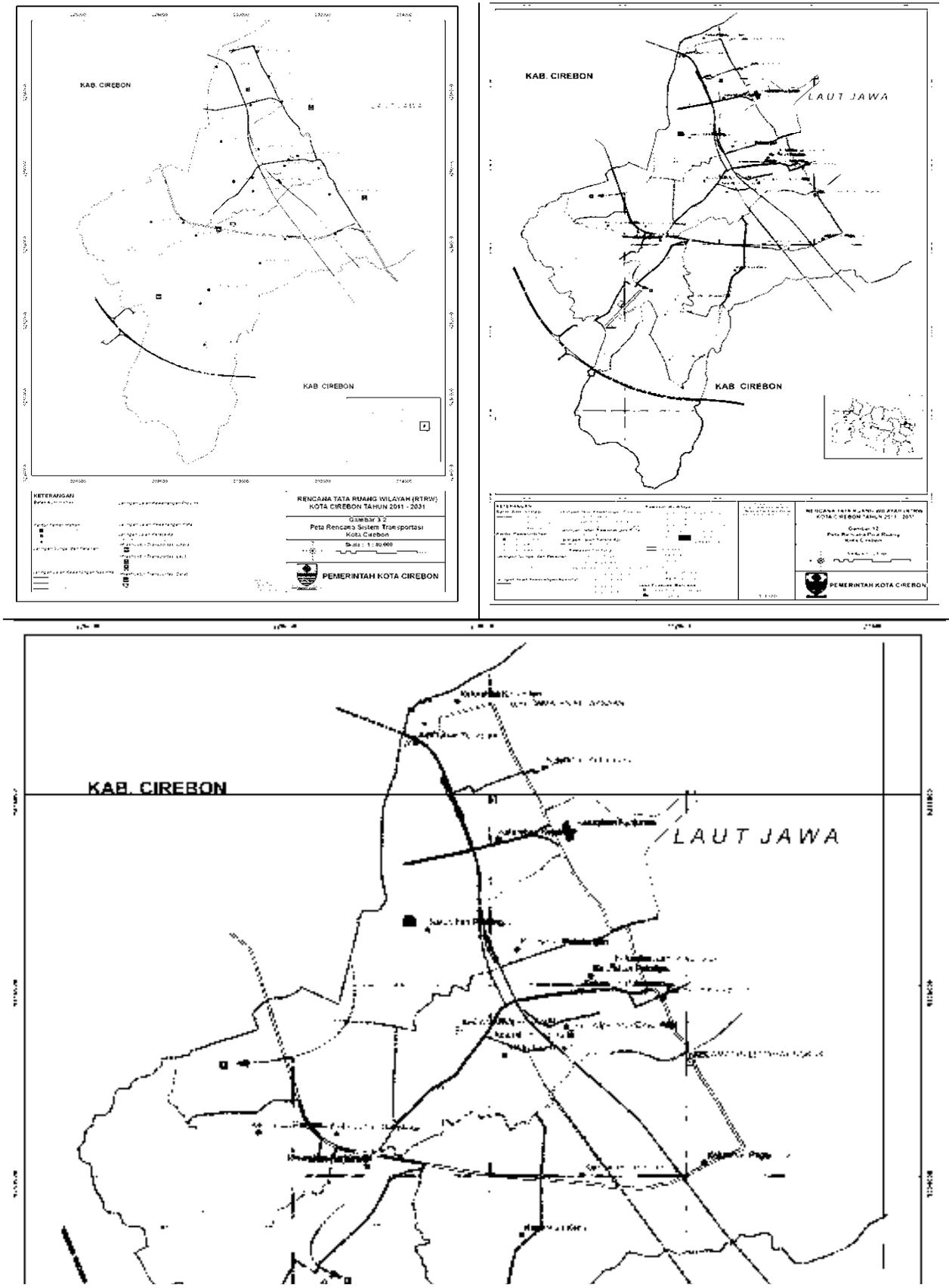
1).Tatanan organik (*spontaneus*) dan 2). Tatanan terencana (*planned*). Pada kawasan pesisir Cirebon kategori pertama merupakan pola-pola tradisional terdapat pada daerah pesisir utara kota Cirebon, kampung nelayan Kecamatan Sukalila, pada daerah tanah tumbuh kecamatan Lemah Wungkuk. Pada daerah ini pola kota terbentuk berbasis jalan setapak tradisional yang merupakan jalan air ke laut, dan berasal dari hamparan pola-pola kolam tambak. Sedangkan kategoris kedua berada pada daerah pelabuhan dan permukiman realestat pesisir tengah yang terangkai struktur kota dengan pola-pola terencana peninggalan era kolonial. Pola terencana pada dasarnya mengintervensi pola tradisional yang organik, memotong jalur-jalur jalan dan jalur air . Pola lain dari kategori edua adalah pola yang terbentuk akibat rel lintasan kereta api, yang memiliki karakteristik berbasis elevasi, lurus dan radius putar untuk berpindah lokasi. Kompleksitas *urban pattern* kawasan pesisir kota Cirebon, bersifat tercampur makin menuju pusat kota, sebaliknya makin ke batas pantai masih bersifat organik belum dikembangkan secara terstruktur. Adanya rencana pengembangan *New Waterfront City* bagi kota Cirebon, dapat di akomodasi pada kawasan organik pesisir kota, dan terlebih dahulu memerlukan kajian khusus tentang *urban edge* pada kawasan pesisir kota yang memperhatikan keunikan jalur-jalur tradisional dan pola –pola terencana yang ada, dengan mengenali relasi antar pola dalam struktur kota sebagai bagian pengkajian morfologi kota.

