



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PERKEMBANGAN PELABUHAN KARANGANTU DALAM  
KONTEKS HISTORIS DAN RENCANA REVITALISASI  
KAWASAN BANTEN LAMA**

**SKRIPSI**

**RIEKY JAYANTO SUNUR  
0606075901**

**FAKULTAS TEKNIK  
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
DEPOK  
JUNI 2010**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PERKEMBANGAN PELABUHAN KARANGANTU DALAM  
KONTEKS HISTORIS DAN RENCANA REVITALISASI  
KAWASAN BANTEN LAMA**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana**

**RIEKY JAYANTO SUNUR**

**0606075901**

**FAKULTAS TEKNIK  
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
DEPOK  
JUNI 2010**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Rieky Jayanto Sunur**  
**NPM : 0606075901**  
**Tanda Tangan :**

**Tanggal : 28 Juni 2010**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Rieky Jayanto Sunur  
NPM : 0606075901  
Program Studi : Arsitektur  
Judul Skripsi : Perkembangan Pelabuhan Karangantu Dalam Konteks Historis dan Rencana Revitalisasi Kawasan Banten Lama

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dita Trisnawan, ST., M.Arch. STD.  
(.....)

Penguji : Yandi Andri Yatmo, ST., Dip Arch, M.Arch, PhD  
(.....)

Penguji : Prof. Dr. Ir. Abimanyu Takdir Alamsyah M.S  
(.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 28 Juni 2010

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Arsitektur Jurusan Arsitektur pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Mas Dita Trisnawan, sebagai dosen pembimbing selama proses pembuatan skripsi ini, terima kasih yang sebanyak-banyaknya atas bantuan, bimbingan, arahan, masukan, dan waktu yang diberikan hanya untuk mendapatkan hasil yang terbaik dalam skripsi ini. Maaf kalau selama proses ini, saya sering tidak melakukan yang terbaik, tidak sesuai dengan apa yang diinginkan, dan malah mengecewakan. Terimakasih untuk segala diskusi-diskusi yang membuat saya belajar akan banyak hal, walaupun harus dikampus hingga malam hari. Satu lagi, terimakasih buat perhatian mas yang selalu mencari anak-anaknya yang sering 'hilang' ini, walaupun harus rela mencari di perpustakaan jurusan berkali-kali. Semoga melalui proses ini, saya mendapatkan ilmu yang dapat saya gunakan kembali di masa yang akan datang.
2. Pak Yandi dan Pak Abim, sebagai dosen yang menguji saya pada tahap akhir proses skripsi ini, terima kasih untuk setiap masukan dan saran yang terkadang 'pedas', namun menjadi sebuah motivasi yang membuat skripsi ini menjadi lebih baik. Terima kasih juga, karena hingga saat-saat terakhir pun, masih mau berdiskusi dan memberikan masukan untuk mendapatkan hasil yang lebih baik.
3. Buat keluarga, ucapan terima kasih ini tak dapat menunjukkan betapa

beruntungnya saya memiliki keluarga yang sangat perhatian. Buat mama yang selalu ada dengan omelannya, namun selalu benar, terkadang juga memberikan inspirasi bagi saya. Buat papa, yang selalu menemani walaupun dari kejauhan, tapi memberikan semangat yang membuat saya tidak akan pernah lari dari segala permasalahan. Buat kakak-kakak, Andi (terimakasih buat printernya, maaf kalau tintanya habis..), Natalia & Cheryl yang selalu menghibur dengan senyumannya, Loeisa & Willy yang membuat rumah ini lebih seru, saya tidak pernah bosan di rumah. Saudara-saudara yang tidak dapat disebutkan, Om, Tante, Rocky teman makan subuh, Michael, Rudolph, Chris yang selalu menemani dengan hiburan-hiburan permainan yang tidak pernah bosan.

4. Teman-teman luar biasa. Seperjuangan, dari awal hingga akhir ini. Terimakasih buat segala kebersamaannya, Meygie yang senasib dalam proses skripsi ini, selalu ada dengan dukungan kata-katanya, makasi buat segala bantuannya. Ardi yang rela menghabiskan waktunya untuk membantu. Mamet, teman seperjuangan yang paling banyak menghabiskan waktu bersama, terimakasih atas perhatian dan bantuannya. Agung yang terus berjuang bersama hingga matahari terbit, Imam, Affa, Lutfi, yang selalu membantu menghibur disaat-saat jenuh. Dika & Mala yang sangat membantu disaat-saat terakhir dengan segala bantuan printilannya. Bayu makasi buat printernya & Cain teman sesama dosen penguji yang memotivasi disaat akhir, dan banyak lagi. Terima Kasih. Jessica yang selalu ada disaat jenuh, walaupun menemani dari kejauhan, tetapi selalu mendukung lewat bantuan dan motivasinya. Teman-teman se-arsitek, atas perhatian, bantuan, dan permainan futsal yang selalu menghibur dari tengah minggu yang penah.

Masih banyak pihak lainnya yang telah membantu saya dalam banyak hal selama berkuliah hingga penulisan skripsi ini. Maaf, karena saya tidak bisa menyebutkan semuanya. Terima kasih banyak semuanya. Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini

nama : Rieky Jayanto Sunur  
NPM : 0606075901  
program Studi : Arsitektur  
departemen : Arsitektur  
fakultas : Teknik  
jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Perkembangan Pelabuhan Karangantu Dalam Konteks Historis dan Rencana  
Revitalisasi Kawasan Banten Lama

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada tanggal : 28 Juni 2010  
Yang menyatakan

(Rieky Jayanto Sunur)

## ABSTRAK

Nama : Rieky Jayanto Sunur  
Program Studi : Arsitektur  
Judul : Perkembangan Pelabuhan Karangantu Dalam Konteks Historis dan Rencana Revitalisasi Kawasan Banten Lama

Skripsi ini membahas tentang jejak-jejak sejarah peninggalan Kota Banten dan Pelabuhan Karangantu yang pernah menjadi salah satu pusat perdagangan yang sangat ramai, hingga sekarang kawasan ini mengalami degradasi pada kualitas dan kuantitas ruang didalamnya. Tinjauan terhadap literatur kota, sejarah kota Banten dan Pelabuhan Karangantu, serta arahan revitalisasi yang direncanakan oleh Pemerintah Provinsi Banten, tujuannya adalah memunculkan potensi-potensi yang dapat digunakan untuk mengembalikan vitalitas Pelabuhan Karangantu sebagai roda perekonomian lokal. Pengembangan pelabuhan menggunakan unsur-unsur pembentuk kota melalui sudut pandang Pelabuhan Karangantu; Konektivitas kota dan pelabuhan (*edge*), aksesibilitas Pelabuhan Karangantu (*path*), tata guna lahan kawasan Pelabuhan Karangantu (*district*), pusat aktivitas dan keramaian pada Pelabuhan Karangantu (*node*), dan karakteristiknya (*landmark*). Hasil penelitian menyarankan penyelesaian terhadap permasalahan yang ada dan analisa terhadap arahan revitalisasinya harus mempertimbangkan unsur budaya masyarakat setempat.

Kata Kunci:

Kawasan bersejarah, rencana revitalisasi, unsur pembentuk kota, Pelabuhan Karangantu, unsure budaya.

## ABSTRACT

Name : Rieky Jayanto Sunur  
Study Program : Architecture  
Title : The Development of Karangantu Port in Context of Historical and Revitalization Planning in Old Banten Area

This mini thesis focuses on the historical traces of Kota Banten heritage and Pelabuhan Karangantu which has ever been one of the busiest trade area. Until today, degradation occurs on quality and quantity aspects of the space within. The observation on city literature, history of Kota Banten and Pelabuhan Karangantu, as well as revitalization guidelines planned by the Government of Banten Province aims on triggering potentials to return the vitality of Pelabuhan Karangantu as the local economic generator. The development of the port using city elements through Pelabuhan Karangantu's point of view; connectivity between city and the port (edge), accessibility of Pelabuhan Karangantu (path), land use of Pelabuhan Karangantu area (district), activity centre and the crowd of Pelabuhan Karangantu (node) and the characteristics (landmark). The results of this research are some advices to solve the problems and analysis of the revitalization to consider the cultural aspects of the local citizen.

Keyword:

Historical site, revitalization plan, city elements, Karangantu Port, cultural aspects.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penulisan.....	3
1.4 Hipotesis Penulisan.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.6 Ruang Lingkup Penulisan.....	5
1.7 Sistematika Penyajian.....	5
<b>BAB 2 LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
2.1 Kota.....	7
2.2 Kota Bersejarah.....	8
2.3 Elemen Pembentuk Kota.....	9
2.4 Perkembangan Kota.....	11
2.4.1 Fungsional.....	11
2.3.2 Fisik.....	12
2.5 Banten Sebagai Sebuah Kota Bersejarah.....	14
2.6 Pelabuhan.....	14
2.7 Pembentukan Hubungan Pelabuhan dan Kota.....	15
2.8 Pelabuhan Sebagai Ruang Publik.....	19
2.9 Kota Banten Sebagai Kota Pelabuhan.....	20
2.10 Rencana Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Karangantu dan Sekitarnya.....	21
<b>BAB 3 DESKRIPSI KASUS.....</b>	<b>23</b>
3.1 Sejarah Banten Lama.....	23
3.1.1 Awal – Banten Girang.....	23
3.1.2 Permulaan – Banten Lama.....	24
3.1.3 Masa Keemasan Banten Lama.....	27
3.1.4 Masa Kemunduran Banten Lama.....	28
3.2 Banten Lama – Saat Ini.....	32
3.2.1 Path.....	32
3.2.2 Edge.....	34
3.2.3 District.....	36

3.2.4 Nodes.....	39
3.2.5 Landmark.....	41
<b>BAB 4 PEMBAHASAN.....</b>	<b>44</b>
4.1 Konektivitas Kota dan Pelabuhan.....	45
4.2 Aksesibilitas Pelabuhan Karangantu.....	54
4.3 Tata Guna Lahan Kawasan Pelabuhan Karangantu.....	62
4.4 Pusat Aktivitas dan Keramaian pada Pelabuhan Karangantu...	71
4.5 Karakteristik.....	75
<b>BAB 5 PENUTUP.....</b>	<b>77</b>
5.1 Kesimpulan.....	77
<b>DAFTAR REFERENSI.....</b>	<b>80</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Skematik Pelabuhan pada <i>energy revolution era</i> .....	16
Gambar 2.2	Skematik Pelabuhan pada <i>Infrastructural era</i> .....	16
Gambar 2.3	Skematik Pelabuhan pada <i>(auto)mobility era</i> .....	17
Gambar 2.4	Skematik Pelabuhan pada <i>globalization and internationalization of industry era</i> .....	18
Gambar 3.1	Peta Banten abad 16 dan peta skematik Banten abad 16.....	24
Gambar 3.2	Peta Kota Banten Abad 17.....	28
Gambar 3.3	Peta kota Banten Lama Abad 18.....	29
Gambar 3.4	Peta Kota Banten Abad 19.....	31
Gambar 3.5	Peta Satelit Kawasan Banten Lama Saat Ini .....	32
Gambar 3.6	Kondisi Eksisting Akses Darat Menuju Kawasan Banten Lama.....	33
Gambar 3.7	Kondisi Eksisting Pelabuhan Karangantu .....	34
Gambar 3.8	Kondisi Eksisting Sisi Pantai Bagian Utara Kawasan Banten Lama.....	35
Gambar 3.9	Tata Guna Lahan di Kawasan Pelabuhan Karangantu.....	36
Gambar 3.10	Kondisi Eksisting Daerah Permukiman Yang Berbatasan Langsung Dengan Sungai.....	37
Gambar 3.11	Kondisi Eksisting Kegiatan Industri di Pelabuhan Karangantu.....	38
Gambar 3.12	Peta Jalur Perdagangan Asia dan Eropa Abad 17.....	40
Gambar 3.13	Kondisi Eksisting disekitar Kawasan Pelabuhan Karangantu.....	41
Gambar 3.14	Kondisi Eksisting Kualitas Ruang Yang Rendah di Pelabuhan Karangantu .....	42

Gambar 3.15	Kondisi Bangunan Pos Pengawasan Bea dan Cukai Karangantu.....	42
Gambar 4.1	Peta skematik Letak Pelabuhan dan Pusat Perdagangan Abad 16.....	45
Gambar 4.2	Peta skematik Letak Pelabuhan dan Pusat Perdagangan Abad 17.....	46
Gambar 4.3	Peta skematik Letak Pelabuhan dan Pusat Perdagangan Abad 18.....	47
Gambar 4.4	Diagram Morfologi Perubahan Hubungan Kota dan Pelabuhan.....	49
Gambar 4.5	Peta Rencana Pengembangan Kawasan Banten Lama.....	51
Gambar 4.6	Peta Rencana Ruang Terbuka Hijau pada Kawasan Banten Lama.....	52
Gambar 4.7	Peta skematik Akses di Kota Banten Abad 16.....	55
Gambar 4.8	Peta skematik Akses di Kota Banten Abad 17.....	56
Gambar 4.9	Peta Kawasan Banten Lama Saat Ini .....	58
Gambar 4.10	Peta Rencana Pengembangan Jalan di Kawasan Banten Lama.....	60
Gambar 4.11	Tata letak Pusat Perdagangan di Banten Lama (kiri) dan Rekonstruksinya (kanan) abad 16.....	63
Gambar 4.12	Pusat Perdagangan di Karangantu Tahun 1596.....	64
Gambar 4.13	Tata Letak Pusat Perdagangan di Banten Lama Abad .....	65
Gambar 4.14	Rencana Pengembangan Struktur Ruang Kawasan Pelabuhan Karangantu .....	68
Gambar 4.15	Pengembangan Cluster Kawasan Pelabuhan Karangantu...68	
Gambar 4.16	Pengembangan Cluster dalam Kondisi Eksisting Pelabuhan Karangantu .....	70
Gambar 4.17	Peta Rencana Pengembangan Jalan di Kawasan Banten Lama terhadap Pelabuhan Karangantu .....	73

## DAFTAR LAMPIRAN

- Gambar 1. Morfologi Posisi Pelabuhan Karangantu dari Abad ke-16  
Hingga Abad ke-20
- Gambar 2. Morfologi Aksesibilitas Kota Banten dari Abad ke-16  
Hingga Abad ke-20
- Gambar 3. Morfologi Pusat Perdagangan dari Abad ke-16  
Hingga Abad ke-20

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Berdasarkan literatur Johannes Widodo (2004) dalam bukunya *The Boat and The City*, Banten, atau sekarang kita kenal dengan nama Banten Lama, dulunya merupakan daerah bagian dari Kerajaan Tarumanagara pada abad ke-5 yang memiliki pelabuhan utama yang sangat aktif dan memegang peran penting dalam perkembangan kotanya. Salah satu komoditi yang paling penting yaitu rempah-rempah yang berasal dari Jawa barat pun didistribusikan melalui pelabuhan ini.

Melihat potensi ini, Demak, kerajaan Islam yang saat itu sedang berkembang di pulau Jawa, berusaha melebarkan daerah kekuasaannya. Melalui Hasanuddin (anak dari Sunan Gunung Jati), tahun 1527, Banten diambil alih dan mengalami perubahan serta peningkatan ekonomi, terlebih dalam pengembangan pelabuhan dan tata kota Banten. Pelabuhan bernama Karangantu itu kemudian dibagi menjadi dua jalur besar, jalur internasional dan jalur lokal yang memanjang dari pusat kota, sehingga kegiatan ekonomi terkonsentrasi pada bagian timur kota.

Perubahan kekuasaan pada kota Banten terus terjadi karena perebutan kekuasaan dari berbagai pihak (VOC Belanda, Portugis, Inggris, juga Mataram), perebutan kekuasaan ini merupakan akibat dari berkembangnya Pelabuhan Karangantu yang sangat menguntungkan. Tahun 1609, VOC berhasil berkembang di Banten dan mulai memonopoli perdagangan didalamnya, sehingga pecahlah perang yang akhirnya membawa Raja Ranamanggala memenangkan perang ini dan meningkatkan kembali perdagangan lokal. Hal ini membuat Belanda dan Inggris akhirnya keluar dari Banten dan berpindah ke Sunda Kelapa pada tahun 1619. Melalui

pelabuhan Sunda Kelapa ini, J.P. Coen, yang saat itu merupakan gubernur Batavia membangun monopoli dalam semua kegiatan dagang di Banten dan menutup Pelabuhan Karangantu hingga kurang lebih 15 tahun, yang merupakan masa kelam Banten. Hingga akhirnya, pada masa kekuasaan Sultan Ageng Tirtayasa yang melakukan perjanjian damai dengan Batavia dan membangun kembali perekonomian Banten hingga masa keemasan. Namun pihak VOC tetap melakukan intervensi secara politik melalui anak dari Sultan Ageng, yaitu Sultan Haji. Sehingga pada tahun 1815, VOC dapat mengambil alih kedaulatan dan memecah Banten menjadi 3 kabupaten; Serang, Lebak, dan Caringin. Hal ini tentu membuat status Banten menjadi daerah yang lebih rendah.

Di akhir abad ke-19 dibangunlah jalur kereta api yang menghubungkan Batavia dan Merak, pelabuhan baru di daerah Selat Sunda, yang melewati kawasan Banten. Hal ini mengakibatkan semakin menurunnya aktivitas di Pelabuhan Karangantu. Dengan kondisi politik dan perekonomian yang sudah sangat buruk, pembukaan jalur transportasi baru ini membuat Banten semakin hilang bersama sejarah kota yang pernah menjadi salah satu jalur komoditi terpenting pada masanya.

Sekarang ini, Banten telah menjadi provinsi sendiri dengan pusat pemerintahan di daerah Serang, meninggalkan kawasan kedaulatan masa lampau yang terletak pada Banten utara (sekarang Banten Lama).

Dalam masa pemerintahan baru sekarang ini, Indonesia melakukan banyak perubahan, terlebih dalam bidang pariwisata di berbagai daerah dengan karakteristik masing-masing daerah, untuk memajukan perekonomian negara. Bali dengan budaya dan wisata pantainya, Jogja dengan kehidupan Kraton nya, Jakarta dengan kehidupan modernitasnya, maka Banten pun dapat ikut serta dalam perkembangan ini, mengingat sejarah dan budaya menarik kota Banten baik tata kotanya maupun Pelabuhan Karangantu yang memiliki andil terbesar dalam perkembangan kota Banten sejak awal ditemukan.

Oleh sebab itu, saya ingin mencoba untuk melihat kembali permasalahan dan potensi pada pelabuhan Karangantu, tentu sesuai dengan konteks revitalisasi kota Banten dalam usaha menjadikan kawasan pariwisata yang menarik. Serta melalui karya tulis ini, saya ingin mengungkapkan seberapa pentingnya Pelabuhan Karangantu sesuai dengan usaha pengembangan kawasan Banten Lama.

## **1.2 Rumusan Masalah**

- 1.2.1 Potensi-potensi apa sajakah yang dimiliki Pelabuhan Karangantu dan bagaimana hubungannya dengan konteks perkembangan Pelabuhan Karangantu dan rencana revitalisasi Kawasan Banten Lama?
- 1.2.2 Bagaimana dan apa saja usaha Pemerintahan Banten dalam perkembangan Pelabuhan Karangantu dalam konteks rencana revitalisasi Kawasan Banten Lama sebagai kawasan pariwisata?

## **1.3 Tujuan Penulisan**

- 1.3.1 Melihat dan mempelajari potensi positif dan negatif eksisting dari Pelabuhan Karangantu.
- 1.3.2 Menganalisis bagaimana rencana (*masterplan*) Pemerintahan Banten dalam usaha menjadikan Banten Lama sebagai kawasan pariwisata atau sebagai destinasi unggulan.

