



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEMUNDURAN BANTEN
DALAM KAJIAN KONSEP CITRA KOTA DAN
PERKEMBANGAN ELEMEN PEMBENTUK ARSITEKTUR
KOTA PESISIR**

SKRIPSI

R. WIBISONO

0606075845

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



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEMUNDURAN BANTEN
DALAM KAJIAN KONSEP CITRA KOTA DAN
PERKEMBANGAN ELEMEN PEMBENTUK ARSITEKTUR
KOTA PESISIR**

SKRIPSI

**Diajukan untuk melengkapi persyaratan menjadi
Sarjana Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia**

R. WIBISONO

0606075845

**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 benar.**

Nama : R. Wibisono

NPM : 0606075845

Tanda Tangan :

Tanggal : 28 Juni 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : R. Wibisono

NPM : 0606075845

Program Studi : Arsitektur

Judul Skripsi : Kemunduran Banten

Dalam Kajian Konsep Citra Kota dan Perkembangan Elemen
Pembentuk Arsitektur Kota Pesisir

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

DEWAN PENGUJI

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

()

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

()

Penguji : Yandi Andri Yatmo S.T., M.Arch., Ph.D.

()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 28 Juni 2010

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayat-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan tepat pada waktunya.

Skripsi ini ditulis untuk memenuhi tugas mata kuliah spesial Skripsi yang merupakan salah satu mata ajaran wajib dari Program S1 Reguler Departemen Arsitektur Universitas Indonesia. Penulisan skripsi ini juga dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Arsitektur pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah banyak memberikan bantuan dan dukungan dari awal masa perkuliahan sampai pada masa penyusunan skripsi ini hingga selesai. Pihak-pihak tersebut antara lain:

- (1) Dita Trisnawan, ST., M.Arch. STD., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (2) Dr. Kemas Ridwan Kurniawan ST., M.Sc., selaku pembimbing akademis penulis selama 8 semester ini berkuliah;
- (3) Prof. Dr. Ir. Abimanyu Takdir Alamsyah M.S. dan Yandi Andri Yatmo S.T., M.Arch., Ph.D., selaku dewan penguji yang telah memberi banyak masukan serta kritikan membangun bagi perbaikan penulisan skripsi ini.
- (4) Pemerintah Daerah Provinsi Banten, Dinas Bina Marga dan Tata Ruang atas informasi dan data-datanya yang saya perlukan dalam proses penulisan skripsi ini;
- (5) Keluarga, Mama, Papa, Mba Ani, Mba Ai, Niken, Mas Taufik, Fatih, Tunjung, Hafizh, terimakasih atas segala bantuannya;
- (6) Senior-senior angkatan 2003, 2005, teman-teman seangkatan 2006, serta adik-adik 2007, 2008, dan 2009;

(7) Seluruh BPH dan BP IMA 2008 , BPH BEM FTUI 2008, serta ketua-ketua IMD FTUI 2008 lainnya yang telah memberi warna dan pengalaman serta pembelajaran yang baru dalam hidup dan kemahasiswaan;

(8) Seluruh Panitia AFAIR 2010 yang sama-sama akan melaksanakan pameran karya mahasiswa di Cilandak Town Square tanggal 21 Juni 2010 dan Acara Puncak di Emax Kemang tanggal 9-10 Juli 2010;

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu, baik dalam bidang Arsitektur maupun dalam bidang ilmu lainnya.

Depok, 28 Juli 2010

R. Wibisono

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

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

Nama : R. Wibisono

NPM : 0606075845

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:

Kemunduran Banten
Dalam Kajian Konsep Citra Kota dan Perkembangan
Elemen Pembentuk Arsitektur Kota Pesisir

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif 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

(R. Wibisono)

ABSTRAK

Nama : R. Wibisono
Program Studi : Arsitektur
Judul : Kemunduran Banten.
Dalam Kajian Konsep Citra Kota dan Perkembangan
Elemen Pembentuk Arsitektur Kota Pesisir

Hilangnya ciri khas kawasan Banten sebagai pusat pemerintahan Kesultanan Banten dan kota Pelabuhan yang sangat maju dan sukses, telah membuat kawasan ini menjadi tidak produktif kembali. Tidak berkembangnya kawasan ini merupakan suatu permasalahan yang terintegrasi dengan citra dan fungsi kota yang terbentuk di kawasan Banten. Kemunduran kawasan pesisir Banten tidak lepas dari proses pembentukan dan perkembangan kota itu sendiri yang terdiri dari elemen-elemen pembentuknya. Elemen yang saling mendukung satu sama lain, dan kemudian membentuk suatu identitas atau ciri khas suatu kota. Skripsi ini mencoba mengupas unsur pembentukan kota Banten di masa lalu hingga perkembangan kotanya saat ini melalui pendekatan studi literatur, historis dan lapangan guna mencari sebab mengapa banten tidak dapat bertahan dan bangkit seperti masa jayanya dahulu. Dimana kemudian ditemukan bahwa kemunduran ini akibat dari hilangnya fungsi dan citra kota Banten yang telah membuat elemen pembentuk dan perkembangan kota yang ada menjadi tidak berfungsi dengan baik.

Kata kunci: Banten, kemunduran, citra kota, elemen pembentuk.

ABSTRACT

Name : R. Wibisono
Study Program : Architecture
Title : Deterioration of Banten
Studies on The City Image of Banten and The Forming
Elements of Architecture Coastal City

Losing the city image of Banten as a center of government administration of the Sultanate of Banten and the highly developed port city, has made Banten become unproductive anymore. The stagnancy problem on this area is integrated with the image and function of the city that formed in Banten. The deterioration of Banten cannot be separated from the process of development, because the process of developing coastal city gave an identity or character to the city itself. This thesis is trying to analyze the forming elements of Banten in the past until today through various approaches to find out the reason why Banten cannot be survive and revive. At the end, writer discovered the problem happened resulting from the lost of the function and the city's image of Banten which caused it not being developed properly.

Key words: Banten, deterioration, city's image, forming element.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penulisan	3
1.4 Hipotesis Penelitian	4
1.5 Metode Penulisan	4
1.6 Batasan Masalah	4
1.7 Manfaat Penelitian	5
1.8 Sistematika Penulisan Laporan	5
1.9 Alur Pembahasan	6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Kota	7
2.1.1 Pengertian Kota	7
2.1.2 Pembentukan Kota	10
2.1.2.1 Citra Kota	10
2.1.2.2 Elemen Pembentuk Kota	12
2.2 Kawasan Pesisir	14
2.2.1 Pengertian Kawasan Pesisir	14
2.2.2 Perkembangan Kawasan Pesisir	16
2.2.3 Karakteristik Kawasan Pesisir	17
2.3 Pembangunan Kawasan Pesisir	20
2.3.1 Pembangunan Kawasan Pesisir yang Berkelanjutan	20
2.3.2 Elemen Penting Dalam Membangun Kawasan Pesisir	21
BAB 3 DESKRIPSI KASUS	25
3.1 Sejarah Banten	25
3.2 Nama Raja/ Sultan yang Pernah Memerintah Banten	29
3.3 Nama Pejabat yang Pernah Menjabat Residen Banten	30
3.4 Banten Masa Lampau (Periode Kesultanan Banten-Kemerdekaan RI)	30
3.4.1 Fungsi Kota	31
3.4.2 Citra Kota	31
3.4.3 Elemen Kota	32
3.4.3.1 Path	32
3.4.3.2 Edges	33
3.4.3.3 Districts	36

3.4.3.4	Nodes	37
3.4.3.5	Landmarks.....	40
3.5	Banten Masa Kini (Periode Kemerdekaan RI-saat ini).....	44
3.5.1	Fungsi Kota	44
3.5.2	Citra Kota	44
3.5.1	Elemen Kota	45
3.5.3.1	Path	45
3.5.3.2	Edges.....	47
3.5.3.3	Districts	48
3.5.3.4	Nodes	49
3.5.3.5	Landmarks.....	50
3.6	Banten Dalam Arahan Revitalisasi Pemerintah Daerah Tk. II Serang	57
3.6.1	Arahan Rancangan Masterplan Kawasan Banten Lama dan Karangantu	60
3.6.1.1	Arahan Revitalisasi Komponen Fisik	61
3.6.1.2	Arahan Revitalisasi Komponen Sosial-Ekonomi.....	66
BAB 4	TINJAUAN KASUS	67
4.1	Fungsi Kota Banten.....	67
4.2	Citra Kota Banten	68
4.3	Elemen Pembentuk Kota.....	70
4.3.1	Path.....	70
4.3.2	Edges	76
4.3.3	Districts.....	78
4.3.4	Nodes	79
4.3.4	Landmarks	80
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	84
5.1	Kesimpulan	84
5.2	Saran	85
DAFTAR REFERENSI	87

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Hubungan antara Citra Kota, Identitas Kota, dan Karakter Kota	12
Gambar 2.2	Contoh Perkembangan Pembangunan Pelabuhan Kawasan Pesisir Amsterdam	16
Gambar 3.1	Posisi Banten Girang dan Banten	26
Gambar 3.2	Peta Skematik Jalur Sirkulasi Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20	35
Gambar 3.3	Peta Skematik Batas Wilayah Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20	35
Gambar 3.4	Peta Skematik Peruntukkan Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20	39
Gambar 3.5	Peta Skematik Titik Pertautan Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20	39
Gambar 3.6	Embrio Kota Banten dengan Masjid Pacinan sebagai unsur awal kota	41
Gambar 3.7	Peta Skematik Perkembangan <i>Landmark</i> Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20	43
Gambar 3.8	Peta Skematik Jalur Sirkulasi Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga Abad ke-21	46
Gambar 3.9	Peta Skematik Batas Wilayah Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga Abad ke-21	47
Gambar 3.10	Peta Skematik Peruntukkan Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga Abad ke-21	48
Gambar 3.11	Peta Skematik Titik Pertautan Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga Abad ke-21	50
Gambar 3.12	Foto Masjid Agung Banten	50
Gambar 3.13	Foto Kompleks Masjid Agung Banten dilihat dari arah sebelah timur	51
Gambar 3.14	Foto Udara Kompleks Masjid Agung Banten yang ramai akan PKL	51
Gambar 3.15	Foto Panorama Suasana tampak utara Keraton Surosowan	52

Gambar 3.16	Foto Panorama Suasana Alun-alun depan Keraton Surosowan.....	52
Gambar 3.17	Foto Suasana dalam Keraton (kiri), Situs Watu Gilang (kanan).....	53
Gambar 3.18	Foto Kompleks Keraton Kaibon	53
Gambar 3.19	Foto Bastion Benteng Speelwijck	54
Gambar 3.20	Foto Panorama Suasana dalam Benteng Speelwijck	54
Gambar 3.21	Foto Masjid Pecinan Tinggi.....	55
Gambar 3.22	Foto Klenteng Cina	56
Gambar 3.23	Foto Tangga untuk naik di Danau Tasikardi.....	56
Gambar 3.24	Foto Danau Tasikardi.....	57
Gambar 3.25	Konsep Struktur Ruang Kawasan Banten Lama.....	62
Gambar 3.26	Konsep Aksesibilitas dan Sirkulasi Kawasan Banten Lama.....	63
Gambar 3.27	Konsep Aksesibilitas dan Sirkulasi Internal Kawasan Banten Lama	64
Gambar 3.28	Konsep RTH Kawasan Banten Lama	65
Gambar 4.1	Rencana Pengembangan Jalan Provinsi Banten.....	71
Gambar 4.2	Peta A1A State Road Florida, Amerika Serikat.....	74
Gambar 4.3	Skematik Aliran Sungai dan Kanal sebagai Jalur Sirkulasi.....	75
Gambar 4.4	Skematik Perubahan Garis Pantai Kawasan Banten	77
Gambar 4.5	Peta Skematik Perkembangan <i>Landmark</i> di Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-21 dan Dalam Arah <i>Masterplan</i>	83