4.5. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031



Gambar 59 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031

Sumber BAPPEDA Kota Cirebon, 2012



Gambar 60 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cirebon 2011-2031
 Sumber BAPPEDA Kota Cirebon, 2012

BAB.5. KESIMPULAN DAN TEMUAN

5.1.Kesimpulan

Dari kajian struktur kota (jalan,kanal,sungai pantai) sebagai bagian morfologi pembentuk kota Cirebon yang merupakan kota pesisir tergolong tua di Nusantara ini dan menstrukturisasikan pola pengembangan kawasan pesisir kota ini sebagai *new waterfront city*, maka dapat disimpulkan:

1. Kota Cirebon merupakan kota pesisir yang memiliki peluang untuk mengembangkan kawasan pesisirnya sebagai *new waterfront city*, yang menjadikan Cirebon sebagai kota bahari yang unik berjati diri, mempunyai mata rantai sejarah peradaban tinggi baik dari lokal maupun hasil perjumpaan dan adaptasi dengan budaya pendatang dari berbagai bangsa pedagang. Nilai peluang kawasan ini sangat bernilai memberi status kota Cirebon masuk dalam deretan kota bahari nusantara dan disentuh oleh jalur sutera laut. Dengan demikian kawasan ini perlu dikembangkan secara tematik dan di akomodasi dalam RTRW kota Cirebon dengan menerbitkan peraturan pelestarian cagar budaya berbasis peradaban yang terjadi di kawasan pesisir.
2. Morfologi kota Cirebon tidak terlepas dari posisi kota yang berada di pesisir Jawa yang dipengaruhi oleh adanya kekuasaan-kerajaan besar *hinterland* di sebelah Timur (Kerajaan Demak) dan di sebelah barat kerajaan Banten dan di Selatan Pajajaran. Dengan ditemukannya jalur sutera laut, mulai muncul pelabuhan-pelabuhan baru sebagai pusat-pusat perdagangan yang membentang dari Cina hingga Eropa. Begitu juga dengan Cirebon, karena letak geografisnya di daerah pesisir juga termasuk jalur perdagangan Nusantara. Letaknya strategis di pesisir utara Jawa telah menjadikan Kota Cirebon berkembang menjadi kota bandar ternama sejak abad ke 14. Kedatangan kapal-kapal asing ke pelabuhan Muara Jati memperjelas keberadaan Cirebon dalam jalur perdagangan internasional. Perkembangan Cirebon sebagai kota pelabuhan didukung oleh sistem pemerintahan yang cukup baik, serta adanya jalan-jalan darat juga mendukung berkembangnya Cirebon sebagai kota pelabuhan.
3. Struktur pesisir kota memiliki determinan yang menentukan morfologi kota terkait sejarah perkembangan kota, diantaranya kawasan pelabuhan Muara jati dengan semua sarana penunjangannya yang termasuk warisan cagar budaya arsitektur nusantara (*local heritage*) yang perlu dilakukan pelestarian (konservasi) arsitektural, mewakili peradaban kota masa lampau. Berbagai bangunan kota lainnya, seperti bangunan perkantoran era kolonial, pecinan dengan klentengnya, pakojan maupun pekauman merupakan bagian bernilai kota yang perlu diperhatikan dalam pengembangan struktur pesisir kota ini. Hubungan tradisional yang dibentuk oleh tatanan penguasa lokal (beberapa kraton) kearah pantai perlu tetap dilestarikan