## **1.4 Hipotesis Penulisan**

- 1.4.1 Bahwa melalui studi sejarah dan studi lapangan, Pelabuhan Karangantu mengalami penurunan secara fisik dan fungsi di beberapa elemen pelabuhan dan harus mengalami peningkatan

untuk dapat mawadahi atau mengantisipasi rencana pengembangan wisata kota Banten Lama.

1.4.2 Bahwa Pemerintahan Banten sudah menetapkan program revitalisasi kawasan Banten Lama dan sekitarnya, dan memiliki rencana awal perubahan Pelabuhan Karangantu dan berbagai hal yang harus disesuaikan dengan poin pertama diatas.

## **1.5 Ruang Lingkup Pembahasan**

Ruang lingkup dalam tulisan ini membatasi kajian teori, kajian kasus, dan pembahasan yang terhubung dengan materi pelabuhan dan kota. Pelabuhan yang akan dibahas adalah Pelabuhan Karangantu dalam konteks sejarahnya (sejak awal berpindah dari Banten Girang, masa puncak kejayaan, dan masa kemunduran Kota Banten) dan rencana revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai kawasan pariwisata.

Kajian teori yang digunakan adalah teori yang telah ada dan diterima sebelumnya. Pada bab kajian kasus, saya mencoba melihat permasalahan yang terjadi melalui perspektif seorang pengunjung yang melihat kondisinya secara fisik. Sedangkan pada bab pembahasan, saya mencoba mencari penyelesaian atas permasalahan tersebut dengan kajian sejarah Kota Banten serta kajian rencana revitalisasi Kawasan Banten Lama menjadi kawasan pariwisata.

## **1.6 Manfaat Penulisan**

1.5.1 Pembaca dapat mengetahui potensi positif yang dimiliki Pelabuhan Karangantu dan sekitarnya untuk dapat lebih mendukung program revitalisasi Banten Lama.

1.5.2 Dapat memberikan solusi terhadap perkembangan Pelabuhan Karangantu merujuk pada *Masterplan* tata ruang/kota Banten yang dapat mendukung proses revitalisasi kawasan Banten Lama menjadi kawasan pariwisata dan destinasi unggulan.

## **1.7 Sistematika Penyajian**

Dalam penulisan, karya tulis ini akan disusun secara sistematis dengan susunan sebagai berikut:

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, hipotesis penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penyajian.

### **BAB II : KAJIAN TEORI**

Berisi tentang definisi dan teori yang digunakan dalam menganalisis masalah.

### **BAB III : DESKRIPSI KASUS**

Berisi tentang kondisi eksisting kawasan Pelabuhan Karangantu dan analisa permasalahan yang ditemukan baik berdasarkan survei secara langsung maupun data yang didapatkan, serta data tentang rencana pengembangan kawasan Banten Lama.

### **BAB IV : PEMBAHASAN**

Berisi tentang analisa terhadap permasalahan yang ditemukan pada bab sebelumnya, berdasarkan pada kajian teori yang dibahas pada bab dua. Analisa terhadap permasalahan juga melihat sejarah Kota Banten, kondisi kawasan Banten Lama sekarang, dan rencana pengembangan dari Pemerintah Provinsi Banten.

## BAB V : KESIMPULAN

Penarikan suatu kesimpulan dari hasil analisa yang merupakan solusi dan saran dari masalah-masalah yang telah dirumuskan pada bab pertama bagian rumusan masalah.

## BAB 2 KAJIAN TEORI

### 2.1 Kota

Sebuah kawasan dapat didefinisikan sebagai sebuah kota secara langsung dengan melihat batasannya secara geografi. Secara dasar, batasan tersebut merupakan sebuah pengakuan akan kedudukan dari kawasan tersebut. Selain itu, dalam sebuah kota juga terdapat hierarki kepemimpinan yang mengatur dan mengontrolnya, serta harus memiliki fasilitas-fasilitas penunjang kota, salah satunya adalah wadah hierarki tersebut dan yang terpenting adalah kota tersebut memiliki roda perekonomian yang menunjang perkembangan kota.

Namun tidak hanya sebatas itu, Kota, oleh Jonathan Raban, dalam bukunya *Soft City*, dapat dilihat melalui dua buah perspektif yang sangat berbeda, *City as a Hard city* dan *City as a Soft City*. *City as a Hard City* mencoba mendefinisikan kota melalui perspektif yang dapat dilihat oleh semua orang melalui posisi atau lokasi kota dalam peta, melalui statistik dari kota itu sendiri, ataupun melalui segi arsitekturnya sendiri secara fisik. Sedangkan *Soft City* mencoba mendefinisikan kota melalui perspektif yang lebih dalam, dan tidak dapat dilihat melalui sudut pandang seseorang yang tidak mengenal kota itu sendiri.

Menurut Jonathan Raban (1974), “*Soft City* is an ode to ‘the city as an encyclopedia,’ where in every spot, every shape, every building, far more meanings are stored than can ever be captured on maps or in statistics. Raban’s message is that the complexity of city life cannot be captured in rational models.” (Meyer, 1999)

Dalam hal ini, kota akan lebih dalam didefinisikan, bukan melalui benda atau hal-hal yang terlihat di kota tersebut secara fisik, melainkan melalui segala sesuatu yang justru tak terlihat oleh mata, namun dapat dirasakan oleh seseorang yang “mengenal” kota tersebut.

Definisi dari *Soft city* ini merupakan sebuah pemikiran yang keluar sebagai akibat dari ketakutan akan pembentukan sebuah kota yang hanya berdasarkan pola yang statis, atau yang saat itu disebut, fungsionalis, dimana kota dibentuk melalui fungsi-fungsinya tanpa ada pemikiran jauh tentang sejarah, mitos, aspirasi warganya, dsb. Ketakutan tersebut sangatlah wajar, dan harus diakui pemikiran inilah yang membuat kota menjadi menarik, bisa dibayangkan apabila kota hanya dibentuk melalui fungsi-fungsinya saja, mungkin nantinya setiap kota yang berada di daerah pesisir akan memiliki bentuk ruang publik yang sama, ataupun setiap ibukota yang memiliki peran dan fungsi yang mirip di setiap negara juga akan memiliki kesamaan ruang kota.

Selain itu, pemikiran tentang *City as a soft city* merupakan dasar untuk mendapatkan suatu hal yang kontekstual, sehingga apabila melihat melalui sudut pandang teori ini, maka unsur pembentukan kota tidak hanya berupa batasan, hierarki, fasilitas ataupun unsur ekonomi, tapi juga melalui masyarakatnya.

## **2.2 Kota Bersejarah**

Kemudian, pertanyaan ini mulai terlontarkan dalam pemikiran saya, Mengapa justru kota dapat dimengerti oleh hal-hal yang tak terlihat tersebut?

The city is a product of collective memory.

The physical and spatial form of the city is the product of its inhabitants, the manifestation of their culture along history.

(Widodo, 2004, h.1)

Johannes Widodo (2004), dalam bukunya, *The Boat and The City*, mencoba menjelaskan bahwa kota adalah sekumpulan memori dan budaya yang dihasilkan oleh orang-orang yang berada didalamnya dalam kurun waktu yang cukup lama (melalui perubahan atau transformasi kota). Ia juga mengartikan kota dan kehidupan urban didalamnya seperti tumpukan lembar tisu yang terdiri dari 3 buah lapisan; *morphological* (fisik, bentuk), *sociological* (aktivitas, fungsi), dan *philosophical* (Arti, simbol), yang bergerak dan berkembang dalam berbagai skala dan waktu.

Perkembangan ini menciptakan sebuah garis yang disebut sejarah. Sehingga sebuah sejarah sangat penting peranannya dalam mendefinisikan kota. Sehingga melalui sejarah dapat diketahui bagaimana sebuah ruang dapat terbentuk dan bagaimana masyarakat menciptakan kualitas ruang tersebut.

### **2.3 Elemen Pembentuk Kota**

Dalam mengembalikan Kawasan Banten Lama dan Pelabuhan Karangantu secara fisik dan fungsinya sesuai dengan Kota Banten pada masanya, perlu meninjau secara fisik bagaimana struktur kota ataupun segi arsitektur yang dulu pernah ada serta bagaimana jejaknya yang tersisa hingga saat ini. Unsur-unsur fisik kota ini dapat ditinjau dan disederhanakan sesuai dengan teori oleh Kevin Lynch (1960) yang melihat kota secara dasar, dalam buku *The Image of The City*. Menurut teori tersebut, elemen yang membentuk kesan dari sebuah kota, adalah elemen fisik, yang sejauh ini dapat dibedakan menjadi lima kategori.

- a. *Path*  
Merupakan elemen yang biasanya paling dominan dalam sebuah kota. *Path* inilah yang menghubungkan kawasan dalam kota, sehingga melalui unsur ini, manusia yang berada didalamnya dapat bergerak didalamnya untuk mengenali elemen-elemen kota lainnya. Bagi banyak orang, unsur *Path* ini merupakan salah satu yang paling dominan dalam pembentukan kesan sebuah kota. Unsur ini dapat berupa Jalan dengan berbagai skala sesuai dengan fungsinya.
- b. *Edges*  
Merupakan unsur yang memanjang, namun tak dapat digunakan oleh manusia. Unsur linear ini merupakan pembatas antara dua kegiatan yang berbeda. Walaupun merupakan unsur yang cukup besar, namun ia tidak dominan dalam pembentukan kesan. Fungsinya sebagai pembatas cukup membantu dalam pengorganisasian ruang dalam sebuah kota. Unsur ini dapat berwujud berupa tembok, garis pantai, rel kereta api, dan sebagainya.
- c. *District*  
Merupakan sebuah kawasan yang dapat dimasuki dan dikenali oleh manusia. Dalam unsur *district* biasanya memiliki sebuah kesamaan atau identitas yang dapat langsung dikenali dari dalam. Unsur ini juga dapat merupakan sebuah karakter dari kota apabila ia dominan.
- d. *Nodes*  
Merupakan sebuah simpul atau titik temu yang strategis. Unsur ini dapat digunakan oleh manusia sebagai tempat beraktivitas utama, sehingga unsur ini disebut sebagai konsentrasi, inti, atau pusat kegiatan pada suatu tempat.
- e. *Landmark*  
Merupakan unsur eksterior yang menjadi sebuah simbol dari sebuah tempat. Eksterior memiliki artian, dalam pengenalannya,

manusia tidak perlu masuk atau menggunakan unsur ini, namun dapat dikenali sekalipun dari jauh, atau bahkan justru dapat dilihat dari berbagai sudut. Unsur *Landmark* ini juga merupakan salah satu unsur dominan dalam pembentuk kesan dari sebuah kawasan.

## 2.4 Perkembangan Kota

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008), Kota (ko.ta) adalah dinding (Tembok) yang mengelilingi tempat pertahanan; daerah permukiman yang terdiri atas bangunan rumah yang merupakan kesatuan tempat tinggal dari berbagai lapisan masyarakat; dan daerah yang merupakan pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya. Dari definisi yang didapatkan pun, kota sangat diartikan secara fungsional dan fisiknya, itulah cara kita melihat kota yang tidak pernah kita kunjungi sebelumnya, kita hanya melihat data, statistik, arsitektural suatu bangunan didalamnya, kitapun dapat melihat melalui peta dimana letak kota tersebut, atau bagaimana fungsinya baik secara internal ataupun eksternal (hubungan dengan kota lainnya), cukup dari data inilah dapat kita gunakan untuk menjelaskan sebuah kota. Dengan cara demikian pulalah, menurut Han Meyer (1999), pihak tata kota dan pemerintahan mencoba mengembangkan kotanya.

### 2.4.1 Fungsional

Cara inilah yang pertama kali digunakan pada kota-kota tahun 1950-an, untuk membuat kota yang modern. Menanggapi isu - pada saat Perang Dunia II usai - banyak kota yang mulai memikirkan pemulihannya, maupun perkembangan selanjutnya. Perkembangan kota cara ini saat pertama kali di rencanakan, mendapat sangat banyak respon positif. Fungsional berarti sebuah

perkembangan yang sangat berhubungan dengan fungsi dari eksistensinya (atau jabatannya). Hal ini sangat menunjukkan pola pikir saat itu, bahwa kedudukan sebuah kota sangatlah penting, dan manusia adalah hal pendukung didalamnya, yang juga penting sebagai elemen kota.

Dan ternyata hal manusia itulah yang kemudian menjatuhkan konsep dari perkembangan fungsional itu sendiri.

#### 2.4.2 Fisik

Namun dalam perkembangannya, tipe fungsional kemudian tidak dapat menyediakan sebuah tempat untuk unsur budaya kota itu sendiri karena fungsi dan bentuk kota yang terkadang berubah-ubah seiring dengan berjalannya waktu dan masa. Oleh sebab itu, arsitek dan tata kota saat itu mulai berdebat untuk mendapatkan tipe perkembangan kota yang baik.

Pola perkembangan kota secara fisik pun mulai dilontarkan kembali. Kota memiliki pola, semua kota didunia ini memiliki berbagai macam pola dalam kotanya, sehingga, dalam perkembangannya tentu ini bukan merupakan hal yang baru. Tetap dengan tujuan untuk menyediakan tempat manusia menciptakan sebuah budaya, pola perkembangan kota secara fisik sebenarnya sangat memperhatikan struktur dasar dari sebuah kota. Tidak dapat dipungkiri, struktur sebuah kota tentu sangat berkaitan erat dengan fungsinya, namun yang perlu diperhatikan disini yaitu adanya sebuah struktur dasar yang tidak perlu berubah apabila fungsi sebuah kota berubah.

Dari struktur dasar tersebutlah diharapkan sebuah kota memiliki budaya yang dapat membedakannya dengan kota lainnya. Pola pikir inilah yang

dapat membedakan perkembangan kota secara fisik dibanding perkembangan kota melalui fungsinya. Pada pola perkembangan kota melalui fungsi, manusia diperhatikan, namun hanya sebagai pendukung dari elemen kota-kota yang bergerak dan berfungsi, dapat dikatakan manusia adalah mur dan roda didalam sistem tersebut. Apabila kondisi dunia berubah, dan mengakibatkan fungsi kota tersebut juga berubah, manusialah yang harus beradaptasi dan merubah aktivitas didalamnya, pola ini tentu sangat berguna untuk memajukan kota tersebut secara ekonomi dan politik.

Namun seperti yang telah disebutkan diatas, bentuk kota fungsional tersebut tidak dapat menampung kebudayaan masyarakat setempat yang telah tertanam dalam sebuah bentuk kota. Sangat berbeda dengan posisi manusia pada pola perkembangan kota secara fisik, manusia dianggap paling penting dan merupakan elemen yang membentuk perbedaan sebuah kota dengan kota yang lain. Perbedaan ini dapat disebut sebagai sebuah identitas atau karakteristik dari sebuah kota, yaitu unsur sejarah dan budaya

#### *Cultural Significance*

Kota yang berkembang secara fisik dijelaskan oleh Han Meyer (1999) dalam bukunya *City and Port*, memiliki sebuah pola dasar yang tidak berubah seiring dengan berjalannya waktu. Dalam pola dasar tersebut, manusia menciptakan budayanya sendiri, dan tentu budaya ini sangat erat hubungannya dengan tempat dimana mereka hidup, sehingga budaya itu sendiri telah melekat pula pada tempat tertentu. Budaya inilah yang menjadi inti, yang tidak perlu berubah, apabila fungsi dan bentuk sebuah kota harus berubah.

Unsur sejarah dan budaya inilah yang selalu dianggap sebagai keadaan yang kontekstual, juga tentunya dalam perkembangan sebuah kota.

Sehingga sebuah kota sebenarnya dapat dijelaskan melalui budayanya, disamping melalui data dan statistik kota tersebut, namun penjelasannya akan lebih bersifat subyektif, karena hanya orang yang pernah tinggal dan merasakan tempat tertentu tersebutlah yang dapat mendefinisikan budaya dari tempat tersebut dan manusia didalamnya secara objektif. Oleh sebab itu, apabila dihubungkan dengan teori Jonathan Raban, unsur sejarah dan budaya atau yang disebut “*Cultural significance*” ini merupakan elemen penting dari *Soft city*.

Pada perkembangannya kemudian, pola pengembangan sebuah kota tidak dapat lepas dari ketiga unsur tersebut; Fungsi, fisik, dan *Cultural Significance* dari kota tersebut.

## **2.5 Banten Sebagai Sebuah Kota Bersejarah**

Banten, yang memiliki sejarah yang panjang dan peran yang begitu besar di masa lampau, tidak akan dapat dijelaskan baik secara geografi maupun dari data statistik dengan luasan yang kurang dari seperempat provinsi Banten itu sendiri. Namun, melalui penjelasan sejarah dan budayanya (*as a Soft City*), kawasan Banten Lama merupakan kota yang lebih besar dari sekedar luasan fisiknya. Belakangan, kawasan Banten Lama seolah-olah hanya dikenal sebagai kawasan kecil yang hanya terdiri dari tumpukan-tumpukan batu bata peninggalan sejarah, atau bahkan tidak banyak orang yang mengetahui lokasi kawasan Banten Lama itu sendiri dan apa yang terdapat didalamnya.

## **2.6 Pelabuhan**

Pelabuhan secara harafiah dapat diartikan sebagai tempat berlabuh, yang dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2008, memiliki definisi berhenti, menurunkan sauh, berteduh, berdiam, dan menghentikan segala kegiatan. Dari definisi yang didapatkan, pelabuhan dapat diartikan ke dalam dua

sudut pandang berbeda; sebagai tempat berhenti untuk waktu yang cukup lama, dan sebagai tempat untuk berhenti sementara kemudian pergi.

Definisi inipun cukup untuk menjelaskan apa fungsi dari pelabuhan itu sendiri; sebagai tempat untuk berhenti dalam waktu yang cukup lama, pelabuhan memiliki peran sebagai sarana transportasi, medium air yang merupakan unsur terbanyak di bumi ini, tentu merupakan batas dari setiap pulau yang memotongnya, sehingga manusia pun mencoba menggunakan medium ini untuk keluar dari batasnya, oleh sebab itu, transportasi air ini kemudian menjadi sarana utama yang sangat dibutuhkan seiring dengan bertambahnya kebutuhan untuk memenuhi kebutuhan manusia diluar batasnya, selain sarana transportasi ini merupakan sarana yang paling cepat dan efisien sebelum majunya transportasi darat dan udara seperti saat ini. Karena merupakan sarana yang cukup cepat, maka nilai efisiensinya lebih tinggi dibanding sarana transportasi lainnya, sehingga pelabuhan yang merupakan tempat berlabuhnya transportasi laut ini menjadi tempat berhenti sementara, atau sebagai fasilitas berekonomi dan berpolitik.

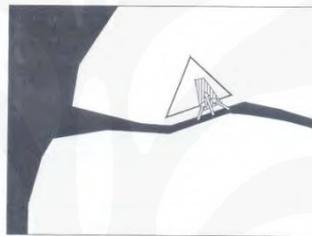
Fungsi sebagai pelabuhan transit untuk berekonomi ataupun berpolitik, inilah yang menjadikan pelabuhan sebagai pusat ekonomi dan kehadirannya menjadi elemen penting dalam sebuah kota. Sehingga sejak pertama kali pelabuhan terbentuk, dan akan jauh dari kotanya, artinya, kota dan pelabuhan memiliki hubungan erat, pelabuhan membutuhkan kota sebagai tempat kebutuhan dari barang-barang yang diperdagangkan, atau keperluan sementara, sedangkan kota membutuhkan pelabuhan sebagai pintu masuk dari dunia luar.