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Nama-nama Raja yang Pernah Memerintah Kesultanan Banten	29
Tabel 3.2	Perkembangan Jalur Sirkulasi Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)	33
Tabel 3.3	Perkembangan Batas Wilayah Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)	34
Tabel 3.4	Perkembangan Peruntukkan Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)	36
Tabel 3.5	Perkembangan Titik Pertautan Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)	37
Tabel 3.6	Perkembangan Jalur Sirkulasi Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)	46
Tabel 3.7	Perkembangan Batas Wilayah Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)	47
Tabel 3.8	Perkembangan Peruntukkan Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)	48
Tabel 3.9	Perkembangan Titik Pertautan Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)	49
Tabel 3.10	Bahasan Analisis Permasalahan Banten Kajian <i>Masterplan</i>	60
Tabel 5.1	Ringkasan Perkembangan Fungsi Kota dan Citra Kota Kawasan Banten dan Karangantu	85

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Nama Pejabat yang Pernah Menjabat Residen Banten	89
Lampiran 2	Data Asli Peta Banten abad ke-16, 17, 18, dan 19.....	93

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini, kawasan pesisir sering kali dilupakan dan dijadikan sebagai daerah belakang dari suatu wilayah permukiman. Hal ini merupakan imbas dari pembangunan wilayah yang berorientasi ke darat tanpa mempedulikan daerah pesisir sebagai potensi perancangan. Sebaliknya, bila kita kembali kepada masa berabad-abad yang lalu kawasan pesisir merupakan kawasan yang paling maju dan sangat berkembang. Mulai dari pusat pemerintahan, perdagangan, hingga permukiman terbentuk di kawasan pesisir. Pesatnya pembangunan kawasan pesisir pada masa itu tidak lepas dari transportasi yang masih menggunakan daerah perairan seperti sungai dan laut sebagai akses ataupun jalur transportasi dalam berpindah.

Bila kita melihat runutan sejarah dalam buku *Sejarah dan Perlawanan terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Daerah Jawa Barat* (Ekadjati, et al., 1990). salah satu contoh dari kawasan pesisir yang sangat sukses pada masa lampau yaitu kawasan pesisir Banten. Banten pada masa lampau merupakan sebuah daerah dengan kota pelabuhan yang sangat ramai. Pada masa abad ke-5, Banten merupakan bagian dari kerajaan Tarumanagara. Hal ini ditunjukkan dengan ditemukannya salah satu prasasti peninggalan kerajaan Tarumanagara pada tahun 1947, yaitu berupa Prasasti Cidanghiyang yang ditemukan di tepi sungai Ci Danghiyang, Kampung Lebak, Banten. Prasasti ini berisikan 2 baris kalimat berbahasa Sansekerta yang menjelaskan tentang keberanian serta keagungan dari raja Purnawarman, sang pemimpin kerajaan Tarumanagara.

Akan tetapi, berabad-abad kemudian atau lebih tepatnya pada sekitar awal abad ke-16, setelah runtuhnya kerajaan Tarumanagara akibat serangan kerajaan Sriwijaya, kekuasaan di bagian barat Pulau Jawa dari Ujung Kulon sampai Ci Serayu (sekarang Kali Serayu) dan Ci Pamali (sekarang Kali Brebes) dilanjutkan oleh kerajaan Sunda (Wikipedia, 2010). Pada masa kekuasaan kerajaan Sunda inilah kawasan Banten menjadi semakin berkembang, Banten menjadi salah satu pelabuhan penting dari kerajaan Sunda selain pelabuhan Pontang, Cigede,

Tamgara, Kalapa, dan Cimanuk. Luasnya daerah kekuasaan yang dimiliki kerajaan Sunda ini dipertegas dengan pernyataan yang disampaikan oleh Tome Pires (1513), seorang penjelajah Portugis dalam catatan perjalanannya, *Suma Oriental* (1513-1515), yang menyebutkan bahwa kerajaan Sunda meliputi setengah pulau Jawa (Ekadjati, et al., 1990).

Sekitar abad ke-17, saat pengaruh Islam masuk, Banten menjadi pusat dari Kesultanan Banten yang sangat maju dan modern. Banten merupakan kawasan pelabuhan terbesar di Asia Tenggara sejajar dengan Malaka dan Makasar (J. de Barros dalam Ekadjati, et al., 1990). Kesuksesan Banten ini tidak lepas dari peran Sultan Abdulfath Abdulfattah atau yang lebih dikenal dengan nama Sultan Ageng Tirtayasa yang memegang kekuasaan Banten selama hampir kurang lebih 20 tahun. Berbagai macam usaha yang dilakukan Sultan Ageng Tirtayasa untuk memajukan dan menyejahterakan Banten ialah dengan melakukan berbagai pembangunan, baik pembangunan fisik ataupun pembangunan spiritual. Pembangunan inilah yang kemudian menjadi unsur-unsur penting dalam struktur kota Banten pada masa kejayaannya.

Semenjak terjadinya perselisihan adu domba yang dilakukan oleh pihak Belanda kepada Sultan Ageng Tirtayasa dengan anaknya Sultan Haji, kota Banten mengalami kemunduran yang sangat tidak terduga. Kemunduran ini memicu terjadinya kehancuran kekuasaan kesultanan sehingga hal tersebut menyebabkan berpindahnya kekuasaan Kesultanan Banten ke tangan Belanda. Sejak saat itulah, kedigdayaan Kesultanan Banten semakin merosot dan menghilang namanya (Ekadjati, et al., 1990).

Setelah lebih dari 2 abad berlalu, Banten Lama sebagai Kota Kawasan Pesisir hanya sekedar menjadi situs peninggalan masa kejayaan Kesultanan Banten yang mengalami banyak sekali kemunduran. Tampaknya masyarakat sangat terpengaruh akan keadaan yang membayangi diri mereka selama kurang lebih 250 tahun tersebut. Berbagai pembangunan yang sangat cepat terjadi saat ini, mulai dari perkembangan daerah industri hingga pariwisata dan pelabuhan Ferry-Bakauheni tidak membuat daerah pesisir Banten Lama untuk ikut berkembang dan kembali hidup.

Hanya berupa sisa reruntuhan kejayaan Kesultanan Banten saja yang dapat kita nikmati. Kemahsyuran kota ini yang dulu sangat memukau sudah menjadi bagian dari sejarah kota Banten. Peninggalan Kesultanan Banten pun dikenal sekedar sebagai tempat berziarah saja. Banten Lama sebagai kota pelabuhan yang hebat hanya menjadi sebuah kenangan. Bagaimana citra kota pesisir dan pelabuhan yang sangat hebat dimasa lampau bisa hilang dan lenyap pada masa kini? Apa yang hilang dari kota Banten Lama yang tidak ada pada masa kini? Apakah langkah-langkah yang dapat dilakukan sebagai respon dalam merevitalisasi kawasan pesisir Banten Lama ini? Lalu bagaimana peran pemerintah dalam menghidupkan kembali kawasan Banten Lama ini, apakah *masterplan* yang direncanakan sudah sesuai dengan kebutuhan Banten Lama?

Belajar tentang kota, citra dan elemen pembentuknya sama halnya dengan belajar mengenai arsitektur, dimana topografi, tipologi, dan sejarah menjadi dasar pendefinisian sebuah arsitektur dalam unsur waktu dan ruang yang terus-menerus berubah (Rossi, 1982:179).

1. 2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, rumusan permasalahan dapat dirumuskan dalam beberapa pertanyaan sebagai berikut :

- a. Bagaimana sebuah citra kota pesisir dan pelabuhan yang sangat hebat dimasa lampau bisa hilang dan lenyap pada masa kini?
- b. Unsur apa saja yang membentuk Banten di masa lalu yang kemudian hilang pada Banten masa kini?
- c. Bagaimana unsur pembentuk kota Banten masa lalu dapat diterapkan pada penataan kota Banten di masa kini untuk menghidupkan Banten kembali?

1. 3 Tujuan Penulisan

- a. Mengetahui proses bagaimana sebuah citra kota terbentuk.
- b. Mengetahui unsur pembentuk kota berdasarkan teori-teori yang ada dan terkait berhubungan dengan citra kota.

- c. Mengetahui penerapan unsur pembentuk kota dalam pembangunan kota Banten Lama pada masa kini agar bisa jaya seperti masa lalunya.

1. 4 Hipotesis Penulisan

Hipotesis penulisan dalam karya tulis ini adalah:

- a. Bahwa dalam studi literatur dan lapangan mengenai kawasan Banten Lama ini dapat dilihat citra kota yang terbentuk pada masa kejayaan Banten untuk bisa direvitalisasi dan direkonstruksikan di masa kini.
- b. Bahwa Kawasan Banten Lama dapat kembali menjadi kota pesisir yang penting dan menjadi kawasan pariwisata ataupun pelabuhan laut yang maju/modern.

1. 5 Metode Penulisan

Penulisan ini dilakukan dengan terlebih dahulu melakukan studi literatur guna memahami teori mengenai kota, citra dan elemen pembentuknya. Kemudian dilanjutkan dengan pembahasan mengenai studi lapangan hasil tinjauan saya mengenai keadaan faktual di daerah penulisan. Setelah melakukan studi literatur dan studi lapangan, kemudian saya melanjutkan dengan mengkaji hasil tersebut yang juga dipadukan dengan laporan “Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu” yang merupakan *masterplan* baru dari kawasan Banten Lama hasil kajian Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang. Dengan mengkaji *masterplan* yang juga didukung dengan hasil studi literatur awal dan lanjutan tentang kawasan pesisir serta studi lapangan, dapat diajukan suatu strategi revitalisasi yang sesuai dengan perkembangan teraktual dari kawasan Banten Lama.

1. 6 Batasan Masalah

Penulisan ini hanya dibatasi pada kajian mengenai citra kota dan perkembangan elemen pembentuk kota Banten pada dua masa, yaitu masa lampau, masa dari periode Kesultanan Banten hingga masa pra kemerdekaan dan masa kini, yaitu masa dari pasca kemerdekaan hingga saat ini serta keterkaitannya dengan arahan *masterplan* Banten di masa datang.

1. 7 Manfaat Penulisan

- a. Pembaca memahami kronologis perkembangan kawasan Banten Lama selama ini dari masa kejayaannya dan kemundurannya hingga saat ini.
- b. Dapat memberikan saran dan solusi mengenai revitalisasi perkembangan kota kawasan pesisir Banten Lama yang mungkin bisa diterapkan pada Banten masa kini dengan memperhatikan perkembangan sejarahnya dan Arah Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu hasil kajian Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang.