sebagai bukti yang menunjukkan kota Cirebon adalah kota pantai dan memiliki kaitan kehidupan kota dari hadirnya laut.

4. Tumbuhnya fenomena perumahan estat dan permukiman penduduk di pesisir yang tidak adaptasi tata ruang pantai perlu diperhatikan dalam perijinan pembangunan daerah pantai yang tidak menutup tata ruang pantai dari kota serta mampu mengatasi permasalahan pasang surut air laut. Fenomena tanah tumbuh di kawasan Lemah Wungkuk perlu di kelola dengan memperhatikan dampaknya bagi daerah pesisir dan laut. Upaya menguruk tanah tumbuh dengan sampah kota dapat merubah rona lingkungan laut dan mengurangi peluang pesisir menjadikan kota Cirebon sebagai *new waterfront city*.

5.2. Temuan

1. Terdapat jalinan jaringan elemen *urban path* yang kuat sebagai pembentuk struktur kota kawasan pesisir dengan pusat kekuasaan *hinterland* dan relasi antar kota-kota dagang pesisir di Jawa maupun antar kota di luar Jawa seperti Banjarmasin-Kalimantan, melalui hubungan laut.
2. Terdapat kelayakan struktur *urban path* kota Cirebon kawasan pesisir untuk menunjang konsepsi pengembangan kota Cirebon sebagai *new waterfront city* dalam tematik kota bahari.

5.3 Rekomendasi

Dari kesimpulan dan temuan diatas maka di rekomendasikan untuk pemerintah kota Cirebon melakukan:

1. Kajian lanjut sejarah bahari kota Cirebon, sebagai salah satu gerbang interaksi sosial perdagangan nasional dan internasional (jalur sutra laut).
2. Menginventarisasikan bangunan-bangunan pelestarian yang termasuk konservasi *heritage*.
3. Menyusun peraturan daerah tentang pelestarian cagar budaya jati diri Cirebon termasuk budaya baharinya.
4. Memasukan penataan kawasan dan adaptasi bangunan pelestarian dalam kawasan pesisir dalam RTRW kota Cirebon yang dilindungi hukum.
5. Mempromosikan jatidiri kota sebagai kota pesisir berbasis bahari bersejarah Nusantara yang termasuk jalur singgah jalur sutra laut, sebagai nilai tambah sejarah kota Cirebon.
6. Mengembangkan jalur wisata bahari bersejarah di kawasan pesisir kota yang terkait dengan wisata budaya adat (lokal) di keraton, pedukuhan, situs lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- ALEXANDER, Christopher, (1977), *A Pattern Language*, Town-Building-Construction, Oxford University Press, New York.
- BOURNE, Larry S, 1971, *Internal Structure of The City, Reading on Space and Environment*, Oxford University Press, London
- COLOMBIEN, Freek, BARWEGEN, Martine, BASUNDORO, Purnawan, KHUSYAIRI, ALFIAN Jony, (2005), *Kota Lama Kota Baru, Sejarah Kota-Kota di Indonesia, sebelum dan setelah kemerdekaan*, Penerbit Ombak, Yogyakarta
- GALLION & EISNER, (1980), *The Urban Pattern, Fourth Edition*, D van Nostrand Company
- HERYANTO, Bambang, 2011, *Roh dan Citra Kota, Peran Perancangan Kota sebagai Kebijakan Publik*, Brilian Internasional- Surabaya
- JONG, T.M.De, VOORDT, D.J.M.Van Der, (2008), *Ways to study and research urban, architectural and technical design*, Delf University Press Publication.
- KADOATIE, Robert J., SYARIEF, Roestam, (2010), *Tata Ruang air, Pengelolaan Bencana, Pengelolaan Infrastruktur, Penataan Ruang Wilayah, Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Penerbit Andi, Yogyakarta.
- KOSTOF, Spiro, (1991), *The City Shaped, Urban Pattern and Meanings Through History*, Thames and Hudson, London,
- KOSTOF, Spiro, (1992), *The City Assembled, The Element of Urban Form Through History*, Thames and Hudson, London,
- KOESWHORO, Pudjo, (2002), *Menjelajah Kota Bandar, Morfologi Pusat Kota lama Demak-Jepara-Semarang*, Penerbit Mekar, Semarang
- LANG, Jon, (2005), *Urban Design, A Typology of Procedures and Products*, Elsevier- Architectural Press, London
- LYNCH, Kevin, (1962), *The Image of The City*, The MIT Press, Massachusetts.
- MARSHALL, Stephan, 2004, *Street & Pattern*, Spon Press, Taylor & Francis Group, London and New York
- MCCLUSKEY, Jim, 1992, *Road Form and Townscape*, Butterworth Architecture, Oxford, London
- NAS, Peter J.M. & VLETTER, Matrien de, (2009) *Masa lalu dalam Masa Kini Arsitektur di Indonesia*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama., Nai, KITLV-Jakarta
- ROSSI, Aldo, (1984), *The Architecture of the City* – The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London
- SANTOSA, Happy, ASTUTI, Winny, ASTUTI Dyah Widi, (2009), *Sustainable, slum Upgrading in Urban Area. Informal Settlements and Affordable Housing*, Departement of Architecture ITS, Surabaya
- SHIRVANI, Hamid, (1985), *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- SOEGIJOKO, Budhy Tjahyati S., PRATIWI, Nila Ardhyarini H., ANWAR, Aries Choirul, (2011), *Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia dalam Abad 21, Konsep dan pendekatan pembangunan perkotaan di Indonesia*- Edisi 2
- SUMALYO, Yulianto, (1993), *Arsitektur Kolonial Belanda Di Indonesia*, Gajah Mada University Press
- ZAHND, Markus, 2009, *Pendekatan Dalam Perancangan Arsitektur*, Penerbit Kanisius Yogyakarta, Universitas Soegijapranata Press, Semarang
- ZAHND, Markus, (2008), *Model Baru Perancangan Kota Yang Kontekstual*, Kajian tentang kawasan tradisional di kota Semarang dan Yogyakarta, suatu potensi perancangan kota yang efektif, Kanisius Yogyakarta.
- ZAHND, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Penerbit Kanisius Yogyakarta, Universitas Soegijapranata Press, Semarang

Data browsing internet /website/blogspot:

ARIFIN, Hadi Susilo Revitalisasi Potensi Lingkungan-Ekonomi-Sosial Budaya Dalam Mewujudkan “Sustainable Water Front City” Di Kota Cirebon, Makalah untuk Prosiding Workshop dan Aksi Pembangunan Ekonomi Kota Cirebon Berwawasan Lingkungan, 1-2 Februari, 2010
[http://en.wikipedia.org/kota Cirebon/2010](http://en.wikipedia.org/kota_Cirebon/2010),

INDRAYANA, Yoyon, *Kajian Sistem Drainase dan Konsep Penanganan / Pengendalian Banjir Kota Cirebon*, [http:// metropolitancirebon/blogspot,2009](http://metropolitancirebon.blogspot,2009)
INDRAYANA, Yoyon, *Reklamasi Pantai Cirebon Sebagai Alternatif Pemekaran Kota*, <http://metropolitan cirebon/ blogspot 2009>
INDRAYANA, Yoyon, *Cirebon Cosatal Zone*, <http://metropolitancirebon/blogspot 2009>
LUBIS, Nina H (ed.), *Sejarah Kota-kota Lama di Jawa Barat, 2000*
SHAHANA, Cut Putro, 2012, *Pembentukan Tataan Bangunan Pada Kawasan Tepi Air Di Kampung Nelayan Cirebon*, Skripsi Jurusan Arsitektur UNPAR, Bandung.
SUHARTOYO, *Sejarah Riwayat Pemerintahan Cirebon*, 2011
VANIA, 2013, *Kampung Kasunean, Lemah Wungkuk*, Skripsi Jurusan Arsitektur UNPAR, Bandung.
WAHIDIN, Dede, *Hibriditas” Budaya Cirebon Sebuah Identitas*, 2004