## **2.7 Pembentukan Hubungan Pelabuhan dan Kota**

Pembentukan hubungan kota dan pelabuhan sendiri berkembang seiring berkembangnya kota, yang menurut Kondratieff, seorang pakar ekonomi, dijelaskan dalam buku *City and Port* oleh Han Meyer (1999), bahwa

semua periode yang terjadi pada abad ke-19 dan 20 dapat dijelaskan dalam lima periode:

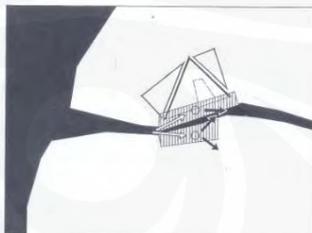
a. 1782-1845: *the energy revolution*,



Gambar 2.1 Skematik Pelabuhan pada *energy revolution era*  
(Sumber: "Long-Wave Theory", Kondratieff)

Dimana kota-kota baru terbentuk dan ekonomi mulai berfungsi sebagai alat dalam kota tersebut. Manusia mulai membuat tempat tinggal di tempat-tempat yang sebelumnya tidak pernah tersentuh hingga pada bagian dekat daerah laut. Dermaga pun mulai terbentuk sebagai sarana masyarakat setempat untuk bermata pencaharian dan sebagai jalan publik. Sehingga pada saat itu kota masih bersifat tertutup, dan hubungan kota dan pelabuhan sangat dekat serta menjadi satu.

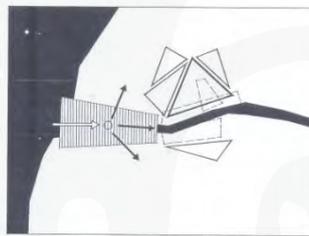
b. 1846-1892: *the infrastructural era*,



Gambar 2.2 Skematik Pelabuhan pada *Infrastructural era*  
(Sumber: "Long-Wave Theory", Kondratieff)

Kota mulai berkembang, infrastruktur pun mulai terbentuk dan berdampak pada pelebaran kota keluar dari batas awalnya. Kota-kota yang besar pun mulai menjamah kota-kota kecilnya. Bentuk-bentuk kota pun mulai menjadi kesatuan regional dan kemudian nasional - walaupun tetap memiliki perbedaan yang sangat nyata antara pusat kota dan pedesaan - sehingga struktur pelabuhan dan sekitarnya pun menjadi satu bagian dominan karena kedekatannya. Sejak saat itulah, kota dan pelabuhan bisa memiliki jarak, kota pun mulai menjadi sasaran destinasi dari luar. Sehingga sifat kota yang dulunya tertutup menjadi lebih terbuka.

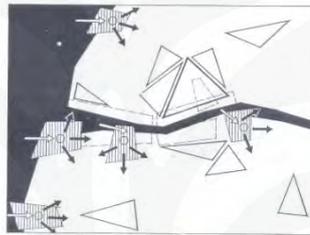
c. 1893-1948: *increase in (auto)mobility*,



Gambar 2.3 Skematik Pelabuhan pada *(auto)mobility era*  
(Sumber: "Long-Wave Theory", Kondratieff)

Berkembangnya kota menjadi kota metropolitan, konsentrasi mulai terpusat pada optimalitas bidang ekonomi, banyak perusahaan kemudian mencari jalan keluar untuk membangun gudang dan daerah industri dekat dengan pelabuhan. Hal ini tentunya akan menambah banyak keuntungan, selain karena nilai lahan yang lebih murah dan lebih luas diluar kota, biaya transportasi daratpun secara otomatis dapat ditekan seminimal mungkin. Dibeberapa pelabuhan bahkan hingga kehilangan fungsi utamanya, yaitu sebagai gudang untuk kota dan sebagai tempat transit. Daerah urban yang biasanya tinggal disekitar pelabuhan pun mulai mengecil dan terlihat terbagi dua dengan dengan kompleks industri.

- d. 1949-1998: *globalization and internationalization of industry,*



Gambar 2.4 Skematik Pelabuhan pada *globalization and internationalization of industry era*

(Sumber: “Long-Wave Theory”, Kondratieff)

kebutuhan kota yang semakin banyak dan besar, menimbulkan tumbuhnya ekonomi yang semakin besar, sehingga di sebut “office era”, sehingga pelabuhan memiliki fungsi yang sangat dominan, yaitu sebagai tempat distribusi utama. Konteks ini tentu sangat berbeda dengan fungsi pelabuhan sebagai tempat transit. Kota semakin terbuka dan semakin luas, seiring dengan berkembangnya transportasi darat. Sebagai tempat distribusi utama, sebuah pelabuhan utama tidak akan cukup untuk menampung banyaknya barang, sehingga muncullah pelabuhan-pelabuhan distribusi lainnya yang terhubung dengan pelabuhan utama yang merupakan perkembangan dari pelabuhan yang paling besar.

Pada periode ini, jarak pelabuhan dan kota semakin terpisah, dan masing-masing terhubung dengan ruang publik yang terbentuk disekitarnya.

- e. 1999-2048: *an increasingly interwoven quality networks*, merupakan periode mengalami perpindahan informasi secara cepat dalam berbagai jaringan yang menyentuh segala aspek. Pelabuhan harus tetap berkembang seiring dengan berkembangnya kota yang semakin jauh dan tanpa batas. Menurut Han Meyer (1999) dalam bukunya, pelabuhan saat ini tergambarkan persis seperti saat pelabuhan terbentuk dan berkembang akibat adanya transportasi laut yang saat itu juga sangat berkembang di abad ke-19.

Old harbour areas are assuming a strategic position as part of the new urban landscape, as a link leading to the realization of a new association between residential function and traffic function, between local network and global network.

## 2.8 Pelabuhan Sebagai Ruang Publik

Pada setiap periode, walaupun fungsinya semakin berkembang, pelabuhan tetap menjadi ruang publik bagi warga urban disekitarnya, karena pelabuhan merupakan salah satu fasilitas bermata pencaharian yang cukup luas. Pelabuhan sendiri merupakan ruang publik yang berkembang.

Han Meyer (1999) menyebutkan, ruang privat dan ruang publik pada abad ke-19 merupakan teori dasar dalam pembentukan ruang, artinya setiap ruang akan memiliki fungsi yang sangat jelas, sehingga tidak akan mengalami penyalahgunaan ruang. Pada saat itu, menurut Jan Oosterman (1993), ruang publik dapat didefinisikan dalam 5 kategori; *Public space as sacred space, as secure space, as democratic space, as commercial space, and as heterogeneous traffic space*. Itulah jenis ruang publik saat itu, sangat jelas dan dapat didefinisikan dalam kategori-kategori tersebut. Namun semakin luasnya daya pikir dan kebutuhan dari manusia menyebabkan terjadinya modernitas, yang juga terjadi pada ruang

publiknya. Dalam bukunya, *City and Port*, Han Meyer menyebutkan tentang ruang publik baru yang terbentuk dimasyarakat,

Jan Oosterman, 1993, *The new dimension of modern times*, however, allowed public space to fulfill all these various functions simultaneously; new public space was the place where business could be transacted while the latest news was being discussed, where public administration buildings were located alongside cultural facilities, while traffic flowed through on the way to every conceivable destination. (Meyer, 1999, h.28)

Menurut Walter Benjamin (1939), dalam bukunya, *The Writer of Modern Life*, menyebutkan ruang publik modern adalah mengenai perbedaan penggunaan ruang publik dan interpretasi terhadap ruang itu sendiri yang menjadi satu dalam satu ruang.

## 2.9 Kota Banten Sebagai Kota Pelabuhan

Seiring dengan berjalannya waktu dan berkembangnya fungsi dari pelabuhan, tentu ruang publik didalamnya akan ikut serta berubah dan berkembang. Saat pertama kali terbentuk, pelabuhan dan kota merupakan satu kesatuan yang tertutup, dermaga merupakan jalan publik biasa, dan fungsi dari pelabuhan itu sendiri hanya untuk sekedar sebagai sarana bermata pencaharian dari warga setempat. Namun fungsi dari pelabuhan yang terus berkembang dan meluas dan mengalami modernitas, menyebabkan kemudian terbentuklah ruang publik yang baru, dimana berbagai fungsi publik menjadi satu; tempat tinggal, transit, berdagang, berkumpul, distribusi, penyimpanan barang-barang, dan lain sebagainya.

Sejak awal abad ke-16, Banten berpindah tempat ke kawasan pesisir untuk mendapatkan dan memanfaatkan potensi dari laut utara, sehingga unsur terpenting yang menjadi awal pembentukan kota adalah pelabuhan, yang

sekarang dikenal dengan Pelabuhan Karangantu. Selama proses perkembangan kota, ruang publik utama kota pun terdapat pada kawasan Pelabuhan Karangantu ini. Oleh sebab itu, hubungan keduanya tak dapat dipisahkan dan memenuhi sebuah karakter Kota Pelabuhan.

### **2.10 Rencana Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Karangantu dan sekitarnya**

Berdasarkan Pemerintah Provinsi Banten, Dinas Bina Marga dan Tata Ruang (2009) dalam Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu, maka akan dilakukan pengembangan dan perbaikan yang terkait dengan berbagai isu masalah yang ada didalam kota Banten Lama dan Pelabuhan Karangantu.

Hal ini tentu berhubungan dengan ditetapkannya kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam Peraturan Daerah Kabupaten Serang No. 9 Tahun 1990 sebagai Kawasan peninggalan Sejarah dan Keparbakalaan Banten Lama dan sebagai Taman Wisata Budaya sedangkan Kawasan Pelabuhan Karangantu merupakan pelabuhan pengangkutan kayu dan ikan.

Selain itu, beberapa peraturan terkait benda cagar budaya yang menjadi dasar diantaranya, yaitu:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Benda Cagar Budaya
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1993 Tentang Pelaksanaan Undang-undang republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Benda Cagar Budaya
3. Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor 064/U/1995 Tentang Penelitian dan Penetapan Benda Cagar Budaya dan / atau situs.

Berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan diatas, tentu menguatkan potensi kawasan Pelabuhan Karangantu untuk menjadi fasilitas pendukung utama rencana pengembangan kota Banten Lama, selain sebagai pusat roda ekonomi kota, juga menjadi unsur pengembangan pariwisata.

Serta dalam Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Kecamatan Kasemen tahun 2002-2017, Kawasan pengembangan Banten Lama dan Karangantu berada pada:

1. Pelabuhan kayu dan ikan Karangantu sebagai titik transit arus barang akan memiliki peran yang sangat penting tidak saja untuk kawasan sekitarnya tetapi juga untuk seluruh wilayah Kecamatan Kasemen, bahkan wilayah-wilayah yang lebih luas lagi. Hal ini menunjukkan respon terhadap kebijakan transportasi laut yaitu mewujudkan pengembangan dan pengelolaan pelabuhan regional. Dalam kebijakan ini, disebutkan bahwa Karangantu diarahkan untuk menjadi pelabuhan nasional.
2. Sektor wilayah Banten Lama sebagai salah satu sektor andalan Kecamatan Kasemen dan Kabupaten Serang.

Sedangkan, rekomendasi pengembangan Pelabuhan Karangantu ditekankan pada:

1. Penataan Kawasan dengan zona yang tertib
2. Penyusunan Peraturan / Perda Kawasan

## **BAB 3**

### **DESKRIPSI KASUS**

#### **3.1 Sejarah Banten Lama**

Tinjauan sejarah tentang awal Kota Banten sejak berpindah dari daerah Banten Girang, masa puncak kejayaannya, hingga masa kemunduran Kota Banten, yang terhubung langsung dengan perkembangan pelabuhannya, Pelabuhan Karangantu, akan dibahas melalui tiga pembagian masa tersebut. Tinjauan ini merupakan kajian literatur yang berdasarkan pada tulisan Jacques Dumarçay & Michael Smithies (1998) dalam buku *Cultural Sites of Malaysia, Singapore, and Indonesia*, serta Johannes Widodo (2004) dalam bukunya *The Boat and The City*.

##### **3.1.1 Awal Keberadaan Banten Girang**

Banten, pada awalnya merupakan bagian dari kerajaan Hindu Tarumanagara dan sejak abad ke-5, dan sejak abad ke-9 sudah menjadi daerah destinasi perdagangan karena letak pelabuhannya yang cukup strategis bagi pedagang-pedagang yang berasal dari Cina, Indocina, dan India. Sungai Cibanten yang berada dekat dengan kota merupakan penghubung pusat kota, Banten Girang, dengan pelabuhan di muara sungai. Sehingga sejak zaman dulu, sungai Cibanten inilah yang merupakan potensi utama berlangsungnya kehidupan di Banten.

Awal abad ke-16, Demak - kerajaan Islam yang saat itu sedang berkembang dan meluas di pulau Jawa – melihat lemahnya kerajaan Hindu saat itu dan potensi besar yang dimiliki oleh pelabuhan Banten. Sehingga akhirnya pada tahun 1524, pasukan Demak dipimpin oleh Nurullah (Faletehan, atau yang dikenal dengan nama Sunan Gunung Jati),

menyerang dan menaklukkan Banten Girang, dan menjadikannya penguasa Islam pertama di Banten Girang.



Gambar 3.1 Peta Banten abad 16 dan peta skematik Banten abad 16

(Sumber: *The Boat and The City*, dan <http://baiturrahman08.blogspot.com>, 2009)

### 3.1.2 Permulaan – Banten Lama

Pada tahun 1527, melalui bantuan dari anaknya, Hasanuddin, Faletihan menyerang Banten (Banten Lama) – yang saat itu masih dikuasai oleh kerajaan Hindu-Budha Prabu Pucuk Umun - dan Sunda Kelapa, salah satu pelabuhan yang cukup maju di sebelah timur Banten, kemudian memindahkan pusat kekuasaan ke Banten (Banten Lama) arah utara dari Banten Girang, daerah pesisir yang memang sudah cukup lama menjadi pusat perdagangan Banten Girang. Tujuannya tak lain adalah untuk memonopoli pelabuhan di Banten ini dan mencegah agar bangsa Portugis tidak dapat masuk. Saat itu Portugis telah cukup lama melakukan aktivitas perdagangan di Pulau Jawa. Pada masa kekuasaan Faletihan, ia membangun Masjid pertama di Banten Lama yang dikenal dengan nama Pecinan Tinggi, di sebelah barat sungai Cibanten, dekat dengan daerah pecinan. Kemudian ia juga membentuk pusat kota didelta sungai Cibanten, sehingga letaknya diapit oleh dua sungai di timur dan barat, serta dikelilingi pula oleh anak sungai di sebelah utara dan selatan. Sungai pengapit yang berada disebelah timur dan barat Banten Lama ini yang merupakan pecahan dari sungai utama Cibanten kemudian dikembangkan

menjadi pelabuhan internasional disebelah barat, dan pelabuhan lokal di sebelah timur yang dikenal dengan nama Karangantu.

Disekitar pelabuhan Karangantu, terdapat area yang cukup luas yang kemudian digunakan untuk berbagai kegiatan perdagangan, dan menjadikan kawasan tersebut sebagai pusat ekonomi kota. Kota Banten ini terbagi menjadi empat oleh dua buah jalan utama, yang terbentang dari utara-selatan dan timur-barat, pada bagian tengahnya terdapat alun-alun, ruang publik yang terbuka luas yang digunakan untuk melakukan acara kerajaan atau untuk mengadakan turnamen. Istana kerajaan, yang diberi nama Surosowan, terletak disebelah selatan dari alun-alun dan dikelilingi oleh permukiman para petinggi kerajaan.

Tahun 1552, tahta kerajaan diserahkan kepada Hasanuddin. Salah satu bangunan penting yang dibangunnya adalah Masjid Agung disebelah barat dari alun-alun pada tahun 1556, dan masih berdiri hingga sekarang. Tahun 1568, Hasanuddin memisahkan diri dari Demak, dan sekitar tahun 1570-1580an, ia membangun tembok yang menutupi pusat kota, namun kawasan pelabuhan Karangantu dan pusat perdagangan berada diluar tembok kota, hal ini untuk mengatasi pertumbuhan penduduk dan ekonomi yang sangat tinggi. Kemudian sekitar tahun 1580-1595an, dibangunlah danau buatan Tasik Ardi disebelah selatan kota untuk menyuplai air bersih dan irigasi.

Tahun 1596, Banten memasuki masa-masa kemunduran saat Sultan Maulana Muhamad – cucu dari Hasanuddin – dibunuh saat hendak mengambil alih pelabuhan di Palembang, Sumatra. Saat itu, Banten masih menjadi salah satu destinasi perdagangan yang paling ramai dengan populasi hingga 100.000 jiwa pada akhir abad ke-16. Tidak lama setelah itu, pada tahun 1601, terjadi pertempuran laut antara bangsa Portugis, yang saat itu menjadi pedagang utama rempah-rempah di Banten, dengan Belanda. Kemenangan Belanda atas Portugis pada tahun 1603 ini

memberikan otoritas terhadap VOC (Perusahaan Hindia Timur Belanda) untuk menguasai perdagangan rempah-rempah dan membangun gudang penyimpanan di Banten. Pertumbuhan VOC sangat pesat karena sejak tahun 1602, perusahaan ini dibentuk dan diberikan kekuasaan penuh atas aktivitas kolonial di wilayah nusantara dan hak monopoli terhadap perdagangan didalamnya. Tujuan VOC itu sendiri adalah untuk mempertahankan monopoli perdagangan rempah-rempah di nusantara, namun dilakukan dengan berbagai cara hingga cara pemerasan dan kekerasan. Tahun 1608-1610, VOC mulai berkembang dan memulai usaha monopoli di Banten dengan bantuan dari Inggris, krisis ekonomi pun terjadi di Banten, kemudian terjadilah perang saudara didalam Banten.

Tahun 1609, Raja Ranamanggala memenangkan perang saudara dan memutuskan untuk mengembalikan kekuasaan Banten dan kekuatan dagangnya. Keputusan ini sangat merugikan bagi Belanda dan Inggris, akibatnya pada tahun 1619, Belanda keluar dari Banten dan pindah ke Batavia, yang memiliki pelabuhan Sunda Kelapa - saat itu juga merupakan pelabuhan transit yang cukup ramai. Oleh gubernur Batavia saat itu, J.P.Coen, ia membangun monopoli di berbagai kegiatan perdagangan dan menutup pelabuhan di Banten hingga kurang lebih 15 tahun. Akibatnya, Inggris pun keluar dari Banten dan banyak pedagang Cina yang tidak dapat berdagang kembali di Banten dan akhirnya beralih ke Batavia. Keadaan ini memaksa Raja Ranamanggala untuk turun dari jabatannya.

Keadaan ini justru semakin baik pada tahun 1626, saat para pedagang dari Cina yang membangun hubungan baik dengan para pedagang Cina di Batavia, melalui hubungan ini, mereka mencoba menjalin hubungan politik antara Banten – Batavia. Akhirnya tahun 1628, Inggris kembali masuk ke Banten dan mengembangkan komoditi baru yaitu gula.

### 3.1.3 Masa Keemasan Banten Lama

Tahun 1628, Kerajaan Mataram yang berada di Jawa tengah dibawah kekuasaan Sultan Agung sedang gencar ingin menaklukkan pulau Jawa. Oleh sebab itu pada tahun 1637, Banten membangun tembok kembali untuk mencegah serangan dari Mataram dan VOC, keadaan inipun memaksa adanya perlindungan juga terhadap Karangantu dan berbagai tempat tinggal dari warga asing seperti pecinan dan tempat tinggal warga Eropa. Para penduduk yang tinggal disekitar sungai pun akhirnya pindah ke dalam tembok untuk mendapatkan perlindungan juga.

Tahun 1648, Banten berhasil mengalahkan serangan Mataram yang berasal dari Cirebon dalam pertarungan laut – saat itu, Cirebon merupakan bagian barat dari provinsi Mataram. Tahun 1651, Sultan Ageng Tirtayasa diangkat menjadi Sultan Banten. Saat itu, konflik dengan Batavia dan Mataram tak kunjung selesai, sehingga mengganggu kondisi ekonomi. Atas tekanan dari para pedagang, akhirnya ditanda-tanganilah perjanjian damai antara Banten dan Batavia pada tahun 1659.