I. 8 Sistematika Penulisan Laporan

BAB 1 : PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang kota Banten dan sejarahnya, rumusan masalah mengenai citra kota dan elemen pembentuk kota di Banten, tujuan penulisan mengenai sebuah citra kota terbentuk, hipotesis penulisan bahwa kota Banten dapat menjadi kota pelabuhan yang maju kembali seperti dulu, dan manfaat penulisan mengenai kronologis degradasi perkembangan Banten, serta kerangka berpikir mengenai bagaimana penulisan ini dibuat.

BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang penjelasan teori serta analisis teori terkait dengan pembahasan masalah yaitu citra kota, elemen pembentuk suatu kota, definisi dari kawasan pesisir, dan elemen penting dalam pengembangan suatu kawasan pesisir.

BAB 3: DESKRIPSI KASUS

Bab ini menjelaskan mengenai studi kasus yang digunakan dalam penulisan ini seperti sejarah banten, banten masa lalu, banten masa kini, dan kondisi faktual yang terkait dengan penulisan.

BAB 4: TINJAUAN KASUS

Bab ini berisi tentang penerapan teori yang dikaitkan dengan kasus yang ada, hubungan yang ada antar keduanya, pertautan masalah, dan analisis masalah.

Selain itu juga dibahas mengenai bagaimana fungsi kota dan citra kota Banten di masa lalu, kini, dan yang akan datang (*masterplan*) terkait dengan teori mengenai citra kota ditambah dengan analisis mengenai elemen kota yang ada di Banten dulu, kini, dan nanti.

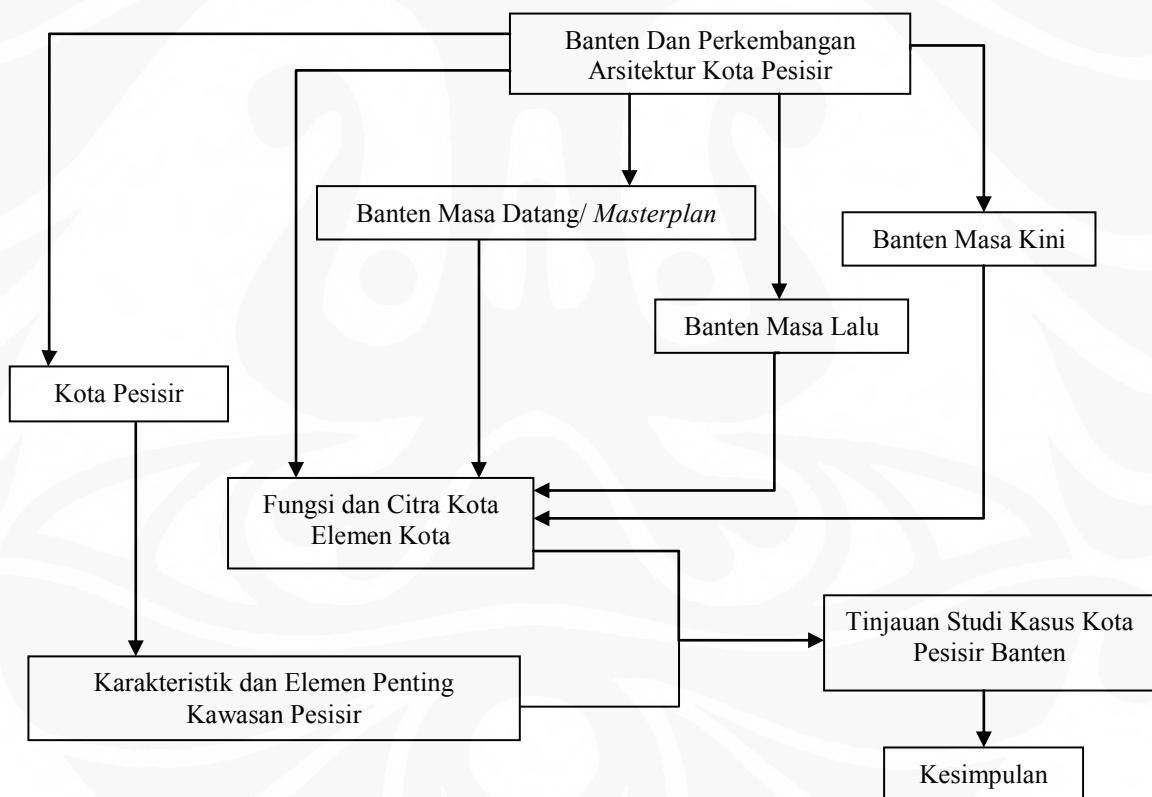
BAB 5: PENUTUP

Bab ini berisikan kesimpulan dan saran hasil penulisan ini serta solusi berupa strategi revitalisasi kota kawasan pesisir Banten Lama yang mungkin bisa diterapkan pada Banten masa kini sesuai dengan hasil tinjauan teori dan kasus.

LAMPIRAN

Berisi data-data yang dapat mendukung penulisan dan penjelasan penulisan ini.

1. 9 Alur Pembahasan



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 KOTA

2.1.1 Pengertian Kota

Secara etimologi kota merupakan suatu kata yang berasal dari bahasa Sanskerta yaitu kuta atau khutta. Kata ini mempunyai makna berupa dinding/kubu/perbentengan. Oleh karena itu, tidak heran bila kita lihat pada masa lampau, banyak sekali kota-kota yang membatasi wilayah kota mereka dengan dinding ataupun benteng, meski elemen dinding atau benteng sebagai batas kota pada kota masa kini mungkin sudah tidak terlihat lagi atau dipertahankan. Lain halnya bila kita melihat definisi kota secara universal, kota adalah sebuah area urban yang berbeda dari desa ataupun kampung berdasarkan ukurannya, kepadatan penduduk, kepentingan, atau status hukum (Wikipedia, 2009). Hal ini juga turut diperkuat dengan pengertian kota yang terdapat dalam Ensiklopedia Nasional Indonesia (1990:153) yaitu “Kota juga merupakan pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya”.

Kota adalah kelompok orang-orang dalam jumlah tertentu, hidup dan bertempat tinggal bersama dalam satu wilayah geografis tertentu, berpola hubungan rasional ekonomis dan individualis (Marbun, 1994:16). Definisi ini menjelaskan bahwa ada beberapa cara pendekatan yang dapat kita ambil dalam mendefinisikan arti dari sebuah kota, yaitu pendekatan geografis-demografis, pendekatan ekonomis dan pendekatan sosiologis. Pendekatan geografis-demografis merupakan suatu pendekatan dengan melihat kota sebagai tempat pemusatan penduduk. Kemudian pendekatan ekonomis yaitu suatu pendekatan dengan melihat kota sebagai tempat pemusatan lalu lintas ekonomi dan perdagangan serta kegiatan industri. Sedangkan pendekatan sosio-antropologis merupakan pendekatan dengan cara melihat hubungan antar manusia yang tinggal di kota yang sudah merenggang dan heterogen, tidak seperti masyarakat di desa yang tergolong homogen dan biasanya masih sangat akrab.

Memang diakui definisi suatu kota tidak akan selalu tepat, tetapi bergantung kepada fokus pendekatannya (Marbun, 1994:10). Begitu pula dalam

mendefinisikan suatu kota dalam suatu lingkup bahasan arsitektural. Terdapat berbagai metode yang dapat kita gunakan dalam mendefinisikan suatu kota yang sesuai dengan konteks arsitektural, seperti yang telah banyak dikemukakan oleh para arsitek ternama seperti Aldo Rossi dan Peter Eisenmann.

The City as History

“Every town has its own architectural performance. And architecture is not merely a physical landscape of buildings in a town, as seen by the observer, but it has a deeper meaning, which displays the art of structures and constructions. It is a sequence of buildings along the course of its history.” (Rossi dalam Poerbantanoë, 1999).

Rossi mendefinisikan kota sebagai sejarah, dimana terdapat dua pendekatan yang dapat digunakan dalam mendefinisikan arti dari kota tersebut. Pendekatan pertama yaitu dengan melihat kota sebagai artefak (*“as a material artifact”*). Melalui pendekatan ini, kita dapat melihat bahwa suatu kota mempunyai berbagai informasi dan dokumentasi penting yang sangat banyak yang terkandung didalamnya. Informasi ini berupa artefak-artefak atau peninggalan yang dapat kita telusuri jejaknya, dimana peninggalan tersebut terus-menerus bertambah seiring dengan perkembangan peradaban manusia. Pengertian kota melalui pendekatan ini sama seperti yang dilakukan seorang arkeolog saat menggali suatu tapak peninggalan untuk mengetahui sejarah ataupun peradaban manusia masa lampau berdasar atas peninggalannya yang berupa artefak. Pendekatan kedua yaitu mempelajari sejarah sebagai struktur proses pembentukan dari artefak urban atau *“urban artifact”*. Pendekatan ini mendukung pendekatan pertama dimana dengan melihat peninggalan suatu kota, kita bisa melihat sejarah dan peran serta fungsi dari kota tersebut di masa lampau. Contoh yang dapat kita ambil seperti kota-kota di belahan benua Eropa yang sangat kental dengan peninggalannya berupa karya-karya arsitektural yang mampu mengidentifikasi perkembangan sejarah, fungsi kota, dan perannya di masa lampau.

“Building may be signs of events that have occurred on a specific site; and this threefold relationship of site, event, and sign becomes a characteristic of urban artifacts” (Peter Eisenman, *Editor’s Introduction The Architecture of the City*, 1982).

Kota sebagai *“urban artifact”* memiliki karakteristik berupa gabungan dari lokasi (*site*), peristiwa (*event*), dan tanda (*sign*). Selain itu, gagasan *“locus”* atau suatu tempat (*place*) tertentu di mana terjadinya suatu peristiwa di kota (*urban ritual*) sangat penting bagi kesinambungan sejarah. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kota seharusnya dinilai sebagai sesuatu yang secara terus-menerus dikonstruksikan dari waktu ke waktu melalui artefak urban, dimana karakteristik dasar tertentu suatu kota untuk seluruh dinamika perkotaan dapat dilihat perubahannya.

The Collective Memory

Menurut Aldo Rossi (1982), sebuah kota menyimpan masa lampaunya sebagai ingatan bersama (*“collective memory”*), dan bahwa kita menelusuri jejaknya melalui artefak urban yang memberi struktur pada kota. Dengan sifat kota yang pada umumnya bersifat dinamis, dapat dikerucutkan bahwa kota itu adalah lambang perjalanan sejarah, teknologi dan jamannya. Istilah ingatan bersama yang digunakan Aldo Rossi merupakan istilah yang sempat diungkapkan seorang filsuf dan sosiolog Prancis, Maurice Halbwachs (1877-1945) dalam bukunya *La Memoire Collective*, untuk membedakannya dengan *“individual memory”* (Rossi, 1982:130). Ingatan bersama itu ditanggung bersama, diteruskan, sekaligus dikonstruksikan oleh masyarakat. Kota merupakan sebuah tempat dimana orang yang berada di dalamnya melakukan proses identifikasi terhadap diri mereka dengan sebuah lokasi atau tempat. Dengan begitu, kota menjadi sebuah kumpulan lokasi atau tempat hasil dari identifikasi tiap individu di dalamnya yang mempunyai berbagai penanda bagi masing-masing diri.