Sejak penandatanganan perjanjian ini, banyak dilakukan pembenahan terhadap infrastruktur kota Banten yang terhubung dengan Batavia, salah satunya adalah proyek perencanaan irigasi dan pengembangan perkebunan disepanjang pantai utara. Hal ini mengakibatkan semakin kuatnya kehidupan agraris di Banten, ditandai pula dengan semakin tingginya populasi Banten yang mencapai 150.000 jiwa pada tahun 1670an dimasa kekuasaan Sultan Ageng Tirtayasa. Kondisi benteng kota pun dikonstruksi ulang (perubahan bentuk dari bentuk zigzag benteng sebelumnya) dan dibenahi kembali dengan perkuatan dan dilengkapi dengan persenjataan.



Gambar 3.2 Peta Kota Banten Abad 17  
 (Sumber: Michrob, 1993;62)

Pada akhirnya Banten mencapai masa kejayaannya, menjadi pelabuhan internasional yang sangat ramai, didukung dengan keputusan Sultan Ageng yang memonopoli kegiatan dagang rempah-rempah saat itu. Namun keinginan Banten untuk menguasai Cirebon gagal akibat bergabungnya VOC dan Mataram, akhirnya Sultan Ageng mengundurkan diri tahun 1678 setelah 27 tahun memimpin Banten, dan menyerahkan kursi kepemimpinan kepada anaknya, Sultan Haji.

### 3.1.4 Masa Kemunduran Banten Lama

Tahun 1680, terlihat banyak sekali campur tangan VOC dalam membenahan infrastruktur Banten; pembangunan benteng Surosowan oleh salah satu pembelot VOC, Lucaszoon Cardeel, dan perenovasian Masjid Agung serta penambahan menara masjid pada halaman depan. Namun campur tangan inilah yang mengembalikan peran VOC di Banten. Melalui Sultan Haji, VOC berhasil memberikan pengaruhnya dan menangkap Sultan Ageng (yang saat itu masih menjadi orang yang bekerja dibalik layar kerajaan), dan mengirimnya ke Batavia sebelum akhirnya wafat di

**Universitas Indonesia**

tahun 1692. VOC semakin berkuasa di Banten, dan memaksa Sultan Haji untuk menandatangani kontrak dengan Belanda, hal ini mengakibatkan Banten kehilangan hak otonominya. Bahkan melalui Sultan Haji, Belanda menuntut diusirnya para warga asing yang berada di Banten agar VOC dapat mengambil alih dan memonopoli perdagangan rempah-rempah.

Tahun 1685 dibangunlah Benteng Speelwijk disebelah barat laut dari pusat kota, yang digunakan sebagai gerbang masuk di pelabuhan internasional Banten. Benteng ini menunjukkan betapa kuatnya politik Belanda atas Banten.



Gambar 3.3 Peta kota Banten Lama Abad 18

(Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/Sultanate\\_of\\_Banten](http://en.wikipedia.org/wiki/Sultanate_of_Banten))

Benteng yang melindungi kota Banten kemudian dihancurkan, dan dilakukan pembenahan ulang pada kanal-kanal yang masuk kedalam pusat kota. Populasi Banten pada tahun 1694 (awal abad ke-18) itu hanya 31.848.

Beberapa kanal pun dibuat disekitar benteng Surosowan dan benteng Speelwijk, kota Banten pun sudah tak di lingkari dengan tembok pelindung. Masa-masa Banten yang dulu terkenal sebagai pusat perdagangan di pulau Jawa pun berakhir sekitar tahun 1800 karena menurunnya aktivitas perdagangan di pelabuhan Karangantu, salah satu

**Universitas Indonesia**

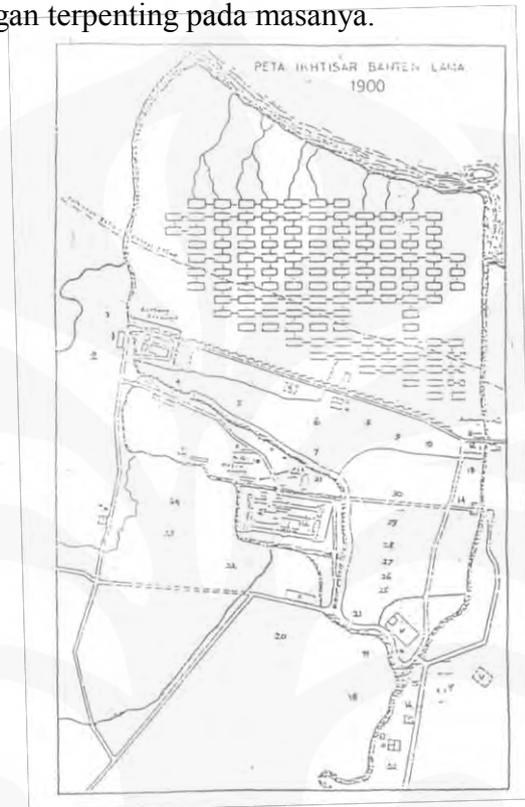
faktor utamanya adalah terjadinya sedimentasi, dan juga karena berkembangnya Batavia sebagai pusat ekonomi dan politik yang baru. Tahun 1795, Banten mengalami penurunan populasi dikarenakan banyaknya warga asing yang ikut keluar meninggalkan Banten. Sebagian yang bertahan hanyalah penduduk didaerah pecinan, yang justru mengalami pelebaran hingga area selatan, bahkan didaerah yang sebelumnya ditempati oleh warga Inggris, dibangun vihara baru pada tahun 1747 dan berkembang hingga hari ini melalui beberapa proses restorasi.

Awal abad ke-19 merupakan akhir dari perjalanan panjang Banten. Tahun 1808, Belanda menyerang Banten dan menghancurkan benteng Surosowan. Tahun 1809, Belanda, dibawah pimpinan Gubernur Jendral Daendels, membangun jalur baru sebagai jalur transportasi utama dibagian pantai utara pulau Jawa yang menghubungkan Anyer dan Serang (dulu Banten Girang, berada disebelah selatan Banten Lama). Jalur ini disebut jalur pantura (Pantai utara) dan sampai sekarang dikembangkan hingga menghubungkan Jakarta dan Surabaya.

Tahun 1815, Sultan Banten memindahkan kerajaan ke benteng Kaibon yang terletak disebelah selatan dekat dengan percabangan sungai Cibanten. Tahun 1816, Belanda mengambil alih kedaulatan Banten, dan membagi Banten menjadi tiga kabupaten; Serang, Lebak, dan Caringin. Hal ini tentu membuat status Banten menjadi daerah yang lebih rendah.

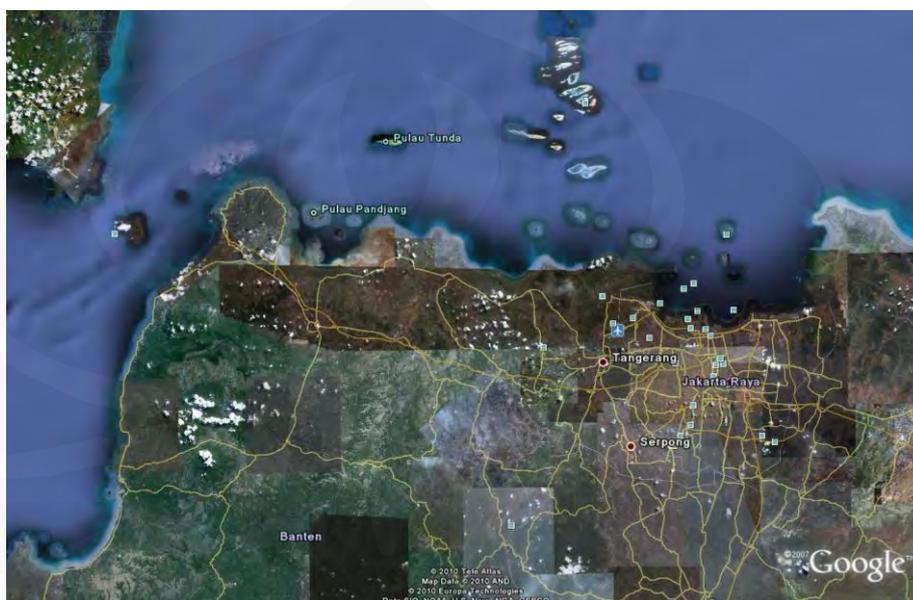
Di akhir abad ke-19 dibangunlah jalur kereta api yang menghubungkan Batavia dan Merak - pelabuhan baru di daerah Selat Sunda - yang melewati kawasan Banten. Hal ini mengakibatkan semakin menurunnya aktivitas di Pelabuhan Karangantu karena beralihnya sebagian besar kegiatan ke Batavia dan Merak. Dengan kondisi politik dan perekonomian yang sudah sangat buruk, pembukaan jalur transportasi baru ini membuat

Banten semakin terkubur bersama kota yang pernah menjadi salah satu jalur perdagangan terpenting pada masanya.



Gambar 3.4 Peta Kota Banten Abad 19  
(Sumber : Yekti Nugraheni, 1998)

## 3.2 Banten Lama – Saat Ini



Gambar 3.5 Peta Satelit Kawasan Banten Lama Saat Ini  
(Sumber: Google Earth, 2007)

Untuk menganalisa kondisi eksisting dan mengidentifikasi masalah dari kawasan Banten Lama, perlu dilakukan analisa terkait kepentingan dari poin eksisting tersebut sebagai elemen pembentuk visual kota kepada orang yang mengunjungi kawasan tersebut. Setiap poin eksisting menjadi penting karena setiap unsur kota yang menarik akan menjadi kualitas fisik suatu kawasan atau lingkungan wisata yang kuat yang dapat diterima oleh pengunjung. Oleh sebab itu, perlu melihat eksisting melalui 5 kategori elemen pembentuk kota dan pengalaman dalam kota.

### 3.2.1 Path

Untuk mencapai kawasan Banten Lama ini, dapat menggunakan jalur utama yaitu melalui jalur darat. Jalan tol telah ada dan cukup lama dibangun dalam akhir masa kependudukan Belanda tahun 1809, yang menghubungkan antara Anyer dan Serang, disebut sebagai jalur Pantura (Pantai utara). Kemudian, untuk mencapai Banten Lama, harus menempuh

jalan penghubung ke arah utara. Jalan dua arah ini merupakan jalan utama yang terhubung langsung dengan kawasan Banten Lama. Untuk dua kendaraan yang bersamaan dalam dua arah yang berbeda, jalan yang hanya terdiri dari dua jalur ini menjadi sempit dan tidak menunjukkan atau merepresentasikan jalur yang menuju ke sebuah destinasi wisata.



Gambar 3.6 Kondisi Eksisting Akses Darat Menuju Kawasan Banten Lama  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Artinya orientasi pengembangan Kawasan Banten Lama masih belum jelas dan tidak terarah.

Jalur laut saat ini hanya menjadi jalur perdagangan oleh para nelayan ataupun para penjual kayu. Kesan pelabuhan Karangantu sebagai pelabuhan transit pun telah lama hilang sejak Belanda memonopoli pelabuhan Sunda Kelapa dan menutup pelabuhan Karangantu dari berbagai aktivitas perdagangan, sehingga Karangantu pun semakin sepi dan tak terawat; terjadinya sedimentasi yang semakin meningkat sehingga kapal hanya dapat melaut saat pasang dan kapal yang padat merapat ke pelabuhan hanyalah kapal-kapal kecil.



Gambar 3.7 Kondisi Eksisting Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Selain itu, kondisi fisik akses pelabuhan pun sangat buruk disebabkan oleh kondisi perkerasan jalan yang tidak memungkinkan kendaraan mobil kecil ataupun motor untuk melintas di atasnya dan sanitasi disekitar pelabuhan yang rendah.

Isu infrastruktur yang terjadi yaitu aksesibilitas Pelabuhan Karangantu yang rendah. Hal ini menunjukkan perlunya perhatian terhadap jalan kendaraan dan jalur transportasi air serta kualitas *Path* yang hadir didalamnya. Secara keseluruhan kawasan Banten Lama, apabila memasuki kawasan Pelabuhan Karangantu melalui darat dari kota, dapat dirasakan perbedaan hierarki jalan yang terbentuk pada pemisahannya. Jalan di kawasan kota Banten Lama sudah cukup nyaman, dengan perkerasan jalan yang cukup baik serta jalanan disekitar kawasan pusat yang sudah cukup lebar, sedangkan jalan di area pelabuhan secara fisik tidak terlalu lebar, tanpa median jalan, garis sepadan bangunan yang tidak jelas, dan perkerasan jalan yang buruk. Perbedaan ini menunjukkan tidak adanya perawatan dan kepedulian oleh pihak pemerintah daerah terhadap potensi Pelabuhan Karangantu dan kondisinya yang sudah semakin menurun.

### 3.2.2 Edge

Secara fisik, pantai sebagai ujung utara dari kawasan Banten Lama saat ini tidak dapat digunakan sebagai daerah wisata pantai. Pembentukan pantai

utara ini sebenarnya terjadi sebagai akibat dari sedimentasi, sehingga tidak seperti pantai biasanya, yang menumpuk menjadi batas pantai ini adalah lumpur sedimentasi tersebut. Sedimentasi ini terjadi secara berkala sejak Banten bergeser ketepi pantai ini pada abad ke-17. Sedimentasi ini juga menyebabkan semakin memanjangnya bagian utara Banten Lama. Perpanjangan ini, yang dulu merupakan salah satu faktor berpindahnya pelabuhan Banten dari sisi laut ke muara sungai, sekarang digunakan sebagai pertanian lahan basah dan sebagai perikanan tambak yang cukup dominan.



Gambar 3.8 Kondisi Eksisting Sisi Pantai Bagian Utara Kawasan Banten Lama  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Kawasan pertanian dan perkebunan ini harus tetap dilestarikan dan justru ditingkatkan produktivitasnya, karena sektor ini merupakan salah satu faktor penentu kemajuan Banten dimasa lampau yang akhirnya menjadikan Banten sebagai kerajaan agraria yang maju pesat saat itu.

### **Pelabuhan Karangantu sebagai Pembatas**

Pelabuhan merupakan elemen kota yang terletak paling dekat dengan laut, posisi ini memberikan peran yang sangat penting bagi perkembangan kota. Sebagai batas, pelabuhan berfungsi sebagai gerbang utama bagi transportasi air, bagi pendatang ataupun warga sekitar yang membawa barang-barang komoditi, komoditas ini didatangkan untuk kepentingan perekonomian di kota tersebut. Dua peran pelabuhan ini membuat posisi

pelabuhan dan kota tak dapat terpisahkan, dan dapat berubah-ubah sesuai dengan kondisi geografi, fungsi, politik dan ekonomi kawasan tersebut.

### 3.2.3 District



Gambar 3.9 Tata Guna Lahan di Kawasan Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Pemerintah Provinsi Banten, Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

Penggunaan Lahan	Kawasan Karangantu (Ha)
Permukiman	42,09
Perdagangan	4,06
Jasa	-
Pendidikan	-
Kesehatan	-
Pelayanan Umum dan Sosial	3,53
Transportasi	-
Masjid	-
Wihara	0,07
Pertahanan Keamanan	0
Pemerintahan	0

Sumber: Hasil Observasi Pemerintah Provinsi Banten tahun 2009

Kawasan Pelabuhan Karangantu sejak awal terbentuk, memiliki dua fungsi utama; sebagai akses, tempat berlabuh dan bersendernya kapal-kapal yang keluar dan masuk kawasan Banten Lama; dan sebagai pusat perdagangan Banten Lama, dimana terdapat area penjualan yang dulu digambarkan dengan tanah lapang yang terdapat kios-kios tempat berjualan. Sehingga saat itu, perikanan merupakan salah satu sektor terpenting di Banten Lama yang ikut memajukan perekonomian kerajaan. Namun saat ini, banyak penyalahgunaan lahan disekitar pelabuhan.



Gambar 3.10 Kondisi Eksisting Daerah Permukiman Yang Berbatasan Langsung Dengan Sungai

(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

**Universitas Indonesia**

Permukiman dari yang kumuh hingga yang menengah pun bermunculan di jalan-jalan sekitar pelabuhan yang seharusnya digunakan sebagai area penunjang pelabuhan. Pengembangan pelabuhan pun akhirnya banyak terhambat karena banyaknya area permukiman tersebut.

Jika dilihat melalui tabel hasil observasi tahun 2009, daerah permukiman mengisi hampir 85% dari total penggunaan lahan disekitar Pelabuhan Karangantu. Dominasi permukiman ini tentu karena warga sekitar menganggap pelabuhan memiliki potensi dan keuntungan yang cukup besar.



Gambar 3.11 Kondisi Eksisting Kegiatan Industri di Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Namun, sayangnya dominasi dari area permukiman di lokasi strategis Pelabuhan Karangantu inilah yang kemudian menghambat berkembangnya kawasan tersebut menjadi kawasan wisata.

Selain area permukiman, yang berkembang disekitar pelabuhan adalah industri kayu yang didatangkan dari luar kota. Untuk menyimpan kayu-kayu tersebut, terdapat beberapa gudang penyimpanan yang terletak di sebelah barat, dibelakang area permukiman. Hal ini merupakan salah satu potensi yang dapat mendukung pengembangan Pelabuhan Karangantu sebagai pelabuhan niaga dan industri.

Dapat disimpulkan bahwa adanya isu penggunaan lahan, yaitu terjadinya dualisme antara guna lahan permukiman, yang melingkupi pertanian dan

perkebunan, dengan guna lahan sarana pariwisata. Guna lahan pariwisata sangat dibutuhkan untuk pengembangan ruang-ruang didalamnya, agar dapat lebih menarik bagi pendatang, namun berdasarkan data dari Provinsi Banten, banyak dari rumah-rumah tersebut justru memiliki izin membangun diatas lahan bagian pengembangan kota.

Salah satu faktor pembentuk kualitas *District* adalah elemen-elemen pembentukan didalamnya, elemen inilah yang membentuk identitas dari kawasan tersebut. Oleh sebab itu, perlu adanya pembenahan terhadap fasilitas-fasilitas di Karangantu. Saat ini, fasilitas-fasilitas penunjang yang terdapat di Pelabuhan Karangantu antara lain; tempat pelelangan ikan, pabrik es Dinas Industri, pusat kapal patroli, pos pengawasan bea dan cukai Karangantu yang sudah tidak digunakan lagi, dan sebagainya.

#### 3.2.4 Nodes

Membahas tentang *Node*, tentu melihat sebuah kota dari pusat keramaian, atau bisa disebut sebagai titik strategis, yang sangat berpengaruh dalam pembentukan ingatan visual tentang sebuah tempat.

Banten menjadi salah satu kawasan berpotensi sebagai kawasan wisata tentu karena perannya dalam sejarah yang panjang dan berpengaruh. Sejak awal abad ke-16 hingga masa kemunduran Banten diabad ke-19, Banten memiliki pusat kerajaan yang menjadi kawasan utama, dimana terdapat Kraton Surosowan sebagai pusat kerajaan, Masjid Agung sebagai tempat beribadah utama masyarakat Banten sejak dulu, juga sebagai simbol kekuatan Kerajaan Banten sebagai kerajaan Islam, dan kehadiran alun-alun yang sejak dulu digunakan sebagai tempat publik utama apabila diadakan acara kerajaan, pertunjukkan, ataupun tempat untuk menyiarkan informasi kepada masyarakat Banten oleh raja.