“Deleuze (2000) menyatakan bahwa “...to learn is to remember, and learning is essentially concerned with signs...”. Saat manusia belajar, dia akan mencerna penanda dari lingkungannya dan mengingatnya terus menerus. Hal ini dapat

menjelaskan mengapa manusia dapat mempunyai keterikatan yang erat dengan daerah asalnya, karena telah belajar untuk mengingat dalam rentang waktu yang cukup lama.” (Paramita, 2008)

Maka, kota adalah suatu tempat atau “*locus*” dari ingatan bersama (*collective memory*) tersebut. “*Locus*”, yang dipahami sebagai relasi antara suatu tempat tertentu dengan bangunan yang berada di atasnya (Rossi,1982:103) serta individu yang beraktivitas di dalamnya dimana bangunan menjadi penanda (*sign*) suatu peristiwa (*event*) tertentu di lokasi (*site*) tertentu.

2. 1. 2 Pembentukan Kota

2. 1. 2. 1 Citra Kota

Dalam buku *The Image of The City* (1960), Kevin Lynch telah melakukan beberapa pengamatan tentang citra kota di kota-kota : Boston, New Jersey dan Los Angeles. Pengamatan tersebut kemudian dilanjutkan oleh beberapa peneliti lain di kota-kota Amerika Utara dan Eropa dengan masih tetap menggunakan metode yang sama seperti yang telah dilakukan oleh Lynch (Pocock dalam Purwanto, 2001). Pengamatan ini pada dasarnya dilakukan untuk membantu dalam memahami citra kota yang ditangkap dan dipahami manusia di dalam suatu lingkungan tertentu. Sehingga kemudian dapat ditemukan suatu pemahaman tentang bagaimana suatu kota yang telah dirancang dapat dipahami secara mudah oleh masyarakat pada umumnya.

Karakter Kota

Berbagai cara dapat dilakukan dalam usaha untuk memahami citra lingkungan perkotaan. Salah satu caranya yaitu mengetahui peta mental manusia sebagai pengamat. Peta mental menjelaskan mengenai cara pengamat memperoleh, mengorganisasi, menyimpan, dan kemudian mengingat kembali informasi yang telah diserap mengenai lokasi, jarak, dan susunan dalam lingkungan fisik (kota). Peta mental memiliki konsep dasar imagibilitas yang memiliki pemahaman yaitu kemampuan untuk mendatangkan kesan. Kemudian imagibilitas itu sendiri mempunyai hubungan erat dengan legibilitas yang diartikan sebagai kemudahan untuk dapat dipahami / dibayangkan dan dapat

diorganisir menjadi satu pola yang koheren. Agar suatu kota dapat dengan mudah dipahami citranya, maka kota tersebut harus mempunyai karakter. Karena karakter kota dibutuhkan untuk memberikan pemahaman tentang identitas kota, sesuai dengan potensi yang ada. Dalam hal ini, karakter merupakan jiwa, perwujudan watak, baik secara fisik maupun non-fisik, yang memberikan citra dan identitas kota.

Identitas Kota

Karakter sebuah kota dapat memberikan pemahaman mengenai identitas sebuah kota. Oleh karena itu, suatu identitas kota menjadi salah satu proses penting pembentukan sebuah citra kota.

Identitas kota menurut Lynch :

".... tidak dalam arti keserupaan suatu obyek dengan yang lain, tetapi justru mengacu kepada makna individualitas yang mencerminkan perbedaannya dengan obyek lain serta pengenalannya sebagai entitas tersendiri." (Lynch, 1960)

" identitas kota adalah citra mental yang terbentuk dari ritme biologis tempat dan ruang tertentu yang mencerminkan waktu (sense of time), yang ditumbuhkan dari dalam secara mengakar oleh aktivitas sosial-ekonomi-budaya masyarakat kota itu sendiri." (Lynch, 1972)

Menurut Budihardjo (1991), terdapat 6 tolok ukur yang sepantasnya digunakan dalam penggalan, pelestarian, dan pengembangan identitas kota, yaitu:

- 1). Nilai kesejarahan; baik dalam arti sejarah perjuangan nasional (Gedung Proklamasi, Tugu Pahlawan) maupun sejarah perkembangan kota (Kota Lama di Semarang, Kawasan Malioboro di Yogyakarta)
- 2). Nilai arsitektur lokal/tradisional; (terdapat keraton, rumah pangeran)
- 3). Nilai arkeologis; (candi-candi, benteng)
- 4). Nilai religiositas; (masjid besar, tempat ibadah lain)
- 5). Nilai kekhasan dan keunikan setempat; baik dalam kegiatan sosial ekonomi maupun sosial budaya
- 6). Nilai keselarasan antara lingkungan buatan dengan potensi alam yang dimiliki.

Universitas Indonesia

Keterkaitan antara Citra Kota, Identitas Kota, dan Karakter Kota

Dari penjelasan subbab sebelumnya, dapat dipahami bahwa kota merupakan “*locus*” dimana kota tersebut menyediakan suatu ruang (*space*) berkegiatan dan berorientasi, selain karakter (*character*) sebagai jiwa tempat, untuk identifikasi (Schulz dalam Purwanto, 2001). Karakter yang spesifik dapat membentuk suatu identitas, yang merupakan suatu pengenalan bentuk dan kualitas ruang sebuah daerah perkotaan, yang secara umum disebut *a sense of place* (Purwanto, 2001).



Gambar 2.1 Hubungan antara Citra Kota, Identitas Kota, dan Karakter Kota (Purwanto, 2001)

Kesimpulan utama dari hasil pengamatan Lynch berkaitan dengan pengidentifikasian berbagai macam elemen struktur fisik sejumlah kota, yang menjadikan kota-kota tersebut menjadi dapat dijelaskan dan dibayangkan citranya. Dari pengamatan terhadap kota-kota besar di berbagai kota, Lynch (1960) kemudian menjabarkan bahwa ada lima tipe elemen yang dapat dipergunakan oleh banyak orang untuk menstrukturkan gambaran kognisi dari sejumlah tempat.

II. 1. 2. 2 Elemen Pembentuk Kota

Tujuan utama dari pengamatan yang telah dilakukan oleh Lynch didasarkan kepada keterkaitan antara berbagai elemen struktur fisik dari sejumlah kota yang membuat kota-kota tersebut mampu untuk digambarkan atau diilustrasikan citra kotanya. Dari pengamatan tersebut, Lynch kemudian

mengklasifikasikan lima tipe elemen yang dapat orang gunakan untuk menstrukturkan gambaran kognisi dari berbagai tempat yang ada. Elemen tersebut ialah *paths*, *edges*, *districts*, *nodes*, and *landmarks*.

***Paths* (jalur/ jalan)**

Path merupakan elemen penting dalam citra kota. Karena *path* merupakan jalur sirkulasi yang digunakan orang untuk melakukan pergerakan. *Path* ini dapat berupa jalan raya, gang-gang utama, jalur transit, saluran, lintasan kereta api, dan lain-lain. Dalam pengamatannya, Lynch mengemukakan bahwa seandainya identitas elemen ini tidak cukup jelas, maka orang akan meragukan citra kota secara keseluruhan. Karena orang akan mengamati kota tersebut sambil berjalan melewatinya dan selama perjalanan tersebut elemen yang ada disekitarnya akan saling berhubungan satu sama lain.

***Edges* (tepi/ batas wilayah)**

Edge merupakan elemen linear yang tidak dilihat sebagai *path* oleh orang sebagai pengamat. *Edge* membedakan batas antara kawasan yang satu dengan kawasan lainnya yang berfungsi sebagai pemutus linear seperti pantai, batasan lintasan kereta api, topografi, dan tembok. *Edge* lebih bersifat sebagai referensi dibanding sebagai titik koordinat. *Edge* terkadang berupa tempat masuk meski lebih sering sebagai penghalang yang bertujuan mengakhiri atau pengakhiran dari sebuah kawasan satu dengan kawasan lainnya. Sehingga fungsi batasnya pun jelas yaitu membagi atau menyatukan. Seperti daerah permukiman dibatasi oleh sungai atau pagar yang membatasi wilayah perindustrian.

***Districts* (kawasan)**

District merupakan kawasan kota menengah-besar dalam skala dua dimensional. *District* memiliki ciri yang khas yaitu kemiripan dalam bentuk, pola, dan wujudnya, serta khas pula dalam batasnya, dimana dapat dijadikan sebagai referensi interior maupun eksterior. *District* dapat dikatakan sebagai wilayah-wilayah yang homogen yang berbeda dari wilayah lainnya. *District* juga mempunyai identitas yang lebih baik jika batasannya dibentuk dengan tampilan yang lebih jelas pula. Seperti daerah *uptown*, *downtown* dan *midtown* pada negara

barat atau kawasan bersejarah yang terdiri dari sekumpulan peninggalan bangunan bersejarah.

Nodes (simpul, titik temu)

Node merupakan titik atau daerah strategis di mana arah aktivitasnya saling bertemu dan kemudian dapat dialihkan ke arah atau aktivitas lainnya. Salah satu contoh dari *node* ialah persimpangan lalu lintas, lapangan terbang, jembatan, pasar, dan sebagainya. Tetapi tidak semua persimpangan merupakan *node*, citra *place* menentukan pendefinisian dan keberadaan *node* tersebut. Sebagai pusat aktivitas, sesungguhnya *node* merupakan sebuah tipe dari *landmark* yang berfungsi aktif. Dimana orang mempunyai perasaan „masuk’ dan kemudian „keluar’ pada tempat yang sama. *Node* mempunyai identitas yang lebih baik jika memiliki bentuk yang jelas karena mudah diingat.

Landmark (tanda menonjol)

Landmark merupakan titik referensi seperti halnya *node*. Tetapi hal yang membedakannya ialah tidak ada kegiatan orang masuk-keluar di dalamnya karena letaknya dapat dilihat dari luar. Menurut Portoeous (dalam Lang, 1987), *Landmark* merupakan elemen eksternal yang secara visual sangat menonjol dari suatu kota dan dibuat secara tunggal karena mempunyai maksud agar mudah dibedakan secara visual dengan yang lainnya, misalnya gunung, danau, menara, tugu, dan lainnya. Untuk beberapa kasus, ada *landmark* yang hanya memiliki arti di daerah kecil dan hanya dapat diamati dari daerah itu saja, sedangkan ada juga *landmark* yang mampu memberi arti bagi keseluruhan kota dan bisa dilihat dari berbagai sudut kota. Sebagai elemen penting dari bentuk kota, *landmark* membantu orang dalam mengarahkan dirinya atau memberi orientasi diri pengamat di dalam kota tersebut dan membantu mereka mengenali daerah itu. *Landmark* yang baik memiliki identitas yang berbeda, jelas, dan unik diantara benda lainnya dalam lingkungan tersebut.

2. 2 KAWASAN PESISIR

2. 2. 1 Pengertian Kawasan Pesisir

Bila dilihat dari sejarah peradaban Indonesia, sebagian kota besar di Indonesia terletak di kawasan pesisir atau dekat dengan laut. Hal ini memang dimungkinkan untuk terjadi melihat Negara Indonesia yang terbentuk dari ribuan pulau-pulau sehingga menggunakan jalur air sebagai akses transportasi penghubung antar pulau. Oleh karena itu, tidak heran bahwa Indonesia dikenal dengan sebutan Negeri Bahari.