Oleh sebab itu, hingga sekarang, kawasan pusat tersebut masih dianggap sebagai pusat kegiatan di Banten Lama. Sisa-sisa sejarah Banten Lama dapat menceritakan betapa besar dan kuatnya kerjaan Islam ini pada masanya, dan bagaimana ruang-ruang kota dapat terbentuk pada masa tersebut. Pengalaman tersebut merupakan pengalaman penting yang harus dihadirkan didalam ruang-ruang kawasan Banten Lama bagi para pengunjung.

Pengaruh Banten juga tentu tak lepas dari peran Pelabuhan Karangantu sebagai akses masuk dan keluar utama, juga sebagai pusat perdagangan utama Banten Lama. Kemudian, pada abad ke-17, Karangantu menjadi pusat perekonomian yang sangat ramai, banyak pendatang dari luar nusantara yang berdagang bahkan bermukim di Banten Lama. Hal ini dikarenakan posisi pelabuhan Banten yang sangat strategis dan banyak dilewati oleh kapal atau kapal jalur perdagangan dunia.



Gambar 3.12 Peta Jalur Perdagangan Asia dan Eropa Abad 17  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Namun, sejak pihak Belanda berhasil mempengaruhi Banten melalui Sultan Haji tahun 1680 dan memonopoli perdagangan melalui pelabuhan Sunda Kelapa, banyak warga asing yang meninggalkan Banten karena tidak dapat melanjutkan perdagangannya. Akibatnya, populasi Banten pun menurun drastis dari populasi 150.000 jiwa ditahun 1670an, menurun hingga populasi 31.848 jiwa ditahun 1694, artinya penurunan populasi yang terjadi sangat signifikan hingga 80%.

**Universitas Indonesia**

Beberapa hal pun sangat terlihat jelas seiring dengan semakin ditinggalkannya pelabuhan Karangantu; berbagai penurunan kualitas ruang yang terjadi dan tidak terlihat lagi pelabuhan sebagai titik strategis ataupun tempat keramaian yang dulu pernah terbentuk.



Gambar 3.13 Kondisi Eksisting disekitar Kawasan Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

### 3.2.5 Landmark

*Landmark* adalah bentuk eksternal suatu ruang yang dapat diingat dengan mudah dalam memori akan sebuah tempat. *Landmark* ini dapat berwujud sebagai sesuatu yang sangat menonjol, yang menunjukkan karakteristik sebuah tempat, atau bahkan sebagai identitas tempat tersebut yang tidak dapat ditemukan ditempat lainnya.

Pelabuhan Karangantu, sebuah kawasan yang dulu sangat berkembang dan sangat ramai dikunjungi para pedagang dari berbagai negara dan kerajaan. Oleh sebab itu, Pelabuhan Karangantu menjadi sebuah *Landmark* oleh masyarakat luar negeri yang datang sebagai pedagang ataupun yang transit, serta oleh warga masyarakat sekitar. Kualitas akses masuk utama melalui laut di Banten Lama dan pusat perekonomian kota saat abad 16 hingga 17 ini tentu sangat penting bagi keberlangsungan kota Banten yang terletak di pesisir pantai.

Kondisi dari Pelabuhan Karangantu saat ini tidak dapat lagi digunakan sebagai akses yang baik, sebagai tempat masuk, karena terjadinya sedimentasi, maupun sebagai tempat keluar, karena akses jalan daratnya

memiliki perkerasan jalan yang buruk. Akibat dari penurunan faktor aksesibilitas ini, tentu Pelabuhan Karangantu mengalami penurunan identitasnya sebagai pelabuhan industri ataupun pelabuhan transit.



Gambar 3.14 Kondisi Eksisting Kualitas Ruang Yang Rendah di Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Kendaraan yang banyak melintas di jalan pelabuhan pun hanya berupa kendaraan besar yaitu kendaraan-kendaraan industri. Hal inilah yang mungkin menjadi penyebab kondisi perkerasan jalan yang buruk. Terdapat banyak sampah di pinggir jalan area pelabuhan Karangantu ini. Hal ini tentu saja menimbulkan bau yang tidak sedap.



Gambar 3.15 Kondisi Bangunan Pos Pengawasan Bea dan Cukai Karangantu  
(Sumber: Hasil Studi Lapangan R.Wibisono dan Rieky J.)

Disepanjang jalan pelabuhan pun dapat ditemukan beberapa bangunan yang sudah tidak digunakan dan ditinggalkan dalam keadaan rusak. Keadaan ini menimbulkan kesan ketidakteraturan disepanjang leher muara sungai tersebut.

Sehingga, selain masalah sanitasi, bangunan-bangunan di sekitar pelabuhan, secara fisik pun menghadirkan visual yang buruk dan tidak menarik dalam sebuah akses yang penting yaitu Pelabuhan Karangantu sebagai akses masuk kota Banten dan sebagai pusat perdagangan.

## **BAB 4**

### **PEMBAHASAN**

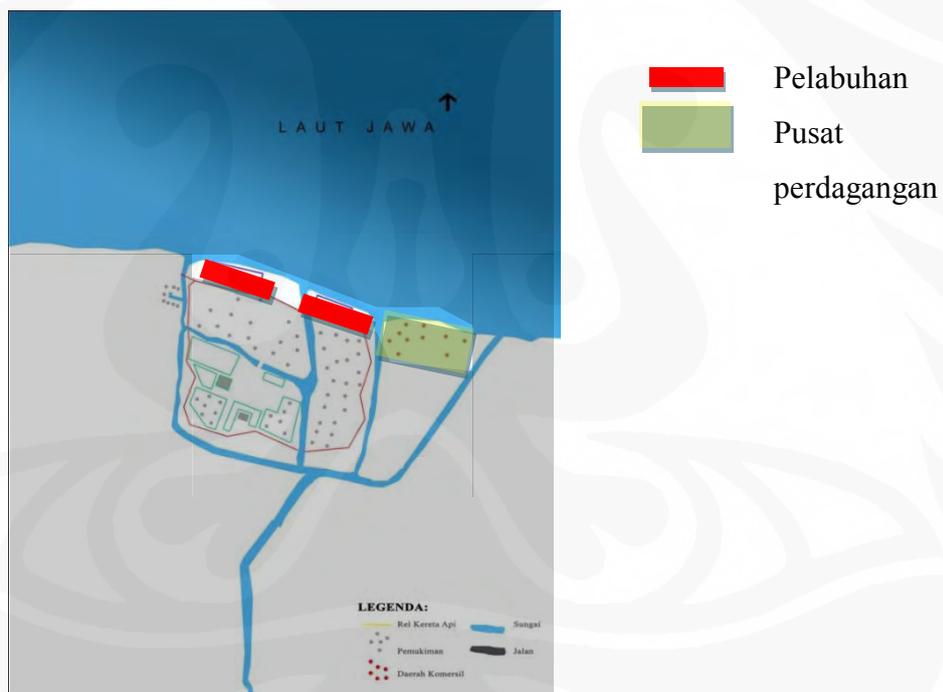
Kawasan Banten Lama saat ini, jika dilihat secara langsung, memiliki kualitas ruang-ruang yang sudah sangat menurun, masih sangat jarang ditemukan fasilitas yang mendukung adanya pengembangan pariwisata didalamnya. Yang tersisa hanyalah jejak-jejak sejarah masa lalu yang dijadikan objek wisata, namun itupun tidak mengalami pengembangan lebih lanjut, terkait perbaikan fisik maupun fasilitas disekitarnya sebagai penunjang. Oleh sebab itu, perlu dilakukannya pengembangan terhadap kota secara mendasar, yaitu dari sisi kawasan Banten Lama *as a hard city* terlebih dahulu, dengan meninjau lima unsur pembentuk kota yang telah dijelaskan terlebih dahulu pada bab sebelumnya.

Tinjauan terhadap unsur-unsur fisik kota tersebut menurut Han Meyer (1999), harus kontekstual, atau sesuai dengan budaya dan kebiasaan masyarakat setempat, karena budaya merupakan sebuah identitas dari kota. Sehingga, 5 unsur pembentuk kota tersebut (*path, landmark, nodes, edges, district*), harus dihubungkan dengan sejarah masa lalu kota Banten sebagai sebuah potensi untuk dapat menyelesaikan permasalahan yang terjadi di kawasan Banten Lama saat ini secara tepat.

Pelabuhan adalah bagian dari kota dan merupakan salah satu elemen kota terpenting, terlebih pada kota pesisir pantai yang menjadikan laut sebagai salah satu faktor pembentukan kota. Pengembangan pada Pelabuhan tentu secara tidak langsung ikut mengembangkan kotanya, sehingga tinjauan terhadap 5 unsur tersebut harus dikhususkan kaitannya pada Pelabuhan. Banten Lama adalah salah satu kawasan pesisir yang dulunya merupakan kerajaan yang sangat terkenal dengan roda perdagangannya, dan Pelabuhan Karangantu merupakan pusat perdagangan yang berperan sejak awal pembentukan kota Banten tersebut.

Sejarah kawasan Banten Lama telah menunjukkan betapa besarnya potensi yang dimiliki Banten kala itu sebagai kota pesisir, namun karena beberapa faktor alam dan penyalahgunaan oleh masyarakat sekitarnya, kualitas kawasan Banten Lama kini melemah. Hal ini menjadi pemicu adanya usaha memperbaiki kembali kualitas kawasan menjadi kawasan pariwisata yang berhasil. Menanggapi respon pemerintah terhadap kawasan Banten Lama yang akan diarahkan menjadi kawasan destinasi unggulan dalam bidang pariwisata bersejarah, kita perlu melihat kembali peran Pelabuhan Karangantu sebagai infrastruktur kota yang penting. Lebih terkhusus, kita perlu melihat elemen-elemen pembentuk kota yang terkait dengan Pelabuhan dan permasalahannya melalui metode analisa potensi dari masa lalu, kekurangan dimasa kini, dan perkembangannya dimasa depan.

#### 4.1 Konektivitas Kota dan Pelabuhan (*edge*)



Gambar 4.1 Peta skematik Letak Pelabuhan dan Pusat Perdagangan Abad 16

(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)

Pada awal mulanya, manusia bertempat tinggal di sekitar sungai dan muara Laut Jawa untuk bermata pencaharian, nelayan karena dekat dengan laut, ataupun bertani karena tanahnya yang subur. Hasil yang mereka

dapatkan cukup untuk menghidupi warga sekitar sungai tersebut, sehingga kemudian muncul keinginan untuk menjualnya kekota terdekat, Banten Girang merupakan kota yang cukup besar di awal abad 16, yang terletak kurang lebih 13 km ke arah selatan dari muara sungai Cibanten

Oleh Sunan Gunung Jati (atau Nurullah, salah satu pemimpin pasukan Demak pada tahun 1527), dan bantuan anaknya, Hasanuddin, mengambil alih Banten Girang dan memindahkan pusat pemerintahan kepesisir pantai. Pelabuhan di sepanjang pesisir menghubungkan dua muara sisi barat dan timur, dan berbatasan langsung dengan laut Jawa. Pusat perdagangan saat itu terletak disisi timur dan terpisah dengan pelabuhan, tempat bersandarnya kapal lokal dan kapal dari luar kerajaan.



Gambar 4.2 Peta skematik Letak Pelabuhan dan Pusat Perdagangan Abad 17  
(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)

- Pelabuhan Lokal
- Pelabuhan Internasional
- Benteng Speelwijk

Abad 17, tahun 1659, sejak ditanda tangannya perjanjian damai antara Banten dan Batavia, Banten mulai berkembang. Namun karena terjadi sedimentasi yang membuat jarak antara kota dan laut, posisi pelabuhan pun terpaksa harus menyesuaikan diri, karena tanah sedimentasi yang tidak memungkinkan adanya pelabuhan di atasnya. Pemindahan terhadap pelabuhan pun dilakukan ke arah sungai sebelah timur. Namun karena semakin penuhnya kapal dan terbatasnya kapasitas, pelabuhan internasional pun dikembangkan di sungai sebelah barat. Hal ini akhirnya semakin meramaikan perkampungan oleh warga asing disisi sebelah barat Banten.



Gambar 4.3 Peta skematik Letak Pelabuhan dan Pusat Perdagangan Abad 18  
(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)

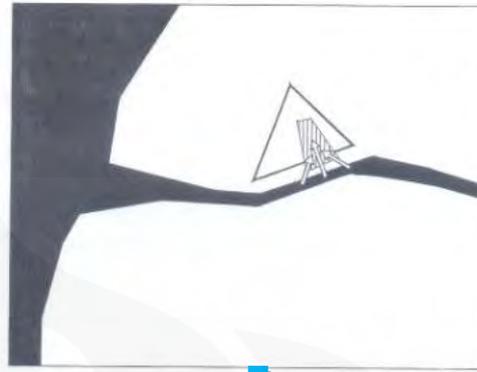
Semakin menumpuknya sedimentasi dan tanpa perbaikan lingkungan dari pemerintah, membuat sungai sebelah barat pun semakin sempit dan tak memungkinkan kapal untuk berlabuh, pelabuhan internasional ini pun semakin hilang. Kemudian pada abad 18 ini, pelabuhan dan pusat perdagangan menjadi satu area disisi timur.

Perubahan posisi pelabuhan sangat dipengaruhi oleh faktor alam, yaitu terjadinya sedimentasi yang terus menerus hingga terjadi penumpukan. Tanpa adanya perbaikan lingkungan baik oleh warga sekitar, maupun oleh pihak pemerintah, kondisi ini terus terakumulasi selama berabad-abad. Tanah sedimentasi ini pun tidak dapat mendukung adanya aktivitas di atasnya selain digunakan sebagai pertanian dan perkebunan. Sedimentasi pun terjadi disekitar muara sungai, yang mengakibatkan semakin kecilnya jalur sungai dan semakin dangkalnya kedalaman pada sungai tersebut. Proses sedimentasi pun menyebabkan semakin terpisahnya kota dan laut. Bentuk sungai yang memanjang akibat terjadinya sedimentasi tentu memaksa orientasi pelabuhan menjadi vertikal di sepanjang garis sungai yang mengarah ke dalam kota Banten Lama.

Sejak awal, pelabuhan memiliki peran sebagai pembatas dari sebuah kota, sehingga didalamnya memiliki aktivitas yang terbagi menjadi dua. Yang pertama, orientasi kedalam, yaitu terhadap kota. Kota bagi pelabuhan adalah tempat kebutuhan dari barang-barang yang diperdagangkan, tanpa hubungan dengan kota dan penduduknya, tidak akan ada kebutuhan untuk memasukkan barang dagangan kedalam kota. Dan yang kedua, orientasi keluar, yaitu terhadap laut, pelabuhan memiliki peran penting bagi kota sebagai pintu masuk dan keluar, artinya hubungan kedekatannya dengan laut tidak dapat dipisahkan.

**Periode Pertama.**

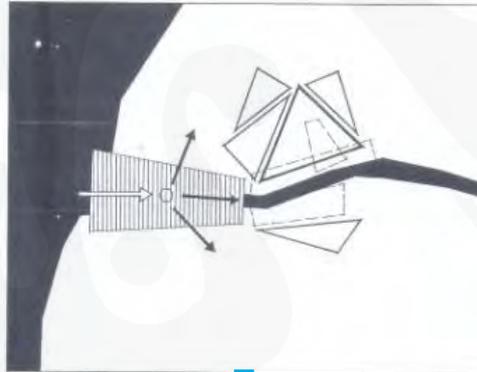
Hubungan kota dan pelabuhan sangat dekat. Pelabuhan bersifat tertutup hanya sebagai ruang publik oleh masyarakat sekitar. Pelabuhan digunakan sebagai sarana mata pencaharian utama. Barang yang masuk ke pelabuhan adalah milik warga sekitar dan untuk kepentingan sendiri.

**Periode Kedua.**

Adanya tanda panah kedalam, menunjukkan pelabuhan kemudian digunakan sebagai pintu masuk oleh perdagangan dari luar. Pelabuhan sebagai roda ekonomi penting, seiring dengan kota yang semakin besar. Kota dan pelabuhan bersifat terbuka. Barang yang masuk masih banyak untuk kepentingan warga sekitar.

**Periode Ketiga.**

Terbentuk jarak yang signifikan antara kota dan pelabuhan. Hal ini menunjukkan kemajuan pada kota dan pelabuhan yang semakin ramai. Pelabuhan mulai berubah menjadi pelabuhan niaga dan industri. Namun masih membentuk pusat, sebagai ciri pelabuhan transit. Barang yang masuk didominasi barang untuk kepentingan kota yang sedang berkembang, banyak pendatang yang masuk ke dalam kota.

**Periode Keempat.**

Kemajuan kota yang cukup pesat menumbuhkan kebutuhan pelabuhan niaga dan industri yang cukup tinggi sebagai pelabuhan distribusi. Pada periode ini, jarak pelabuhan dan kota semakin terpisah, dan masing-masing terhubung dengan ruang publik yang terbentuk disekitarnya. Barang yang masuk lebih kemudian tidak hanya untuk kepentingan kota tersebut, namun untuk daerah yang lebih luas diluar batas kota tersebut.



Gambar 4.4 Diagram Morfologi Perubahan Hubungan Kota dan Pelabuhan

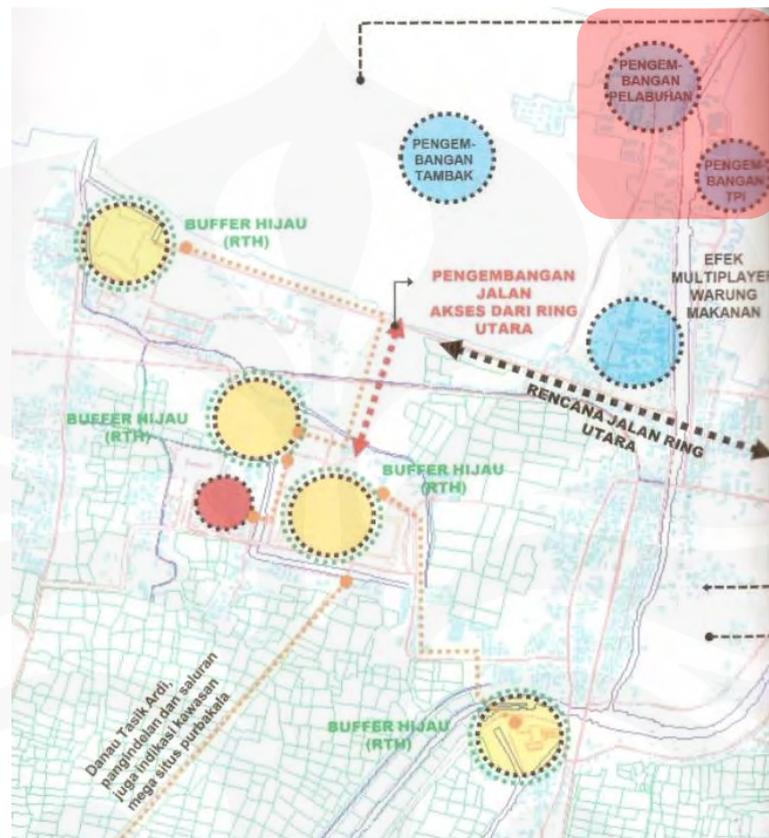
(Sumber: Buku *City and Port*, Han Meyer)

Universitas Indonesia

Perkembangan Pelabuhan Karangantu pun dapat dilihat melalui teori perkembangan pelabuhan oleh Kondratieff, seorang pakar ekonomi, dalam buku *City and Port* oleh Han Meyer (1999) yang telah dijelaskan sebelumnya pada bab kajian teori, sesuai dengan sejarahnya. Sebagai awal mula, pelabuhan hanya untuk warga sekitar sebagai sarana bermata pencaharian dan belum terhubung dengan kota besar disekitarnya, posisi letak pelabuhan dan kota sangatlah dekat. Kemudian sejak pemindahan Banten Girang ke daerah Banten Lama sekarang pada abad ke-16, pelabuhan mulai terhubung dan memiliki peran penting sebagai roda ekonomi bagi perkembangan kota Banten. Saat itu sifat kota dan pelabuhan mulai terbuka untuk jalur perdagangan dari luar, hingga kota Banten dapat mencapai masa kejayaannya sebagai pusat perdagangan disisi barat Pulau Jawa. Kemudian, Pelabuhan Karangantu mulai berfungsi sebagai pelabuhan niaga dan industri utama di Banten kala itu, dan masih memiliki fungsi sebagai pelabuhan transit, ditunjukkan dengan masih banyaknya permukiman warga asing disisi-sisi kota Banten Lama.

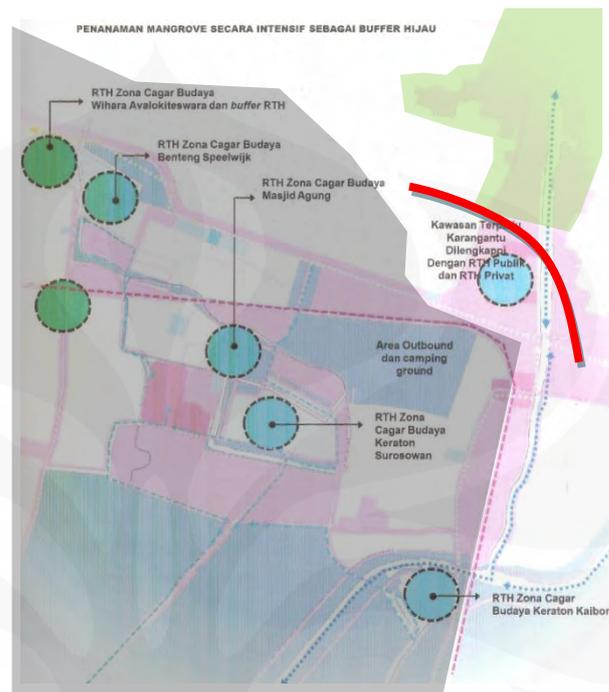
Dalam perkembangannya, hingga saat ini, kawasan Banten Lama justru tidak berkembang dan kualitas kota semakin menurun. Sehingga periode keempat yang terbentuk adalah pola pelabuhan niaga dan industri yang tak terkontrol, dan pada akhirnya mulai kehilangan fungsinya sebagai pelabuhan transit.

Sesuai dengan masterplan, pengembangan pelabuhan akan dilakukan di sisi barat sungai, dan dekat dengan muara sungai, sedangkan sisi timur sungai dikembangkan sebagai tempat pelelangan ikan. Sehingga pelabuhan dan kota akan memiliki jarak yang dapat digunakan sebagai pemberi hierarki antara kota dan pelabuhan.



Gambar 4.5 Peta Rencana Pengembangan Kawasan Banten Lama  
(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten, telah diolah kembali)

Pada masterplan, juga disebutkan arahan pelabuhan Karangantu yang akan menjadi sebuah kawasan terpadu, ini jelas menunjukkan adanya pemisahan antara kota dan pelabuhan sebagai tempat berlabuh secara langsung, namun terhubung melalui aktivitasnya.



Gambar 4.6 Peta Rencana Ruang Terbuka Hijau pada Kawasan Banten Lama  
(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten, telah diolah kembali)

Melalui rencana inipun, dapat dilihat rencana pemerintah yang meletakkan ruang terbuka hijau (RTH) di antara kawasan pelabuhan dan kota Banten Lama. Tanpa merubah posisi pelabuhan secara signifikan, menunjukkan bahwa pelabuhan diarahkan tetap pada perkembangan periode tiga (sesuai dengan teori perkembangan pelabuhan), sebagai pelabuhan niaga dan industri, dan memperkuat identitasnya sebagai pelabuhan transit, dengan adanya rencana pelabuhan terpadu.

Hierarki atau pemisah antara kota dan pelabuhan yang direncanakan dan sesuai dengan teori hubungan kota dan pelabuhan memang sangat dibutuhkan, selain untuk membantu dalam pengawasan kota dan pelabuhan, namun juga memberikan ruang kepada kota dan pelabuhan untuk dapat berkembang dikemudian hari. Hal yang sebenarnya terjadi tanpa disadari, bahwa kepentingan pelabuhan akan terus berkembang dengan berbagai kegiatan dan komoditas yang semakin bertambah sehingga membutuhkan ruang untuk kepentingan tersebut; penambahan daerah perdagangan maupun daerah pergudangan untuk penyimpanan.

**Universitas Indonesia**

Perkembangan Pelabuhan Karangantu ke arah utara, merupakan penyelesaian berkala yang sebelumnya telah dilakukan oleh pihak kota dimasa-masa sebelumnya. Karena fungsinya yang mengharuskan adanya kedekatan dengan laut, tentu pelabuhan harus menyesuaikan diri terhadap kondisi alam tersebut. Namun, sedimentasi yang terjadi tidak dapat diperkirakan sampai kapan dan sampai sejauh mana, sehingga yang perlu diperhatikan adalah penanggulangan terhadap sedimentasi tersebut. Salah satu efek yang dapat ditimbulkan oleh kejadian ini apabila tidak ditanggulangi adalah, semakin terpisahnya hubungan kota dan pelabuhan, yang akhirnya dapat mengakibatkan hilangnya identitas kota Banten yang memiliki Pelabuhan Karangantu, atau bahkan hilangnya kota Banten Lama dari perspektif Pelabuhan Karangantu. Hal ini tentunya akan membuat Pelabuhan Karangantu tidak lagi menjadi pelabuhan yang terhubung dengan kota bersejarah, kawasan kota Banten Lama, dan pada akhirnya tidak akan mampu menjadi destinasi unggulan seperti yang direncanakan.

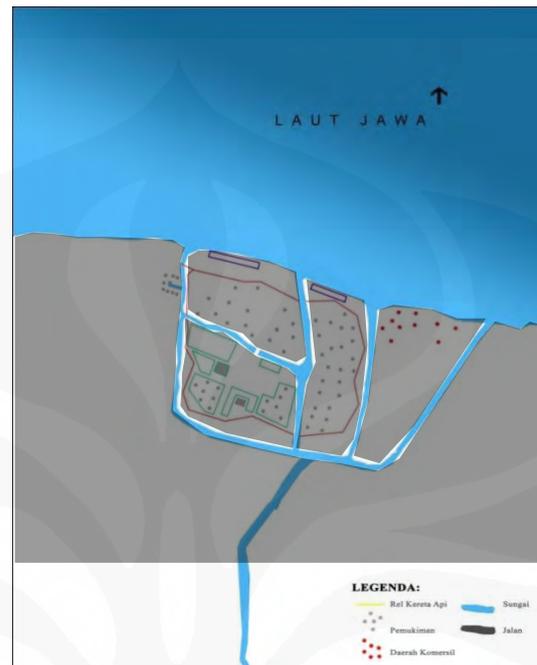
Penyelesaian terhadap permasalahan ini dapat dipelajari seperti, bagaimana kota pesisir Venesia dapat menjaga keindahan kotanya, walaupun harus dekat dengan kawasan ombak besar dan tentunya sedimentasi. Dimana mereka membuat batasan pada laut, yang membatasi ombak untuk masuk secara langsung ke pantainya. Tanggul ini berupa elemen *breakwater* yang sangat besar. Namun dalam konteks kawasan Banten Lama, tentu tidak perlu menggunakan tanggul yang besar, namun dapat menahan ombak dan menanggulangi proses sedimentasi yang disebabkan oleh ombak tersebut. sehingga dalam jangka panjangnya, Pelabuhan Karangantu tidak perlu mengalami adaptasi kembali terhadap kondisi alam yang akan terjadi.

#### 4.2 Aksesibilitas Pelabuhan Karangantu (*path*)

Akibat dari potensi dan peran pentingnya Pelabuhan Karangantu, semakin banyak aktivitas yang terjadi di kawasan pelabuhan ini. Oleh karena kapasitas dan kepentingan ini, akses keluar dan masuk pelabuhan menjadi penting agar tidak menghambat aktivitas yang terbentuk didalamnya.

Sejak Banten Girang berpindah ke daerah pesisir Banten pada abad ke-16, Pelabuhan Karangantu telah menjadi salah satu pelabuhan perdagangan yang memiliki letak yang sangat strategis terhadap jalur perdagangan dunia. Pelabuhan menjadi pelabuhan transit bagi pendatang yang ingin tinggal dikota, dan menjadi pusat perdagangan bagi masyarakat yang tinggal disekitar kota Banten dan Karangantu.

Abad 16 hingga abad ke-18, perdagangan laut sangat ramai, dan menjadi salah satu transportasi yang banyak digunakan, karena kelebihanannya yang dapat keluar dari batas sebuah kota, mengangkat barang lebih efektif, serta dengan waktu yang tidak terlalu lama.

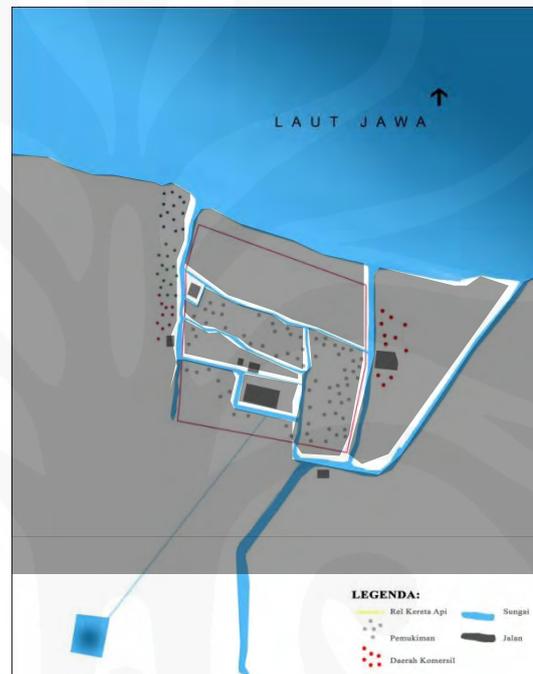


Gambar 4.7 Peta skematik Akses di Kota Banten Abad 16  
(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)

Gambar 4.7 merupakan rekonstruksi peta Banten Lama abad 16 yang dapat dilihat adanya Jembatan Rantai. Fungsi dari Jembatan rantai ini menurut data dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Banten, yang didapatkan melalui survei lapangan, dapat menghubungkan dua fungsi, yaitu fungsi penyebrangan orang dan kendaraan darat (diduga memakai tiang besi dan papan sebagai penunjang fungsi tersebut), dan fungsinya sebagai “Tol Perpajakan” bagi setiap kapal kecil atau perahu pengangkut barang dagangan pedagang asing yang memasuki kota Kerajaan, adanya rantai tersebut memiliki fungsi untuk mengangkat jembatan bila ada lalu lalang kapal kecil dibawahnya.

Hal ini menunjukkan adanya penggunaan sungai sebagai salah satu transportasi yang masuk ke dalam kota, dan penggunaan jembatan rantai ini menunjukkan betapa pentingnya transportasi tersebut bagi kota. Selain itu, dulu sungai di kota Banten ini masih cukup lebar dan terhubung satu sama lain, sehingga sangat memungkinkan kapal untuk masuk ke dalam kota. Saat itu pun, muara sungai masih sangat lebar, sehingga tidak ada

hambatan bagi kapal yang cukup besar sekalipun. Abad 16 saat itu belum terlalu banyak kendaraan darat, kebanyakan warga hanya berjalan kaki untuk mencapai suatu tujuan, sehingga *Path* yang terbentuk didalam kota hanya berupa aliran sungai yang digunakan oleh kapal-kapal yang masuk dan keluar melalui pelabuhan.



Gambar 4.8 Peta skematik Akses di Kota Banten Abad 17  
(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)

Sejak masa kepemimpinan Sultan Ageng Tirtayasa, infrastruktur kota Banten Lama semakin ditenahi, dan ia melihat sungai yang melalui kota ini sebagai sebuah sarana transportasi yang penting bagi pelabuhan dan kota. Oleh sebab itu, pada abad ke-17 ini, sungai-sungai mulai dioptimalkan sebagai sarana transportasi, termasuk penambahan kanal-kanal disekitar pusat kota. Perkembangan kota saat itu sangat pesat, sehingga kemudian muncul bangsa Belanda yang ingin menguasai Banten. Hal tentu memunculkan adanya bentuk pembatasan terhadap kapal-kapal yang dapat masuk ke dalam kota Banten, ditunjukkan dengan dibangunnya benteng Speelwijk disebelah Barat Laut kota. Fungsi dari benteng ini yaitu sebagai pembatas dan penyaring baik kapal maupun muatan yang dapat masuk kedalam kota. Benteng ini dibangun oleh Belanda, dan merupakan

**Universitas Indonesia**

bentuk penguasaan Belanda atas Banten yang cukup kuat, karena melalui benteng ini mereka dapat mengontrol semua kapal dan barang yang masuk ke kota.

Setelah abad 18, tepatnya setelah Belanda mengambil alih kesultanan dan menguasai kota Banten, infrastruktur kota menjadi lebih modern, seperti dibangunnya jalur kereta api yang memotong kota Banten dan Karangantu, juga jalan-jalan yang menghubungkan antar area di kota Banten. Infrastruktur baru ini tentu merubah gaya hidup masyarakat Banten, salah satunya adalah semakin mudah terjadinya perpindahan penduduk yang masuk dan keluar kota, artinya akses darat ini mulai berkembang dan banyak digunakan. Sedangkan, seiring dengan kualitas sungai dan kanal yang semakin menurun karena adanya sedimentasi yang tidak pernah dirawat dan penumpukan tidak teratasi, membuat kapal-kapal besar tidak dapat masuk, hingga akhirnya menyebabkan kota tidak lagi membutuhkan transportasi air sebagai salah satu transportasi penunjang kota, dan beralih pada transportasi darat sebagai transportasi utama.



Gambar 4.9 Peta Kawasan Banten Lama Saat Ini  
(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J.)

Hingga sekarang, sarana transportasi yang berkembang di kota adalah transportasi darat, dengan jaringan jalan yang cukup untuk menjangkau seluruh bagian kota. Beberapa daerah sungai dan kanal didalam kota pun sudah menjadi dangkal atau berubah menjadi daerah rawa, serta digunakan oleh warga sekitar sebagai tempat bertani dan berkebun. Bila dilihat melalui peta Banten dari abad 16 hingga sekarang, muara sungai yang menghubungkan kota dan laut, mengalami perpanjangan kearah utara, dan lebarnya semakin sempit sehingga menghambat kapal yang ingin masuk, hal ini merupakan salah satu yang menyebabkan akses ke sungai berkurang.

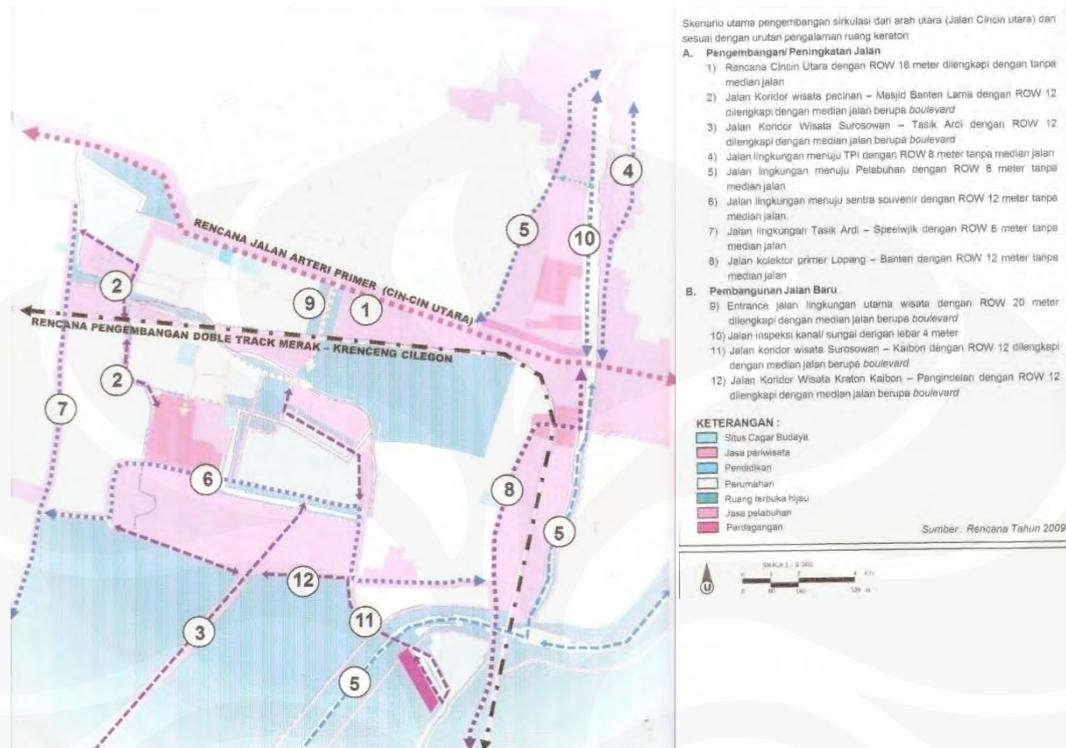
Sejak penggunaan transportasi air yang mulai menghilang, sarana untuk menyalurkan barang muatan masuk dan keluar dari pelabuhan pun beralih pada transportasi darat. Transportasi darat saat ini menjadi sarana

**Universitas Indonesia**

transportasi yang penting terutama digunakan oleh pihak industri, hal ini terkait dengan semakin berkembangnya kendaraan darat yang lebih efisien; dapat mengangkut barang dengan muatan yang cukup banyak, biaya bahan bakar yang lebih hemat, serta lebih aman. Sehingga, akses darat untuk masuk ke dalam pelabuhan menjadi penting untuk memudahkan pendistribusian barang-barang muatan.

Belakangan justru yang terjadi pada akses pelabuhan adalah tidak adanya usaha perawatan jalan, sehingga kondisi jalan akses ini terus menurun akibat seringnya dilewati oleh kendaraan-kendaraan besar yang membawa banyak muatan. Apabila melihat kondisi eksisting pelabuhan sekarang, tidak ada pembatas ataupun jarak yang memisahkan antara daerah permukiman dan daerah kepentingan pelabuhan, sehingga yang terjadi, akses perumahan menjadi satu dengan berbagai kepentingan pelabuhan dan industri. Hal ini merupakan salah satu penyebab terjadinya tata guna lahan yang tidak jelas pada kawasan Pelabuhan Karangantu, yang akan lebih dijelaskan pada subbab selanjutnya.

Sesuai dengan keputusan pemerintah Provinsi Banten terkait dengan rencana pengembangan transportasi maka akan dibangun beberapa jalur transportasi baru, sesuai dengan detail dalam gambar 4.12



Gambar 4.10 Peta Rencana Pengembangan Jalan di Kawasan Banten Lama  
(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten)

Sesuai dengan gambar 4.10, rencana pengembangan jalur transportasi di kawasan Banten Lama, jalur jalan nomor 1 yang merupakan jalan besar dari bagian jalur cincin utara, langsung menghubungkan kawasan Banten Lama dengan kawasan kota Jakarta. Hal ini menunjukkan adanya rencana usaha pemerintah pusat untuk menghidupkan daerah Banten Lama, baik sebagai sebuah kota, maupun sebagai sebuah destinasi wisata pesisir. Hubungan langsung ini difokuskan pada jalur darat, dimana kawasan inti kota akan terhubung langsung pada jalur baru nomor 9, sebagai gerbang masuk utama.