Tetapi apakah kawasan pesisir itu sebenarnya? Ada dua pendekatan yang dapat kita lakukan untuk menjelaskan hal tersebut. Yang pertama yaitu pendekatan Ekologis. Menurut pendekatan Ekologis, kawasan pesisir merupakan daerah pertemuan antara darat dan laut, dimana batas ke arah darat meliputi bagian daratan, baik kering maupun terendam air yang masih mendapat pengaruh sifat laut seperti angin laut, pasang surut dan intrusi air laut. Sedangkan batas ke arah laut mencakup bagian perairan pantai sampai batas terluar dari paparan benua yang masih dipengaruhi oleh proses alamiah yang terjadi di darat seperti sedimentasi dan aliran air tawar serta proses yang disebabkan oleh kegiatan manusia, misalnya penggundulan hutan, pencemaran industri/domestik, limbah tambak, atau penangkapan ikan. Kemudian menurut pendekatan Administrasi, kawasan pesisir adalah kawasan yang secara administrasi pemerintahan mempunyai batas terluar sebelah hulu dari kecamatan atau kabupaten atau kota dan ke arah laut sejauh 12 mil dari garis pantai untuk propinsi atau sepertiganya untuk kabupaten atau kota (Dahuri, et.al., 2001).

Sedangkan menurut Kay dan Alder (1999), pada dasarnya garis batas kawasan pesisir hanyalah merupakan garis khayal yang letaknya dipengaruhi kondisi setempat dan secara konstan berubah karena proses natural yang sangat dinamis, sehingga tidak bisa dinyatakan secara mutlak batas-batas dalam kawasan pesisir. Pernyataan Kay dan Alder diperkuat dengan yang dikemukakan oleh Supriharyono (2002), di kawasan pesisir yang landai dengan sungai besar, garis batas dapat berada jauh dari garis pantai, sedangkan di pantai yang curam dan langsung berbatasan dengan laut dalam, kawasan pesisirnya sempit. Dari dua pernyataan diatas tersebut, akhirnya dihasilkan suatu keputusan melalui

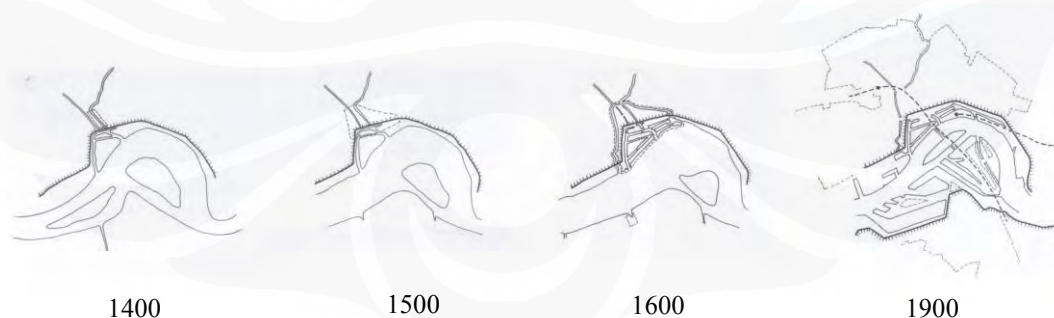
Universitas Indonesia

keepakatan Rapat Koordinasi Tehnis I MREP di Manado pada tahun 1994 bahwa yang dimaksud dengan wilayah pesisir adalah wilayah peralihan antara darat dan laut, dimana ke arah laut mencakup perairan laut sejauh 12 mil dari garis pantai pada saat surut terendah, dan ke arah darat meliputi seluruh atau sebagian wilayah desa yang berbatasan langsung dengan garis pantai.

2. 2. 2 Perkembangan Kawasan Pesisir

Sebagai sumber kehidupan yang menentukan keberlangsungan hidup untuk seluruh mahluk hidup di bumi ini, air mempunyai peranan yang cukup penting. Tinggal di kawasan pesisir menjadi sebuah keharusan dan kebutuhan akan adanya keinginan untuk berinteraksi dengan air. Hal ini yang kemudian membentuk hubungan yang spesial antara manusia dengan lingkungan tepi air. Tidak dapat kita pungkiri, bahwa alasan utama pemukiman dibangun di tepi lingkungan air lebih didasarkan kepada kebutuhan primer manusia akan air serta pergerakan manusia yakni transportasi yang pada masanya masih bergantung kepada aliran air.

Selama berabad kehidupan manusia, kawasan pesisir telah menjadi peran penting dalam kehidupan mereka. Dalam perwujudan berupa pelabuhan, kawasan pesisir menjadi sebuah pintu gerbang masuk kota dimana segala barang perdagangan masuk untuk kemudian didistribusikan. Selain sebagai jalur sirkulasi masuknya barang perdagangan, gerbang masuk peralihan antara kawasan darat dan laut ini juga berperan sebagai zona pertahanan keamanan dan perlindungan masyarakat setempat dari ancaman bahaya ataupun serangan musuh. Itulah alasan mengapa kawasan pesisir, yaitu pelabuhan mempunyai peranan yang teramat penting dalam kesatuan sebuah kota.



Gambar 2.2 Contoh Perkembangan Pembangunan Pelabuhan Kawasan Pesisir Amsterdam (Meyer, 1999)

Sayangnya citra kota mengenai kawasan pesisir secara dramatis telah berubah seiring dengan kemajuan teknologi seperti halnya transportasi darat dan udara. Revolusi Industri juga menyebabkan terjadinya kegiatan perekonomian yang berkembang dengan pesat, kawasan pesisir seperti pantai, dermaga, dan pelabuhan mulai kehilangan fungsinya. Berbondong-bondong semua orang meninggalkan kawasan tersebut dan melihat hasil dari revolusi industri sebagai terobosan terkini yang kelamaan membuat kawasan pesisir menjadi terisolir dan terbengkalai. Pelabuhan yang tidak mampu menampung semua kegiatan perekonomian yang berkembang begitu pesatnya akibat dari revolusi industri kemudian hanya menjadi tempat berlabuhnya kapal-kapal kecil. Dampak dari pelabuhan yang mulai ditinggalkan terlihat dari semakin tidak terurusnya pelabuhan tersebut. Kerusakan terjadi dimana-mana, hubungan antara hunian dengan manusia di lingkungan pesisir pun ikut turut terputus. Kemudian kawasan pesisir tidak lagi dapat dihuni manusia dan menjadi daerah sepi yang tinggi akan tingkat kriminalitas.

Semula kehidupan manusia yang berawal dari kawasan pesisir mulai berpindah, pusat kota menjadi bergeser ke arah daratan. Kemajuan teknologi dan keinginan manusia untuk mengembangkan teknologi membuat kawasan pesisir dijauhkan dari kehidupan sehari-hari mereka. Tetapi hal itu kembali berbalik saat ini, saat kawasan daratan yang sempat dipuja-puja pada masanya karena didukung oleh kemajuan transportasi darat mulai penuh sesak. Kepadatan penduduk di kawasan daratan membuat kawasan pesisir kembali dilirik untuk dimanfaatkan dan dikembangkan kembali. Sekitar abad ke-18, keinginan untuk mengembangkan kawasan pesisir kembali mencuat. Pembangunan kawasan pesisir yang dikenal dengan nama *waterfront* mulai eksis di Amerika. Pelabuhan yang dulu sempat ditinggalkan dan ditelantarkan dalam beberapa waktu saja telah berubah menjadi kawasan pesisir yang nyaman dan mengundang manusia untuk kembali beraktivitas kembali disana. Pembangunan kawasan pesisir di Boston, Baltimore, Seattle, serta di San Fransico menjadi awal pembuka jalan berkembangnya pembangunan kawasan pesisir di kota-kota lainnya di Amerika Serikat (Torre, 1989).

2. 2. 3 Karakteristik Kawasan Pesisir

Hal mendasar yang membedakan kawasan pesisir dengan kawasan lainnya yaitu tentang lokasi. Secara jelas dapat kita pahami bersama bahwa lokasi kawasan pesisir jelas terletak di tepi air atau peralihan antara kawasan darat dengan kawasan perairan. Posisi peralihan ini yang kemudian membuat kawasan pesisir menjadi spesial karena mempunyai karakteristik dan ciri yang berbeda, tidak sama seperti kawasan darat, pun bukan oposisi dari kawasan laut. Douglas M. Wrenn dalam bukunya yang berjudul *Urban Waterfront Development* (1983) menjabarkan bahwa secara geografis terdapat beberapa faktor yang dapat menentukan karakteristik dari kawasan pesisir di suatu kota. Faktor-faktor tersebut ialah:

a. Sumber Daya Air

Kawasan pesisir dapat berada di daerah tepi pantai ataupun tepi sungai, ujung dermaga ataupun teluk. Perbedaan lokasi ini tentu saja akan memengaruhi kondisi dari sumber daya air yang dimiliki. Sumber Daya Air ini sangat berkaitan erat dengan luasan dari tepi air yang ada di daerah tersebut, kekuatan sumber dayanya, serta kualitas sumber daya air itu.

Merupakan suatu faktor alam bahwa kawasan pesisir sangat rentan dengan perubahan ketinggian muka air. Pasang surut air secara jelas mampu mempengaruhi pembangunan kawasan pesisir. Karena mungkin saja terjadi bahwa kenaikan muka air ini (pasang) menyebabkan daratan dari suatu kawasan dapat hilang dan terendam oleh air dan muncul kembali bila muka air sedang surut. Kekuatan sumber daya air yang dapat mempengaruhi perkembangan kawasan pesisir yaitu seperti besarnya gelombang atau ombak yang ada. Fasilitas pemecah gelombang harus dapat menjadi solusi dalam mengatasi masalah ini guna melindungi dermaga-dermaga serta kawasan pesisir itu sendiri.

Beda lokasi tentunya akan menjadikan kawasan pesisir akan mempunyai perbedaan kualitas airnya. Kualitas air yang baik dipastikan dapat memicu penduduk sekitar untuk dapat berkegiatan dan beraktivitas di kawasan pesisir ini. Ketersediaan akan air bersih menjadi faktor utama

pada kondisi awal dan kemudian memicu keberlangsungan aktivitas selanjutnya di kawasan pesisir. Selain itu kadar garam laut yang ada di kawasan pesisir juga patut menjadi pertimbangan karena dapat menjadi penyebab terjadinya pengorotan bahan logam akibat kadar asin air tersebut.

Faktor-faktor yang telah dijabarkan tersebut menentukan mengenai besarnya daerah lingkungan tepi air yang berpotensi untuk dipergunakan. Tetapi selain sebagai bahan pertimbangan untuk memulai mempergunakan kawasan pesisir, faktor tersebut juga dapat pula digunakan sebagai faktor pertimbangan dalam proses merancang, konstruksi serta pemeliharaan kawasan pesisir.

b. Sumber Daya Tanah

Kondisi air pada umumnya dapat menentukan karakteristik dari kondisi tanah yang ada. Karena kondisi tanah ini yang menentukan berbagai faktor seperti daya dukung tanah dan kemungkinan akan terjadinya erosi serta luasan lahan yang dapat diberdayakan. Dengan mengetahui keadaan kondisi tanah yang sebenarnya, kita dapat pula kemudian menentukan bahan konstruksi yang cocok untuk diterapkan pada kawasan pesisir tersebut. Dengan pemilihan material konstruksi yang tepat, ancaman akan ketidak-berdirian ataupun ketahanan konstruksi bangunan tersebut tidak akan menjadi permasalahan yang serius. Dengan begitu, sudah sepantasnya dalam membangun dan memberdayakan kawasan pesisir harus diperhatikan secara seksama mengenai penggunaan konstruksi yang memperhatikan keadaan alam tersebut, terkait dengan kondisi sumber daya air yang ada pula.