Perkembangan jalur besar ini menunjukkan belum adanya rencana pemerintah untuk mengembalikan kondisi sungai dan kanal dalam kota, terlebih menggunakan sungai dan kanal tersebut sebagai jalur transportasi dalam kota. Padahal dalam sejarah kota Banten, sungai dan kanal ini merupakan sarana transportasi penting dalam kota. Dalam konteks sebuah kota wisata, elemen kepurbakaaan merupakan hal yang paling penting,

sehingga sungai dan kanal ini merupakan salah satu elemen yang memiliki nilai kepurbakaan yang cukup tinggi, artinya potensinya untuk semakin meningkatkan nilai sejarah dalam kota menjadi cukup signifikan. Karena bukan untuk kepentingan niaga dan industri, perbaikan sungai dan kanal tidak perlu terlalu maksimal, karena hanya perlu kapal dengan kapasitas sedang yang masuk ke dalam kota, dengan pertimbangan kapal besar akan mengurangi pengalaman wisata kota bersejarah, serta tidak efisien karena jalur yang ditempuh tidaklah berbahaya dan jauh.

Akses masuk ke pelabuhan terdapat pada tiga jalur, jalan nomor 4, 5, dan 10. Dengan jalur masuk utama pada sisi barat dan timur (nomor 4 dan 5), dan jalur nomor 10 sebagai jalur inspeksi. Hal ini menyebabkan aksesibilitas jalan yang sebelumnya digunakan sebagai akses utama serta akses permukiman (jalur 10), akan menurun dan lebih terkontrol, karena jalur ini hanya akan menjadi jalur inspeksi sungai.

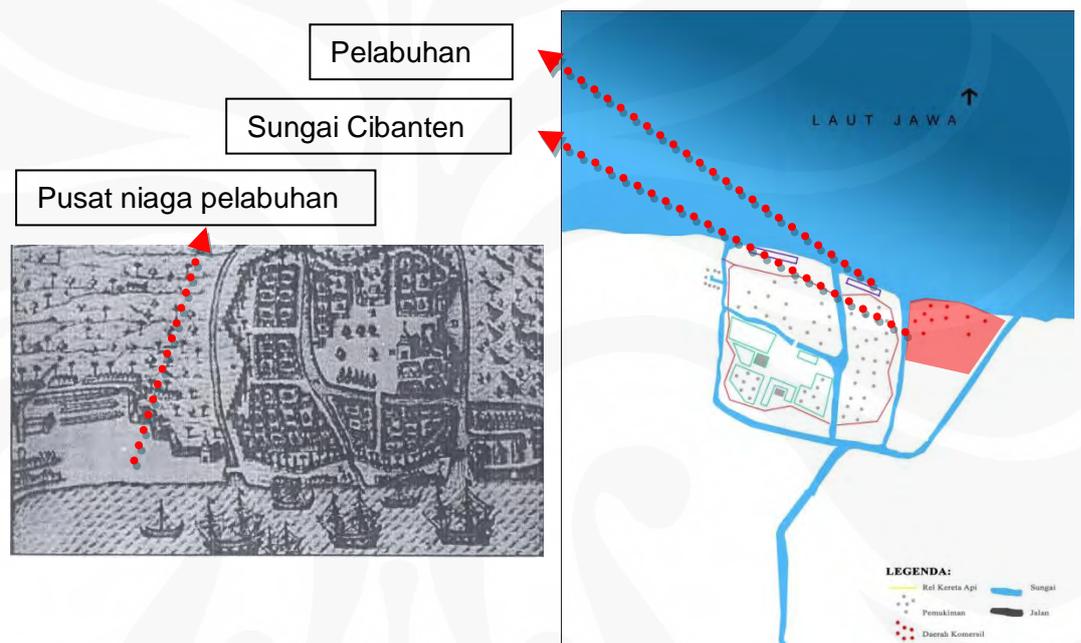
Pada akses masuk ke pelabuhan ini, tentu akan banyak dilewati oleh kendaraan-kendaraan besar, sehingga aksesnya perlu diperhatikan lebih khusus. Apabila sesuai dengan perencanaan, akses masuk utama pelabuhan terdapat pada jalur 5, maka akses masuk niaga dan industri tidak dapat digabungkan dengan jalur 5 tersebut, karena bentuk kawasan pelabuhan ini akan menjadi sebuah kawasan terpadu, yang artinya tidak hanya akan terdapat pelabuhan. Apabila akses masuk ini juga merupakan akses transportasi niaga dan industri, maka akan menghambat akses masuk tersebut sebagai akses masuk utama. Akses untuk transportasi niaga dan industri pun harus memiliki spesifikasi yang berbeda dengan jalan biasanya, karena harus menahan beban yang lebih berat, agar tidak mengalami kerusakan secara terus menerus.

### 4.3 Tata Guna Lahan Kawasan Pelabuhan Karangantu (*district*)

Pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh, namun membutuhkan fasilitas-fasilitas lainnya sebagai penunjangnya. Pada awalnya, kegiatan pelabuhan ini hanya untuk kepentingan warga sekitar yang mungkin jumlahnya masih sedikit, namun seiring berkembangnya menjadi sebuah kota, kegiatan pelabuhan tidak sederhana lagi. Keingatannya tidak lagi hanya untuk warga sekitar, tapi masyarakat yang lebih luas yang juga dalam jumlah lebih banyak, sehingga terbentuklah pusat niaga yang dapat memfasilitasi banyak kepentingan niaga di kawasan tersebut. Selain itu, berkembangnya pelabuhan dari segi komoditinya pun dapat membentuk terciptanya fasilitas di kawasan pelabuhannya, fasilitas ini untuk menyimpan ataupun menyalurkan komoditi tersebut.

Dalam membentuk identitas sebuah kawasan, fasilitas-fasilitas di pelabuhan memiliki peran penting, sekaligus merupakan elemen pembentuknya. Pada awalnya, Pelabuhan Karangantu terletak disisi utara yang langsung berbatasan dengan laut, dan memiliki akses langsung dari dalam kota menuju ke pelabuhan. Seiring dengan perkembangan kota di abad 16, Pelabuhan Karangantu menjadi salah satu pelabuhan yang cukup potensial bagi masyarakat dari berbagai daerah. Pelabuhan sebagai sarana kegiatan niaga membentuk sebuah keramaian, dimana terjadi pertukaran secara langsung antara penyedia barang dan pembeli didalamnya. Komoditi yang ditawarkan pada awalnya tentu merupakan kebutuhan pokok, yaitu makanan berupa berbagai ikan hasil tangkapan dari laut. Kemajuan pada kota dan pelabuhan tentu memicu masuknya berbagai komoditi yang dapat ditawarkan pada warga masyarakat sekitar, sehingga kemudian, banyak pedagang dari daerah mencoba menawarkan barang-barang yang berkembang didaerah mereka masing-masing, komoditi tersebut pun tidak hanya sebatas kebutuhan pokok, namun berkembang ke kebutuhan sekunder maupun kebutuhan tersier.

Sarana keramaian ini terbentuk secara langsung karena kebutuhan tersebut, dan biasanya letaknya tidak jauh dari pelabuhannya, hal ini untuk memudahkan dan memperkecil biaya pendistribusiannya. Sehingga secara tak langsung, kebutuhan akan sarana fasilitas ini serta keberadaannya merupakan identitas dasar dari sebuah pelabuhan selain sebagai tempat berlabuh, yang tidak dapat dipisahkan baik secara kepentingan maupun secara fisik yang membentuk kawasan.

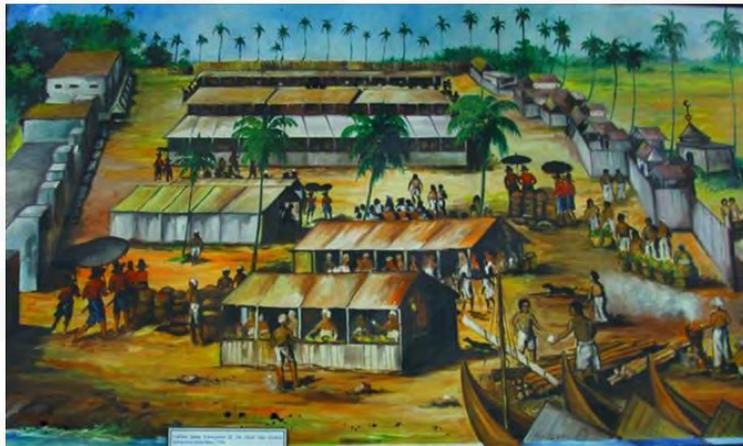


Gambar 4.11 Tata letak Pusat Perdagangan di Banten Lama (kiri) dan Rekonstruksinya (kanan) abad 16  
(Sumber: Dita Trisnawan, R. Wibisono, Rieky J. telah diolah kembali)

Pada abad 16, saat kota sedang berkembang, terlihat peran pelabuhan sebagai elemen penting penunjang kota sudah terbentuk dan cukup ramai. Berdasarkan sejarahnya, sejak abad ke-9, telah ditemukan berbagai jenis keramik yang berasal dari negeri Cina di sekitar sepanjang sungai Cibanten, hal ini menunjukkan adanya jejak eksistensi tempat warga masyarakat dulu berniaga.

Jika dilihat melalui peta rekonstruksi abad 16 ini, letak pusat perdagangan tidak begitu jauh dari pelabuhan, namun terpisah, hal ini mungkin

dikarenakan kurang lahannya bagi pusat keramaian tersebut. Pelabuhan sendiri terletak disisi utara, dan diluar benteng kota, dan diantaranya terdapat jalan penghubung.



Gambar 4.12 Pusat Perdagangan di Karangantu Tahun 1596  
(Sumber: Museum Situs Kepurbakalaan Banten Lama)

Pusat perdagangan inipun hanya berupa tanah lapang dan terdapat beberapa kios-kios tempat pertukaran antara pembeli dan penjual. Walaupun sederhana, namun masyarakat dulu telah melihat pentingnya sarana ini untuk mendukung kegiatan berdagang, sehingga batasan dalam ruang ini sangat jelas, terlihat pada gambar 4.12 adanya dinding yang membentuk ruang ini.

Pada abad ke-17, saat kota Banten Lama sudah semakin berkembang, seluruh kegiatan terpusat pada kerajaan dan pelabuhan Karangantu sebagai penunjang kota.



Gambar 4.13 Tata Letak Pusat Perdagangan di Banten Lama Abad 17  
(Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)

Akibat adanya sedimentasi, tempat pusat perdagangan tidak lagi berada langsung disisi laut, dan akibat terbaginya pelabuhan menjadi dua, pelabuhan lokal dan pelabuhan internasional, maka tempat perdagangan pun menyesuaikan kebutuhan tersebut.

Abad 17 ini merupakan puncak kejayaan Kerajaan Banten sebagai salah satu kerajaan maritim yang ramai di nusantara, karena berkembangnya kegiatan transaksi perdagangan lokal dan internasional. Selain itu Banten menjadi tempat pertemuan para pedagang dari berbagai bangsa dan pusat perdagangan di Asia Tenggara bahkan Asia.

Menurut catatan Cornelis de Houtman tahun 1596, yang didapatkan melalui survei langsung di Museum Situ Kepurbakalaan Banten Lama, di Banten telah tinggal berbagai bangsa yang mengadakan jual beli ataupun tukar menukar barang (barter).

Bangsa asing yang berdagang di Banten pada saat itu antara lain Persia, Arab, Keling, Koja, Pagu, Cina, Melayu, Eropa, dsb. Barang-barang yang diperdagangkan di Banten ialah sutera, beludru, porselin, kerta, emas, dan kipas (Cina), kaca, gading, permata (Keling), batu delima, obat-obatan, minyak zaitun, permadani, minyak wangi (Persia dan Arab), tekstil halus dan kasar (Gujarat), dan lainnya.

Sementara itu, pedagang-pedagang lokal yang ikut meramaikan Banten antara lain: Bugis, Jawa, Madura, Bali, Banjar, Indramayu, Cirebon, dan sebagainya. Sedangkan penduduk Banten menyediakan buah-buahan, sayur mayur, madu, guci, beras, keris, tombak, gambir, lada dan rempah-rempah.

Pada akhir abad 17, kekuatan Belanda di Banten terlihat semakin kuat dengan dibangunnya benteng Speewijk pada akses masuk pelabuhan internasional. Keadaan ini membuat semakin menurunnya aktivitas di pelabuhan internasional tersebut, dan akhirnya menghilang bersama semakin sempitnya sungai yang dapat dilalui akibat terjadi sedimentasi disekitar sungai.

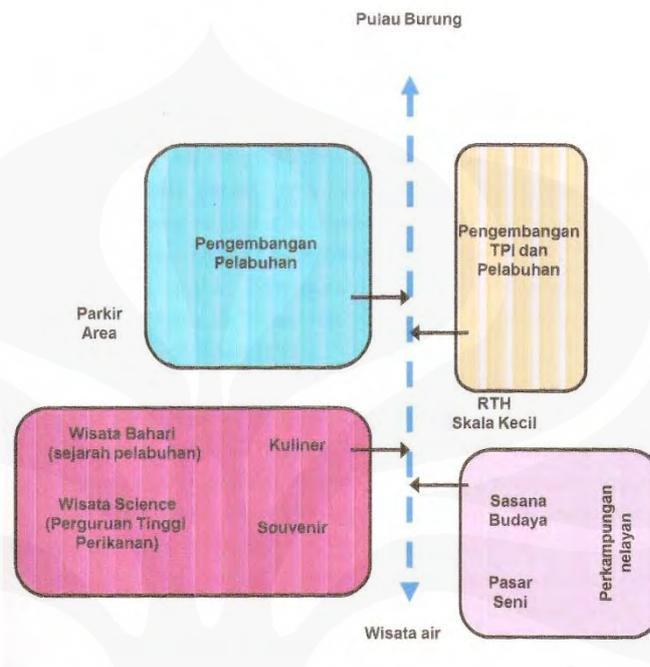
Sejak abad 18, posisi Pelabuhan Karangantu yang semakin maju mengikuti terjadinya sedimentasi, membuat adanya jeda antara kota dan pelabuhan. Jeda ini mengakibatkan terbentuknya daerah-daerah permukiman, yang hampir semuanya memiliki izin, daerah inilah yang kemudian memicu terbentuknya daerah-daerah permukiman lainnya di sekitar kawasan pelabuhan Karangantu.

Dari segi kapasitas pun, dapat dilihat adanya morfologi pusat perdagangan yang semakin mengecil, yang juga menunjukkan adanya penurunan kualitas dari kegiatan perdagangan tersebut.

Saat ini, kondisi Pelabuhan Karangantu dan sekitarnya terlihat sangat sepi, dan tidak terlihat lagi tempat para pedagang berjualan, hal ini mungkin karena eksistensinya yang sudah hilang, atau karena semakin sepi membuat eksistensinya tidak menjadi jelas lagi. Yang tersisa hanyalah ruang fasilitas yang tak terlalu ramai aktivitasnya. Melalui fasilitas ini, terlihat peran pemerintah dalam usaha meningkatkan kegiatan di Pelabuhan Karangantu, berupa tempat pelelangan ikan disisi timur sungai. Selain itu, komoditi yang sekarang berkembang di Pelabuhan Karangantu adalah komoditi kayu batangan, yang didatangkan banyak dari luar daerah untuk kepentingan industri. Hal ini membuat terbentuknya beberapa gudang-gudang industri penyimpanan kayu tersebut dibelakang daerah permukiman. Aktivitas ini berkembang salah satunya karena tidak adanya ketegasan tata tertib di kawasan Banten Lama sehingga pihak industri dapat dengan mudah berkegiatan dagang dipelabuhan dan mendistribusikan komoditinya ke industri-industri kayu yang cukup banyak di kawasan Banten Lama.

Potensi pelabuhan yang masih dapat menjadi penyedia kebutuhan primer adalah tempat pelelangan ikan yang tetap merupakan kegiatan utama di Pelabuhan Karangantu. Adanya aktivitas yang cukup tinggi pada bidang industri kayu, membuat kawasan Karangantu tetap memiliki identitas sebagai pelabuhan niaga dan industri.

Sesuai Arah Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu, pemanfaatan lahan kawasan karangantu didasarkan pada skenario pengembangan destinasi wisata unggulan dengan konsep struktur linier dimana terdapat beberapa area di kawasan tersebut sehingga menciptakan kawasan karangantu terpadu.



Gambar 4.14 Rencana Pengembangan Struktur Ruang Kawasan Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten)

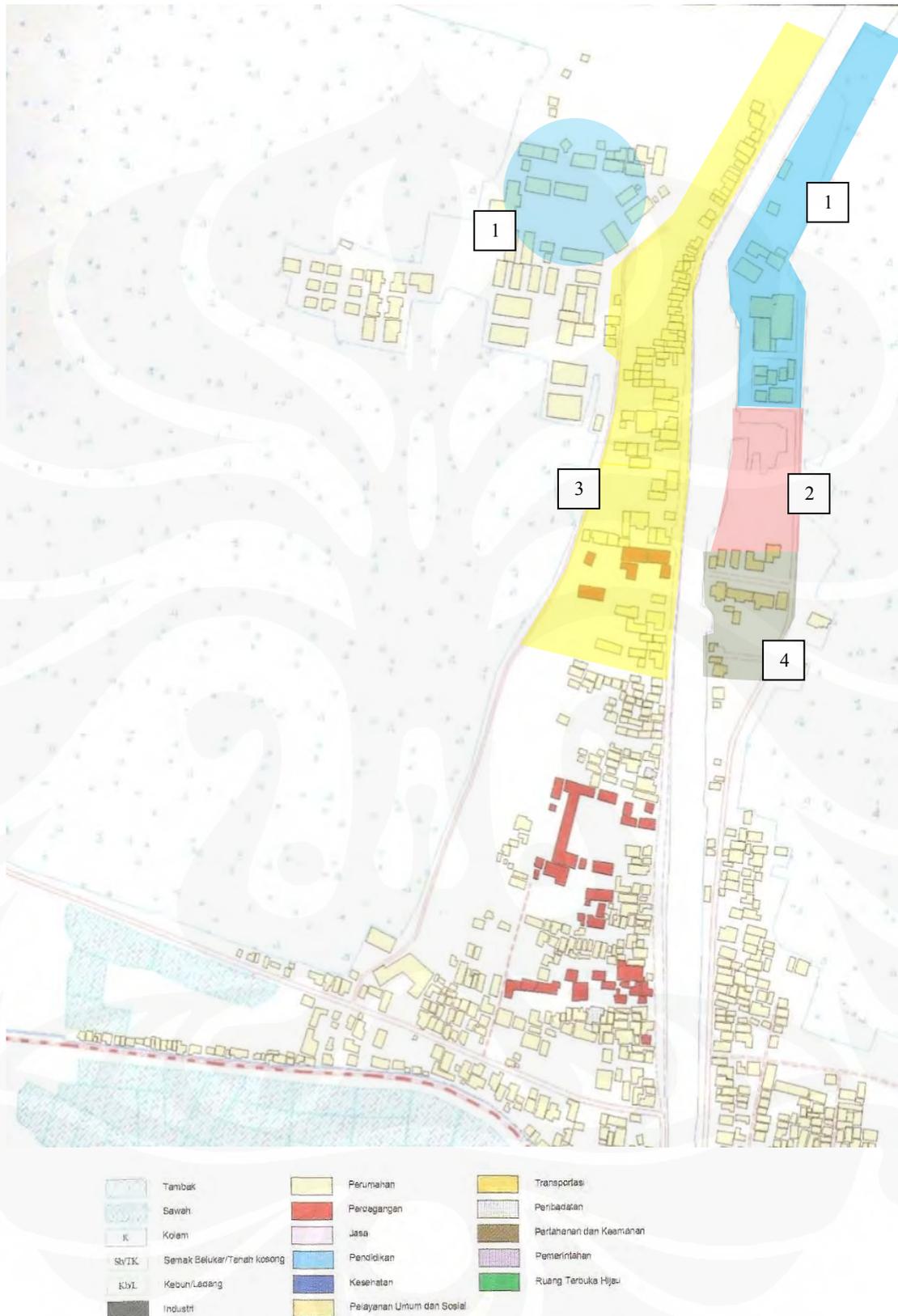
Pengembangan kawasan Pelabuhan Karangantu terpadu ini dapat dilihat melalui kondisi eksisting sekarang,



Gambar 4.15 Pengembangan Cluster Kawasan Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten)

Daerah wisata terletak pada sisi selatan kawasan (cluster 1 dan 2), sedangkan pengembangan pelabuhan terdapat pada sisi utara kawasan (cluster 3 dan 4). Pengembangan dengan konsep pelabuhan terpadu ini tentu sangat baik untuk memberikan ketegasan dalam pembentukan identitas sebagai kawasan Pelabuhan Karangantu. Karena setiap kegiatan yang dihadirkan pada tiap cluster dapat memberikan kualitas ruang Pelabuhan Karangantu. Selain itu, pengembangan ini cukup memperhatikan potensi yang terdapat disekitar kawasan pelabuhan, seperti adanya Perguruan Tinggi Perikanan disisi barat pelabuhan yang kemudian dikembangkan menjadi kawasan wisata *science*.

Namun yang menjadi masalah adalah daerah permukiman yang terdapat pada kawasan Pelabuhan Karangantu. Sesuai dengan data pada bab sebelumnya, hampir 85% dari lahan kawasan Pelabuhan Karangantu merupakan area permukiman. Area permukiman inipun menurut data dari Provinsi Banten, memiliki izin bangun atas tanah tersebut.



Gambar 4.16 Pengembangan Cluster dalam Kondisi Eksisting Pelabuhan Karangantu  
(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten, telah diolah kembali)

Pada gambar 4.19, terlihat bahwa Cluster 1 yang merupakan pengembangan pelabuhan dan tempat pelelangan ikan dan pengembangan ini terdapat di dua tempat. Jika dilihat dari rencana pengembangannya, pengembangan sebelah barat merupakan pengembangan ke arah industri, dengan tempat yang lebih luas, sehingga dapat dimasuki oleh kapal-kapal yang lebih besar dengan bawaan yang lebih besar. Dengan posisinya sekarang, akses yang terbentuk akan memudahkan pendistribusian langsung ke daerah industri. Sedangkan perkembangan disisi timur akan menggunakan sungai sebagai akses utama, ditujukan untuk kapal-kapal yang membawa hasil tangkapan laut ke tempat pelelangan ikan.

Pada cluster 2 tidak mengalami pengembangan yang signifikan, karena pada kondisi eksisting pun sudah terdapat tempat pelelangan ikan. Artinya hanya perlu perbaikan pada kondisi bangunan yang mengalami kerusakan.

Cluster 3 merupakan kawasan yang paling banyak dipenuhi permukiman warga. Arahannya yang ditujukan pada pengembangan wisata, meliputi wisata kuliner, souvenir, wisata bahari, maupun wisata *science*, tentu akan memunculkan masalah tata guna lahan. Salah satu penyelesaiannya mungkin area permukiman ini dapat dialihkan ke cluster 4 dimana pada area ini terdapat rencana perkampungan nelayan, warga sekitar pun dapat ikut serta dalam pasar seni bagi para pengunjung.

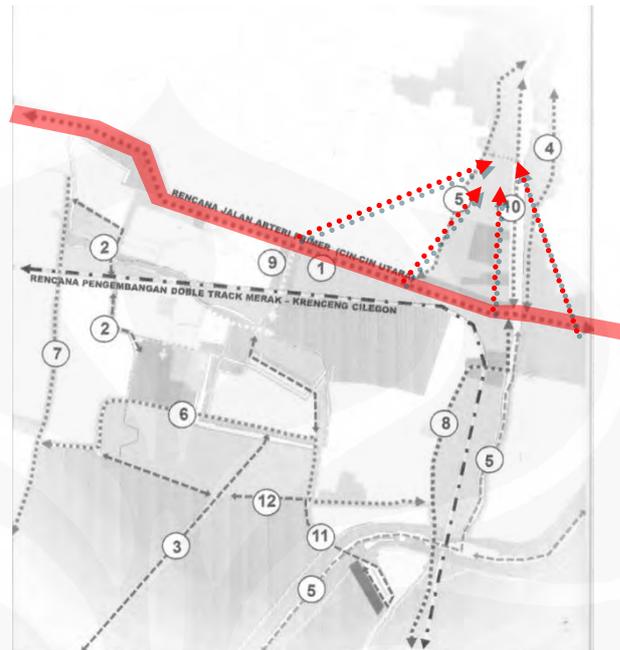
#### **4.4 Pusat Aktivitas dan Keramaian pada Pelabuhan Karangantu (node)**

Sejak Banten Girang berpindah ke daerah pesisir, Pelabuhan Karangantu yang merupakan pelabuhan yang berada pada jalur perdagangan dunia, memberikan keuntungan bagi para pedagang untuk berdagang di Karangantu. Menurut data yang didapatkan melalui kajian sejarah dari buku *The Boat and The City*, oleh Johannes Widodo, populasi Banten Lama pada abad 16 mencapai hingga 100.000 jiwa. Sedangkan pada abad

17, dimana merupakan masa kejayaan kerajaan Banten, populasinya mencapai 150.000 jiwa. Saat itu Pelabuhan Karangantu merupakan pelabuhan dengan destinasi perdagangan yang sangat ramai. Namun memasuki akhir abad ke-17, VOC mulai ikut campur dalam perkembangan kota Banten Lama, hingga akhirnya Banten kehilangan kesultanannya pada abad 18, akhirnya populasi Banten menurun drastis hingga hanya 31.848 jiwa. Pada data sensus tahun 1795, populasi penduduk Banten diperkirakan 90.000 jiwa, yang kurang lebih bertahan hingga sekarang.

Penurunan aktivitas Pelabuhan Karangantu ini dipengaruhi oleh berbagai faktor alam maupun penyalahgunaan oleh warga setempat, juga karena tidak adanya tindakan dan usaha dari pemerintah yang ingin meningkatkan kualitas pelabuhan kembali. Namun sejak ditetapkannya kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam Peraturan Daerah Kabupaten Serang No. 9 Tahun 1990 sebagai Kawasan peninggalan Sejarah dan Kepurbakalaan Banten Lama dan sebagai Taman Wisata Budaya sedangkan Kawasan Pelabuhan Karangantu merupakan pelabuhan pengangkutan kayu dan ikan, juga dalam Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Kecamatan Kasemen tahun 2002-2017 tentang perkembangan Pelabuhan Karangantu yang diarahkan menjadi pelabuhan nasional, terlihat usaha pemerintah yang ingin meningkatkan vitalitas Pelabuhan Karangantu kembali.

Salah satu proyek besar dalam pembangunan Banten Lama adalah dibangunnya jalan besar yang menghubungkan Banten Lama langsung dengan Bandara Soekarno-Hatta, yang disebut sebagai jalan Cincin utara.



Gambar 4.17 Peta Rencana Pengembangan Jalan di Kawasan Banten Lama terhadap Pelabuhan Karangantu

(Sumber: Dinas Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Banten, telah diolah kembali)

Jalan besar ini merupakan bentuk usaha pemerintah pusat yang ingin mewujudkan kawasan Banten Lama menjadi kawasan yang lebih hidup sebagai kawasan pariwisata bersejarah. Dengan adanya akses langsung kedalam kota, tentu jalan ini akan memudahkan masyarakat Indonesia untuk lebih mengenal Banten Lama dan sejarahnya yang dulu pernah menjadi salah satu kerajaan besar di Nusantara. Namun yang justru lebih diuntungkan adalah pihak industrial, karena dengan adanya jalur langsung yang menuju ke kawasan pusat Jakarta, tentu Pelabuhan Karangantu akan menjadi salah satu pilihan jalur distribusi komoditas. Saat ini, pelabuhan yang berkembang yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, yang digunakan oleh banyak pedagang dan industri untuk mendistribusikan barang-barang komoditi. Dengan adanya akses langsung menuju Pelabuhan Karangantu ini, tentunya memberikan pilihan untuk membuka peluang usaha melalui pelabuhan ini.

Selain mempermudah akses menuju kawasan Banten Lama dan Karangantu, pemerintah menggunakan jalan cincin utara ini sebagai salah

satu faktor pendukung berkembangnya Pelabuhan Karangantu sebagai pelabuhan nasional. Dengan perkembangan Pelabuhan Karangantu sebagai pelabuhan nasional, tentu akan menciptakan sebuah pusat aktivitas dan kegiatan yang penting untuk mengembalikan vitalitas dari Pelabuhan Karangantu.

Arahan pengembangan Pelabuhan Karangantu sebagai pelabuhan nasional perlu melalui pertimbangan yang matang, tidak hanya sekedar melihat potensi yang dimiliki Karangantu pada masa-masa kerajaan Banten. Kebijakan akan pengembangan pelabuhan nasional ditetapkan oleh Direktur Pelabuhan dan Pengerukan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan harus sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) yang baru mengalami revisi tahun 2010. RIPN ini merupakan pedoman dalam:

- a. Penetapan lokasi
- b. Pembangunan
- c. Pengoperasian
- d. Pengembangan
- e. Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan

Selain itu, dalam penilaian visibilitas suatu pelabuhan untuk menjadi pelabuhan nasional, akan menyesuaikan dengan kriteria dan variabel yang telah ditetapkan pada UU 17/2008 dan PP 62/2009, antara lain; Kegiatan utama pelabuhan (melingkupi komoditas yang diunggulkan), akses ke sistem transportasi, jarak ke jalur pelayaran internasional dan nasional, kesesuaian dengan sistem perundangan tentang fungsi pelabuhan itu sendiri, pengembangan spasial (kedekatan dengan pusat, serta peran dalam pengembangan wilayah), dan ketersediaan prasarana kepelabuhanan (kapasitas pelabuhan, kondisi laut ataupun sungai yang memungkinkan untuk dilalui). Apabila dapat dipenuhi, sebuah pelabuhan kemudian dapat ditetapkan sebagai pelabuhan nasional, namun tentunya perlu melakukan pembenahan secara internal terlebih dahulu.

#### 4.5 Karakteristik (*landmark*)

Karakteristik adalah sebuah unsur empiris atau yang merupakan paling dasar dalam sebuah kawasan. Karakteristik sebuah kawasan terbentuk oleh adanya manusia didalamnya, dan adanya aktivitas dari manusia tersebut. Kegiatan manusia tersebut terbentuk karena adanya elemen pembentukan pelabuhan tersebut; Hubungan pelabuhan itu sendiri dengan kota, adanya akses menuju dan keluar dari pelabuhan, ruang-ruang pembentukan kualitas didalamnya, dan terdapat pusat aktivitas yang terjadi didalamnya.

Karena merupakan sebuah dasar, oleh sebab itu, karakter ini tidak dapat tergantikan, walaupun dapat mengalami sedikit pergeseran atau evolusi dalam jangka waktu tertentu yang cukup panjang. Unsur dasar ini tidak berubah walaupun pada saat bentuk dan struktur kota berubah. Oleh sebab itu, karakteristik dapat disebut sebagai sebuah *Cultural Significance*, yaitu unsur dasar budaya yang dimiliki oleh sebuah kawasan yang dapat mengidentifikasi aktivitas dan kebiasaan dari manusia didalamnya.

Dalam perkembangan Pelabuhan Karangantu, segala kriteria dan variabel tentu perlu dipenuhi agar dapat menjadi pelabuhan yang baik dan modern, namun unsur dari budaya Banten tak bisa dilepas dari segala kegiatan didalamnya, karena sejarah telah menunjukkan bagaimana keterhubungan antara kerajaan Banten dan pelabuhan Karangantu. keberadaan kerajaan Banten, apabila diproyeksikan pada masa kini, merupakan unsur kepurbakalaan yang terpenting dalam pengembangan kawasan Banten Lama saat ini. Oleh sebab itu, Pelabuhan Karangantu tidak dapat lepas dari citra kawasan Banten Lama, dan harus memiliki hubungan kedekatan yang saling membutuhkan.

Selain hubungan tersebut, dalam sejarah, Kerajaan Banten sangat terkenal dengan aktivitasnya sebagai pusat perdagangan di Pulau Jawa. Sehingga segala peningkatan unsur pelabuhan harus dikaitkan pada kegiatannya

sebagai pusat perdagangan; aksesibilitas dan pengelompokan ruang terhadap fungsinya. Kualitas ruang yang terbentukpun harus disesuaikan dengan langgam arsitektural kawasan Banten Lama, karena pelabuhan ini merupakan unsur sejarah yang sangat dekat hubungannya dengan Kerajaan Banten, keduanya harus dapat dilihat dalam sebuah sisi bersejarah, yaitu sebagai jejak Kerajaan Banten yang memiliki peran yang sangat penting pada masanya di Nusantara ini.

## **BAB 5**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Melalui studi lapangan secara langsung dan studi literatur mengenai Pelabuhan Karangantu, dapat diketahui kondisi Pelabuhan Karangantu mengalami penurunan pada kualitas ruang-ruangnya, seperti semakin sempitnya jalur akses masuk dan keluar sungai, terpecahnya konsentrasi kegiatan di kawasan Pelabuhan Karangantu akibat tata guna lahan yang tidak tertata dengan baik, dan fasilitas-fasilitas penunjang pelabuhan yang kurang memadai dan mengalami kerusakan secara fisik. Hal ini secara langsung membuat penurunan pula pada kuantitas pendatang dan warga masyarakat yang berkegiatan di kawasan Pelabuhan Karangantu ini.

Namun, studi sejarah Kota Banten menunjukkan bagaimana Banten merupakan kerajaan Islam yang sangat kuat di Nusantara. Pencapaian masa kejayaan Banten di abad 17, menyisakan besarnya potensi yang dimiliki Kota Banten dan Pelabuhan Karangantu hingga saat ini; Posisi pelabuhan sangat strategis, yang berada pada jalur kapal-kapal dagang dari Asia bahkan Eropa, sehingga memiliki potensi pembentuk kegiatan perdagangan yang penting di kawasan Banten Lama; Pola hubungan pelabuhan dan kota yang sangat dekat, hal ini jarang ditemukan belakangan ini, Pelabuhan Karangantu dan Kota Banten sejak abad ke-16 telah memiliki hubungan saling membutuhkan, sehingga membuat Kawasan Banten menjadi identik dengan Pelabuhan Karangantu, juga terjadi sebaliknya; Sisa-sisa jejak Kerajaan Banten dimasa lampau memberikan nilai kepurbakalaan yang sangat penting dan menarik, sehingga hal ini dapat dikembangkan menjadi salah satu tujuan wisata sejarah

yang baik; Potensi sebagai tujuan wisata ini tentu memberikan kesempatan yang baik bagi Pelabuhan Karangantu untuk menjadi gerbang masuk dan keluar utama Kawasan Banten Lama bagi transportasi air.

Potensi-potensi tersebutlah yang menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi Banten dalam menjadikan kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai kawasan pariwisata. Dalam usahanya, pihak pemerintahan telah memiliki Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu yang telah disusun pada tahun 2009. Melalui arahan ini dapat dilihat adanya rencana yang menjadikan kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai destinasi pariwisata. Dengan mempertimbangkan banyak aspek dari rencana pemerintah pusat, rencana pemerintah daerah, kondisi eksisting sekarang beserta permasalahan yang terjadi, arahan rencana revitalisasi kawasan Pelabuhan Karangantu ini secara keseluruhan dapat memanfaatkan potensi-potensi yang ada dan menyelesaikan permasalahan yang muncul. Namun arahan ini tidak seluruhnya memiliki kesesuaian dengan konteks kawasan Banten Lama dan Pelabuhan Karangantu.

Kontekstual tidak hanya berarti memiliki kesesuaian dengan lingkungannya saat itu saja, namun juga kesesuaian dengan sejarah yang dimiliki oleh kawasan tersebut. Karena sejarah, seperti yang telah disebutkan oleh Widodo (2004), memiliki pendekatan tentang bagaimana manusia dalam sebuah kawasan membentuk ruangnya, lebih jauh dari sekedar bagaimana manusia berkegiatan sekarang. Dalam menanggapi arahan revitalisasi tersebut, penulis mencoba mengkategorikan unsur-unsur pembentuk kota yang disesuaikan dengan konteks Pelabuhan Karangantu; Konektivitas Kota dan Pelabuhan (*edge*), aksesibilitas Pelabuhan Karangantu (*path*), tata guna lahan kawasan Pelabuhan Karangantu (*district*), pusat aktivitas dan keramaian pada Pelabuhan Karangantu (*node*), serta karakteristik dari kawasan Pelabuhan Karangantu (*landmark*). Artinya, tinjauan yang dilakukan yaitu melalui aspek

sejarah sebagai sebuah budaya dan potensi, aspek masa kini yaitu kondisi eksisting dan permasalahan yang ditemukan, serta aspek arahan revitalisasi Pemerintah Provinsi Banten untuk melihat kesesuaian arahan tersebut dengan permasalahan yang muncul pada setiap unsur dan memberikan masukan terhadap arahan yang belum cukup sebagai penyelesaian. Kelima unsur pelabuhan tersebut sangat berpengaruh juga pada pembentukan kesan dari kawasan kota Banten Lama. Oleh sebab itu, unsur-unsur tersebut menjadi penting bagi pengembangan Kawasan Banten Lama. Terpenuhinya unsur pengembangan pelabuhan ini secara tidak langsung akan meningkatkan vitalitas dari pelabuhan, dan mengembalikan posisi Pelabuhan Karangantu sebagai pusat perekonomian local, sehingga akhirnya dapat mewadahi atau mengantisipasi rencana pengembangan pariwisata kota Banten Lama.

## DAFTAR REFERENSI

Benjamin, Walter. (2006). *The Writer of Modern Life: Essays on Charles Baudelaire*. Ed. Michael W. Jennings. Cambridge: Belknap.

Dinas Bina Marga dan Tata Ruang. (2009). *Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu*. Serang: Pemerintah Provinsi Banten.

Dumarcay, Jacques & Smithies, Michael. (1998). *Cultural Sites of Malaysia, Singapore, and Indonesia*. Oxfordshire: Oxford Univ Pr

Hayden, Dolores. (1997). *The Power of Place: Urban Landscape as Public History* (2<sup>nd</sup> ed.). Massachusetts: The MIT Press.

Lynch, Kevin. (1960). *The Image of The City*. The MIT Press.

Meyer, Han. (1999). *City and Port: The Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam*. International Books.

Widodo, Johannes. (2004). *The Boat and The City: Chinese Diaspora and The Architecture of Southeast Asian Coastal Cities*. Singapore: Marshall Cavendish.

---

<http://dishub.serangkab.go.id/cetak.php?id=229>. (Mei 2010)

<http://warnaindonesia.com>. (Mei 2010)

<http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/index.php>. (Mei 2010)

Peta kota Banten Lama Abad 18. (April 2010).

Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/Sultanate\\_of\\_Banten](http://en.wikipedia.org/wiki/Sultanate_of_Banten).

Peta Banten abad 16 dan peta skematik Banten abad 16. (April 2010).

Sumber: <http://baiturrahman08.blogspot.com/2009/08/sejarah-banten.html>.

Peta Satelit Kawasan Banten Lama Saat ini. (Mei 2010). Sumber: Google Earth 2007.



Gambar 1. Morfologi Posisi Pelabuhan Karangantu dari Abad ke-16 Hingga Abad ke-20  
 (Sumber: Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)



Gambar 2. Morfologi Aksesibilitas Kota Banten dari Abad ke-16 Hingga Abad ke-20  
 (Sumber: Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)



Gambar 3. Morfologi Pusat Perdagangan Karangantu dari Abad ke-16 Hingga Abad ke-20  
 (Sumber: Sumber: Dita Trisnawan, R.Wibisono, Rieky J., telah diolah kembali)