Dalam berbagai kasus, terdapat banyak sekali pembangunan kawasan pesisir yang dilakukan dengan melakukan berbagai reklamasi pantai, atau pengurukan tanah dengan mengubah daerah perairan menjadi daerah daratan. Hal ini juga perlu dipikirkan meski tindakan reklamasi ini dapat mengubah ukuran garis pantai dan juga menambah luasan lahan yang dikelola, tetapi tindakan reklamasi ini juga dapat memberikan efek samping yang juga harus dipikirkan. Perluasan lahan sering kali

mengorbankan kawasan hutan bakau untuk dirombak menjadi daratan, padahal tujuan dari keberadaan hutan bakau ini sebagai *barrier* bagi kawasan pesisir tersebut untuk terhindar dari erosi.

c. Iklim

Iklim yang ada pada daerah setempat dapat berpengaruh terhadap cara penggunaan dan bentuk dari kawasan pesisir. Seperti misalnya perubahan musim yang seiring berganti setiap tahunnya. Variasi musim yang drastis dapat mempengaruhi keadaan suhu, pergerakan angin, dan curah hujan yang kemudian akan mempengaruhi pola dan intensitas penggunaan kawasan pesisir. Iklim mikro yang membedakan kawasan pesisir dengan kawasan daratan juga dapat mempengaruhi kondisi potensial kawasan pesisir. Karena perbedaan suhu serta pergerakan angin pada daerah daratan dan air dapat mempengaruhi tingkat kecerahan selama satu musim.

2. 3. PEMBANGUNAN KAWASAN PESISIR

2. 3. 1 Pembangunan Kawasan Pesisir yang Berkelanjutan

Kata pembangunan selalu identik dengan makna perubahan, yakni suatu keadaan yang semakin baik dimana dalam konteks ini terjadinya peningkatan kualitas kehidupan manusia. Akan tetapi, dampak negatif dari terjadinya peningkatan kualitas hidup ini ialah terjadinya penurunan kualitas serta kuantitas dari sumber daya alam yang tersedia sebagai pendukung kehidupan manusia.

Sebagai potensi pengembangan wilayah pesisir, daya dukung lingkungan suatu daerah sangat diperlukan dan menjadi hal yang cukup penting. Semakin tingginya tingkat pertumbuhan yang kita harapkan dan terjadi, semakin tinggi pula sumber daya alam yang akan dialokasikan dalam berbagai sektor pembangunan. Oleh karena itu, perencanaan dan strategi pengembangan haruslah dipikirkan terlebih dahulu demi mencegah permasalahan-permasalahan yang mungkin timbul akibat ketidak-siapan diri kita dalam proses pengembangan wilayah pesisir. Keseimbangan dalam pembangunan harus menjadi prinsip utama dalam mengembangkan kawasan pesisir, karena dengan keseimbangan ini persediaan sumber daya alam untuk kehidupan manusia selalu dapat terpenuhi

Universitas Indonesia

pada masa yang akan datang. Seperti sebuah pepatah modern yang mengatakan bahwa “*Apa yang kita miliki saat ini bukanlah merupakan warisan dari para leluhur kita, melainkan titipan dari anak cucu kita*”, maka dari itu kita dianjurkan untuk dapat mengelola sumber daya alam yang kita punya secara seimbang, sehingga permasalahan krisis sumber daya alam di masa datang pun dapat dihindari.

Pembangunan dengan sistem yang berkelanjutan merupakan salah satu jalan yang dapat ditempuh oleh masyarakat modern yang membutuhkan cara-cara baru untuk mengembangkan wilayah atau kawasan-kawasan pengembangannya. Dengan mengedepankan teknologi yang terdepan dan strategi-strategi yang baik, konsep pembangunan kawasan pesisir yang berkelanjutan menjadi suatu kecenderungan terkini dalam proses pengolahan wilayah pesisir yang pada masa sebelumnya hanya didasarkan pada kebutuhan manusia sesaat. Konsep seperti ini, menjadikan pembangunan yang dilakukan pun akan lebih memperhatikan kepentingan manusia dalam jangka panjang, dengan strategi pengelolaan sumber daya yang pencapaiannya lebih dilakukan melalui pembangunan yang berwawasan lingkungan, dengan misi utama perbaikan kualitas mutu hidup manusia tetapi tetap sesuai dengan kemampuan daya dukung lingkungan.

2. 3. 2 Elemen Penting Dalam Membangun Kawasan Pesisir

Sebagai suatu kawasan yang khusus dan berbeda, kawasan pesisir juga memerlukan kajian yang khusus pula dalam proses pembangunannya. Berbagai pertimbangan dan kesepakatan harus dilakukan guna menyelesaikan berbagai konflik yang mungkin timbul setelah proses pembangunan dilaksanakan. Torre (1989) dalam bukunya yang berjudul *Waterfront Development* mengemukakan bahwa terdapat sembilan elemen penting yang patut untuk diperhatikan dan dijadikan bahan pertimbangan dalam membangun kawasan pesisir yang baik. Elemen tersebut seperti tema, citra, pengalaman, fungsi, opini masyarakat, penilaian lingkungan, aspek teknologi, pembiayaan, dan pengelolaan yang efektif.

a. Tema

Faktor tema dapat berkaitan erat dengan ciri khas yang dimiliki suatu lingkungan kawasan pesisir tersebut. Ciri tersebut dapat berupa

kekhasan iklim, ekologi, sejarah, ataupun budaya. Penerapan tema ini juga turut berperan dalam menentukan terwujudnya suatu konsep dramatisasi yang diinginkan dalam kawasan pesisir tersebut. Sehingga meski secara fungsi kawasan pesisir itu memiliki banyak persamaan dengan yang lainnya, namun keadaan geografis berupa iklim dan kondisi setempat yaitu ekologi dapat memberi pengaruh dalam perbedaan bentuk rancangan kawasan pesisir.

b. Citra

Citra dalam suatu kawasan sangatlah penting. Tidak hanya untuk kawasan pesisir saja, tetapi untuk segala bentuk kawasan lingkungan. Dengan pencitraan yang baik, dapat membentuk karakter visual yang indah pula, sehingga kemudian memberi ketertarikan tersendiri terhadap kawasan pesisir tersebut. Citra sebagai bagian penting dalam proses mengidentifikasi serta menunjukkan jati diri kawasan pesisir, didapatkan melalui proses menggali potensi dan identitas kawasan tersebut. Tentu saja citra haruslah menjadi sesuatu hal yang unik agar dapat menarik masyarakat untuk datang dan berkunjung.

c. Pengalaman

Pembangunan kawasan pesisir pada dasarnya ingin memberikan suatu pengalaman yang berbeda dan tidak biasa bagi para pengunjungnya. Karakter visual yang indah yang ditampilkan melalui tema-tema yang ada dan citra yang terbentuk dapat menjadi suatu pengalaman yang baru selain menambah pengetahuan yang spesial dari kawasan pesisir tersebut. Pengalaman berbeda tersebut dapat diinterpretasikan dalam wujud budaya setempat yang dipamerkan dalam tampilan perancangan, pemeliharaan ekosistem kawasan pesisir yang khas serta beberapa fasilitas penunjang kegiatan yang memang berbeda dan spesial dibanding kawasan darat ataupun laut.

d. Fungsi

Setiap pembangunan yang dilakukan di kawasan pesisir tentunya harus mempunyai fungsi dan kegunaan yang pada tempatnya. Untuk

menunjang fungsi tersebut, tentu saja terdapat beberapa unsur yang harus dipenuhi agar pada akhirnya pengunjung dapat mengakses ke lokasi tersebut seperti akses jalan, tempat parkir, sirkulasi orang dan kendaraan. Selain dari fasilitas penunjang seperti akses tersebut, fasilitas utama harus dijaga fungsi dan keberadaannya serta dipastikan tetap berjalan sesuai dengan peruntukannya, dengan begitu tidak akan terjadi kesalahan dalam pemakaian fungsi yang sudah ditetapkan dari awal pembangunan.

e. Opini Masyarakat

Penginformasian segala kegiatan pada tahap pembangunan perlu dilakukan untuk kemudian dapat membentuk opini masyarakat guna mendapatkan masukan dari masyarakat. Dengan masyarakat mengetahui proses pembangunan kawasan pesisir, masyarakat dapat turut berpartisipasi serta memberikan dukungan demi terwujudnya pembangunan di kawasan pesisir. Selain itu, opini masyarakat juga berperan penting dalam proses membuat citra kawasan pesisir, seperti apa keadaan kawasan pesisir tersebut dan citra seperti apa yang diinginkan oleh para masyarakat dapat dibentuk disini.

f. Penilaian Lingkungan

Munculnya pembangunan kawasan pesisir merupakan salah satu langkah yang ditempuh dalam mengatasi permasalahan krisis penggunaan lahan yang semakin sedikit ditemui di kawasan daratan. Dalam proses pengembangannya harus dapat dicermati yaitu hal mengenai pelestarian lingkungan. Harus disadari secara bersama bahwa tujuan pembangunan kawasan pesisir selain berguna untuk memberdayakan wilayah yang selama ini tidak produktif juga turut dalam misi melestarikan lingkungan. Oleh karena itu, kajian mengenai dampak lingkungan dari keberadaan pembangunan kawasan pesisir serta efek sampingnya harus dilakukan dengan seksama dan cermat. Solusi dalam mengatasi permasalahan ini pun juga harus ditanggulangi secepatnya sehingga tidak terjadi bencana yang tidak diinginkan dikemudian hari.

g. Aspek Teknologi

Kemajuan peradaban memicu manusia untuk terus berkembang dan menghasilkan suatu terobosan-terobosan yang baik pula. Kemajuan teknologi telah memungkinkan manusia untuk dapat membuat suatu konstruksi bangunan yang lebih baik dan stabil. Penerapan teknologi konstruksi dalam hal pemilihan bahan, penganggulan limbah buangan, utilitas air perlu disesuaikan dengan karakter air dan tanah pada lokasi yang ada.

h. Pembiayaan

Tidak dapat dipungkiri bahwa keberlangsungan pembangunan kawasan pesisir bergantung kepada pembiayaan dan pendanaan. Kebijakan moneter dari pemerintah serta tanggapan masyarakat terhadap pembiayaan kawasan ini menjadi hal yang penting dalam menjamin pembangunan kawasan pesisir untuk dapat tetap berjalan. Oleh karena itu, penyediaan dana untuk memenuhi kebutuhan akan pembangunan kawasan pesisir menjadi penentu keberhasilan terselesainya pembangunan kawasan pesisir. Tidak hanya berhenti sampai tahap pembangunan saja, tetapi pada tahap pengelolaan dan pemeliharaan pendanaan juga turut dibutuhkan demi menjaga kawasan pesisir untuk dapat terus beroperasi.

i. Pengelolaan yang Efektif

Baik dalam proses pembangunan ataupun pemeliharaan kawasan pesisir harus dikelola secara efektif dan profesional. Segala permasalahan yang terjadi seperti cara memikat minat pengunjung, cara promosi, pemeliharaan fasilitas secara berkala hingga mempertahankan ekosistem kawasan pesisir yang baik harus dapat dikerjakan dan diselesaikan dengan amat bijak. Semua hal ini harus dilakukan secara efektif guna memberikan kenyamanan terhadap para pengunjung dan menjadikan pembangunan kawasan pesisir ini sebagai hal positif dalam melestarikan lingkungan kawasan pesisir.

BAB 3

DESKRIPSI KASUS

BANTEN

Banten merupakan salah satu provinsi baru yang ada di Indonesia. Sejak tahun 2000, sesuai dengan keputusan Undang-undang Nomor 23 tahun 2000, Banten resmi terpisah dari provinsi Jawa Barat dan menjadi provinsi sendiri dengan Kota Serang sebagai pusat pemerintahan. Dengan luas wilayah sebesar 9.160,70 km² dan jumlah penduduk sebesar 9.351.470 jiwa, Provinsi Banten memiliki tingkat kepadatan sekitar 1.020 jiwa/km² (Wikipedia, 2010).

Sebagai provinsi dengan jumlah daerah pesisir yang signifikan, Banten mempunyai wilayah perairan yang sangat potensial. Selat Sunda menjadi salah satu jalur strategis yang dimiliki Banten karena mampu dilalui kapal-kapal besar yang menghubungkan Australia dengan Asia. Tidaklah heran bila pada masa lampau kawasan Banten menjadi kawasan yang paling maju dan berkembang karena peran dan kontribusi wilayah perairannya yang strategis.

Kawasan Banten adalah kawasan yang pada masanya pernah menjadi kawasan pesisir maju di dunia. Kemajuan ini terjadi tidak terlepas dari kebijakan Sultan Banten pada masanya (sekitar abad ke-17), yaitu Sultan Ageng Tirtayasa untuk melakukan berbagai perbaikan dan pembangunan baik secara fisik ataupun spiritual di kawasan Banten. Nama pelabuhan Banten ini kemudian keberadaannya mulai diakui seluruh negeri, menyejajarkannya dengan pelabuhan Malaka dan Makasar (J. de Barros dalam Ekadjati, et al., 1990).

3. 1 Sejarah Banten

Tidak dapat dipungkiri bahwa kesuksesan Banten menjadi kawasan pelabuhan terbaik di dunia pada masa itu (sekitar abad ke-17), merupakan akibat dari masuknya pengaruh Islam di kawasan Banten. Pada masa penyebaran agama Islam ini, Banten tumbuh dan berkembang dengan pesat. Tetapi masa sebelum pengaruh Islam masuk lebih memberi peran terhadap kemajuan dan perkembangan Banten. Pada masa menjelang abad ke-16, Banten hanyalah merupakan kampung nelayan dimana pelabuhan Banten dan berbagai kawasan lainnya masih dikuasai oleh Kerajaan Hindu-Budha Pajajaran. Dengan ibukota

kadipaten kerajaan Hindu-Budha Pajajaran yang terletak di Banten Girang (girang: hulu), kira-kira 13 km ke-arah selatan Banten saat ini, Kerajaan Pajajaran menggunakan sungai Cibanten sebagai jalur transportasi utama menuju pelabuhan Banten. Keberadaan jalur transportasi utama sungai Cibanten ini yang kemudian membentuk pola permukiman yang linear disepanjang aliran sungai (Michrob, 1993:41).

Masa keberadaan Kesultanan Banten (1524-1552)

Kesultanan Banten muncul dan berdiri, berawal dari keinginan Kesultanan Demak untuk mengekspansi wilayah kekuasaan serta pengaruhnya ke daerah sebelah barat pulau Jawa. Bersama pasukannya, Sunan Gunung Jati berhasil merebut Kesultanan Sunda dan mendirikan Kesultanan Banten yang tetap berpusat ke Kesultanan Demak (1524-1525) (Tjandrasasmita, 1987).

Perebutan kekuasaan yang dilakukan oleh pemimpin pasukan Sunan Gunung Jati, yaitu Fatahillah, menandai perebutan wilayah Banten ke Demak yang disertai dengan pemindahan kekuasaan. Pemindahan kekuasaan inilah yang kemudian mendorong terjadinya pemindahan pusat pemerintahan dari Banten Girang ke Surosowan di Banten yang berlokasi dekat dengan pantai (1526). Pemindahan yang dilakukan atas nasihat dari Sunan Gunung Jati ini dimaksudkan untuk memudahkan hubungan politik dan ekonomi antara pesisir Jawa dengan pesisir Sumatra melalui Selat Sunda dan Samudra Indonesia, dimana saat itu Malaka sudah jatuh di bawah kekuasaan Portugis, sehingga Banten berpotensi untuk menjadi sebuah pelabuhan besar yang sukses.



Gambar 3.1 Posisi Banten Girang dan Banten Lama
(sumber: <http://www.iai-banten.org>)

Berdirinya kesultanan Surosowan yang merupakan ibukota Kesultanan Banten itu sendiri adalah merupakan perintah dari Sunan Gunung Jati, sebagai tanda berpindahnya pusat pemerintahan, kepada puteranya Hasanuddin yang kemudian menjadi raja pertama di Kesultanan Banten.

Masa Kejayaan Kesultanan Banten Lama (1651-1656)

Puncak kejayaan Kesultanan Banten dicapai pada masa pemerintahan Sultan Abdulfath Abdulfattah yang merupakan Raja ke-7 yang memimpin Kesultanan Banten pada tahun 1651 hingga 1672. Sultan yang lebih dikenal dengan nama Sultan Ageng Tirtayasa ini mampu mengembangkan Kesultanan Banten sehingga mampu mendorong Pelabuhan Banten untuk menjadi pelabuhan internasional, sehingga roda perekonomian Banten pun turut berkembang pesat. Untuk akhirnya berhasil mengembangkan Banten hingga menjadi pelabuhan yang sukses kala itu, berbagai bentuk pembangunan dilakukan oleh Sultan Ageng Tirtayasa sebagai solusinya. Seperti pembangunan fisik berupa perbaikan Keraton Surosowan dan pembangunan Keraton Tirtayasa yang terletak di sebelah utara Banten, dekat dengan tepi pantai, serta pembangunan saluran air Tasikardi-Keraton di sebelah barat daya keraton, dimana terdapat Pangindelan Mas dan Pangindelan Putih serta pancuran mas di keraton (Tjandrasasmita, 1987).

Masa Kehancuran Kesultanan Banten

Masa kehancuran ini diawali oleh masuknya Belanda dengan VOC sebagai perusahaan dagangnya pada tahun 1610 yang memicu merosotnya frekuensi kegiatan perniagaan Internasional dan Nusantara di Banten akibat dari adanya praktik monopoli oleh pihak kompeni. Hal ini menyebabkan tingkat kemakmuran dan kesejahteraan rakyat Banten pun menurun drastis. Pada tahun 1656, terjadi ketegangan hubungan antara Kesultanan Banten dengan pihak Belanda. Ketegangan yang muncul sebagai akibat dari habisnya masa berlaku surat perjanjian 10 tahun mengenai kerjasama antara pihak Banten dengan Belanda yang pada akhirnya tidak menemui titik temu untuk kembali diperpanjang. Untuk mengatasi ketegangan ini, Sultan Ageng Tirtayasa berusaha meluaskan pengaruhnya dengan menjalin kerjasama dengan daerah-daerah di

bagian barat dan timur kesultanan seperti Cirebon, Mataram, Bengkulu, Lampung, dan Salebar.

Meski sempat terjadi kesepakatan mengenai perjanjian perdamaian, ternyata hal ini tidak dapat berlangsung lama sehingga kembali terjadi perang terbuka pada tahun 1658 yang banyak memakan korban jiwa. Melihat banyaknya korban jiwa yang habis akibat peperangan ini, Belanda akhirnya kembali menawarkan kesempatan perjanjian perdamaian antara Sultan Ageng Tirtayasa dengan Jenderal Kompeni pada tahun 1659. Sebuah perjanjian yang mengalami proses yang alot akibat kecurangan dari pihak Belanda yang ingin menguasai wilayah Kesultanan Banten.

Selain itu, kemunduran ini juga terjadi sebagai akibat dari terjadinya aksi adu domba yang dilakukan oleh pihak Kompeni (1671), antara Sultan Ageng Tirtayasa dengan anak tercintanya Sultan Abdul Kahar atau yang biasa disebut dengan Sultan Haji. Aksi adu domba ini ternyata telah berhasil menghasut Sultan Haji untuk tidak lagi menuruti apa yang diperintahkan oleh ayahandanya, dan lebih mendengarkan perintah dan hasutan dari pihak Kompeni atau Belanda. Karena kebodohan yang dilakukan oleh anaknya inilah yang kemudian membuat Sultan Ageng Tirtayasa terpaksa menyerang dan memusnahkan Keraton Tirtayasa untuk menghukum anaknya Sultan Haji yang telah ingkar dan berkhianat.

Pasca peperangan ini sebenarnya sudah berhasil membuat kondisi Kesultanan Banten semakin terpuruk. Pada tahun 1683, Sultan Ageng Tirtayasa dijebak oleh pihak Belanda agar kembali ke Keraton Surosowan dan kemudian ditangkap. Hal ini dilakukan agar pada tahun berikutnya, 1684, pihak Belanda dapat membuat suatu perjanjian perdamaian dengan pihak kesultanan yaitu Sultan Haji.

Permasalahan yang terjadi di dalam Kesultanan Banten ini, tidak hanya semata-mata mengenai perebutan kekuasaan dengan pihak Belanda. Lebih dari itu, di dalam kesultanan sendiri terjadi perebutan kekuasaan oleh anak-anak Sultan Haji sepeninggal kematian Sultan Haji pada tahun 1687.

Bermula dari permasalahan inilah yang kemudian memicu berbagai perselisihan di dalam kubu kesultanan sendiri yang dijadikan sebagai celah untuk menghancurkan kesultanan Banten oleh pihak kompeni. Lama-kelamaan,

kesultanan pun berangsur-angsur mengalami kemerosotan dalam performanya dan kemudian hancur akibat perang dengan pihak kompeni.

Setelah perlawanan yang cukup sengit pada tahun 1808, Keraton Surosowan pada akhirnya diserbu dan dihancurkan oleh Belanda. Akibatnya Sultan Muhammad Rafi'uddin, yang merupakan sultan terakhir Kesultanan Banten, pada tahun 1815 terpaksa pergi meninggalkan Keraton Surosowan dan pindah ke Keraton Kaibon yang letaknya berada di tepi sungai Cibanten, lebih selatan dari Keraton Surosowan. Tetapi pelarian ini tidak bertahan lama, karena pada tahun 1832, keraton ini dibongkar paksa oleh pihak Belanda.

Sedangkan jauh sebelum pembongkaran paksa itu, pada tahun 1816 pihak Belanda, yang dipimpin oleh Gubernur Van Capellan sudah mengambil alih kekuasaan Kesultanan Banten dan menjadikan Keraton Kaibon di Kasemen sebagai pusat pemerintahannya yang baru. Lalu pada tahun 1828, pusat pemerintahan kabupaten pun dipindahkan dari Kasemen ke sebelah Selatan dan kemudian membangun Kota Serang (serang: sawah). Disebut Serang dikarenakan kota ini dahulunya merupakan daerah persawahan yang subur (Rafiuddin, 2006).

3. 2 Nama Raja/ Sultan yang Pernah Memerintah Banten

Berikut adalah nama-nama raja dan tahun masa kekuasaannya yang pernah memerintah Kesultanan Banten:

Tabel 3.1 Nama-nama Raja yang Pernah Memerintah Kesultanan Banten

No.	Nama Raja yang Memerintah	Tahun pemerintahan
1.	Syarief Hidayatullah Susuhunan Gunung Jati	1525-1552
2.	Maulana Hasanuddin Panembahan Surosowan	1552-1570
3.	Maulana Yusuf Panembahan Pakalangan	1570-1580
4.	Maulana Muhammad Pangeran Ratu Banten	1580-1596
5.	Sultan Abulmafachir Mahmud	1596-1640
6.	Sulta Abul Ma'ali Ahmad Kenari	1640-1651
7.	Sultan Ageng Tirtayasa Abdulfath Abdulfattah	1651-1672
8.	Sultan Haji Abunhasri' Abdul Kahhar	1672-1687
9.	Sultan Abul Fadhal	1687-1690
10.	Sultan Abul Mahasin Zainul „Abidin	1690-1733
11.	Sultan Muhammad Syifai Zainul Arifin	1733-1750
12.	Sultan Syarifuddin Ratu Wakil	1750-1752
13.	Sultan Muhammad Wasi' Zainul „Alimin	1752-1753
14.	Sultan Muhammad „Arif Zainul „Asyikin	1753-1773
15.	Sultan Abul Mafakih Muhammad „Aliyuddin	1773-1799
16.	Sultan Muhyiddin Zainussolihin	1799-1801

17.	Sultan Muhammad Ishak Zainul Muttakin	1801-1802
18.	Sultan Wakil Pangeran Natawijaya	1802-1803
19.	Sultan „Agiluddin (Aliyuddin II)	1803-1808
20.	Sultan Wakil Pangeran Sura Manggal	1808-1809
21.	Sultan Muhammad Shafiyuddin	1809-1813
22.	Sultan Muhammad Rafi'uddin	1813-1820

Sumber: (Tjandrasmita, 1987)

Dari Tabel 3.1 dapat dilihat urutan raja-raja yang pernah memerintah Kesultanan Banten dari awal berdirinya pada tahun 1525 hingga 1820, sebelum akhirnya diambil alih oleh pihak Belanda. Dari tabel itu dapat diketahui bahwa masa kejayaan Kesultanan Banten yang berada pada masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa berlangsung selama 21 tahun masa pemerintahan. Selama 21 tahun tersebutlah Kesultanan Banten berkembang menjadi kesultanan yang sangat maju dengan segala pembangunannya di berbagai aspek, baik secara fisik (yang menunjang kehidupan pemerintahan) maupun spiritual (dengan penyebaran agama Islam) di kawasan Banten.

3. 3 Nama Pejabat yang Pernah Menjabat Residen Banten

Setelah kejayaan Kesultanan Banten berakhir dan kekuasaan diambil alih oleh Belanda, Belanda yang dipimpin oleh Gubernur Raffles kemudian membagi wilayah kekuasaan kerajaan menjadi beberapa kabupaten yaitu Banten Lor (sekarang Kabupaten Serang), Banten Kulon (sekarang Kabupaten Caringin), Banten Tengah (sekarang Kabupaten Pandeglang), dan Banten Kidul (sekarang Kabupaten Caringin). Dimana setiap Kabupaten tersebut dipimpin oleh seorang Bupati-sowan yang tiap tahunnya diberi tunjangan oleh Belanda.

Nama-nama bupati yang pernah memerintah kabupaten-kabupaten di Banten beserta tahun pemerintahannya dapat dilihat pada Lampiran 1.

3. 4 Banten Masa Lampau (Periode Kesultanan Banten – Kemerdekaan RI)

Studi kasus Banten masa lampau ini berdasarkan atas kajian saya terhadap sejarah dan cerita rakyat setempat terhadap perjalanan kota Banten. Dengan batasan periode Banten Masa Lampau ini dimulai dari awal abad ke-16, yang ditandai dengan dipindahkannya pusat pemerintahan dari Banten Girang ke

Surosowan yang dekat dengan pesisir pantai hingga pertengahan abad ke-20 yang ditandai dengan kemerdekaan Republik Indonesia pada tahun 1945.

3. 4. 1 Fungsi Kota Banten

Suatu kota tentu saja tidak akan muncul begitu saja tanpa ada penyebabnya. Proses pembentukan kota seharusnya mengalami tahapan yang panjang untuk pada akhirnya disebut dengan istilah kota. Proses ini, tidak terlepas dari titik awal kegiatan manusia untuk bertempat tinggal dan memenuhi kebutuhan hidupnya. Dari tujuan awal itu yang kemudian menjadikan suatu kota mempunyai fungsi utama, dimana fungsi tersebut adalah berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.

Fungsi kota erat kaitannya dengan kegiatan dominan yang sering dilakukan oleh manusia yang tinggal di dalam kota tersebut. Berdasarkan kajian sejarah yang saya lakukan, bahwa Kota Banten pada masa lampau berfungsi sebagai pusat pemerintahan Kesultanan Banten dimana Keraton Surosowan menjadi pusat kesultannya. Lalu juga menjadi kota perekonomian dimana Pelabuhan Banten menjadi salah satu pelabuhan termaju dan terbesar pada masa lalu, yang berperan penting dalam menjalankan perekonomian daerah setempat lewat perdagangan dan juga lalu lintas kapal-kapal angkut perdagangan. Letaknya yang secara geografis begitu strategis dan pengaruh kesultanan yang begitu kuat menambah kesuksesan dari keberadaan pelabuhan Banten ini. Sarana pendukung berupa pasar Karangantu juga menjadi faktor yang dipercaya telah mampu mendorong berputarnya roda perekonomian masyarakat Banten sehingga membuat masyarakat Banten saat itu, tergolong sangat sejahtera.

3. 4. 2 Citra Kota Banten

Kota merupakan "*locus*", dimana kota tersebut menyediakan suatu ruang (*space*) berkegiatan dan berorientasi, selain karakter (*character*) sebagai jiwa tempat, untuk identifikasi (Schulz dalam Purwanto, 2001). Karakter yang spesifik dalam suatu kota dapat membentuk suatu identitas, yang merupakan suatu pengenalan bentuk dan kualitas ruang sebuah daerah perkotaan, yang secara umum disebut *a sense of place* (Purwanto, 2001). Dalam kasus Banten pada masa lampau ini, karakter yang kuat sebagai daerah kesultanan Islam dengan pusat

pemerintahan di Keraton Surosowan telah membentuk suatu identitas tersendiri bagi kawasan Banten sebagai kota kerajaan/ kesultanan. Selain itu, kawasan pelabuhan yang berkembang maju begitu pesatnya pada masa lampau memberikan karakter tersendiri bagi kawasan banten sebagai kawasan pesisir yang ramai perniagaannya.

Dengan dua karakter utama yaitu kota kesultanan dan pelabuhan yang maju, telah membentuk citra kota kawasan banten pada masa lampau. Sebuah citra kota kerajaan islam pesisir yang maju dan sejahtera dengan pelabuhan sebagai pusat perputaran roda perekonomiannya. Hal ini juga ditunjang dengan adanya tolak ukur identitas kota (Budihardjo, 1991) berupa Masjid dan Vihara sebagai bagian dari nilai religiusitas yang berkembang saat itu dan nilai arsitektur lokal berupa keraton Surosowan yang dijadikan sebagai pusat pemerintahan, serta nilai kekhasan setempat berupa pelabuhan Banten yang menjadi pusat perekonomian daerah pada masa itu.

3. 4. 3 Elemen Kota

Menurut Charles H. Cooley, berkembangnya suatu kota berdasarkan pada teori transportasi, yaitu kota muncul terkait dengan jaringan sistem transportasi, seperti tempat pemberhentian sistem transportasi (muara sungai, pantai, persimpangan jalan, dll.) (Weber, Max, 1996:16). Oleh karena itu, elemen pembentuk kota yang dikemukakan oleh Lynch dalam bukunya yang berjudul *The Image of The City* (1960), juga menjadi suatu faktor penting dalam proses terbentuknya suatu kota seperti yang terjadi di kota Banten ini.

Keberdirian Kota Banten pada masa lampau tidak luput dari beberapa elemen yang mampu menunjang pembentukan kota itu sendiri. Seperti yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya, Lynch mengemukakan bahwa ada 5 elemen yang mempengaruhi dalam pembentukan sebuah kota.

3. 4. 3. 1 Path

Sebagai jalur sirkulasi yang digunakan orang dalam melakukan suatu pergerakan atau perpindahan, *path* erat kaitannya dengan jaringan suatu kota. Hal ini menyangkut bagaimana suatu kota itu dapat diakses oleh masyarakat baik masyarakat lokal maupun interlokal, yang datang dari luar wilayah kota itu. Pada

masa lalu, beberapa perwujudan dari elemen *path* dapat dimaksimalkan secara fungsi dan keberadaannya, baik yang letaknya berada di darat maupun yang ada di perairan.

Tabel 3.2 Perkembangan Jalur Sirkulasi Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)

Abad	PATH	
	Darat	Air
16	<ul style="list-style-type: none"> • Transportasi darat sebatas jalan setapak.(belum ada perkerasan jalan) • Membuka jalan setapak sendiri dengan menebas pepohonan/ilalang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sungai Cibanten sebagai akses transportasi. • Lebar sungai yang mumpuni sehingga kapal dagang berlayar hingga masuk ke aliran sungai Cibanten.
17	<ul style="list-style-type: none"> • Hampir sama dengan abad-abad sebelumnya, jalur transportasi darat masih sebatas jalan setapak. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagian besar masih mengandalkan kekuatan dari jaringan air. • Jalur air baru banyak dibuat untuk mengakomodir maraknya pedagang.
18	<ul style="list-style-type: none"> • Hampir sama dengan abad-abad sebelumnya, jalur transportasi darat masih sebatas jalan setapak. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelebaran ruas sungai, hingga kanal-kanal baru dibuat sebagai jalur alternatif untuk memudahkan proses distribusi barang.
19	<ul style="list-style-type: none"> • Muncul perkerasan jalan darat.(untuk memudahkan distribusi perdagangan) • Jalur kereta api menunjang distribusi perdagangan yang masuk Banten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Terjadi pendangkalan sungai atau kanal-kanal.(disekitar utara Keraton Surosowan) • Terjadi juga perluasan jaringan kanal di beberapa bagian seperti di timur keraton.
20	<ul style="list-style-type: none"> • Jaringan darat berupa perkerasan jalan semakin banyak dikembangkan. • Jalur KA sebagai salah satu transportasi distribusi barang perdagangan selain menggunakan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sungai ataupun kanal-kanal air mengalami penyempitan. • Beberapa kanal sudah mendangkal dan digantikan perannya oleh jalur-jalur baru seperti jalur kereta api dan perkerasan jalan.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dari penjabaran Tabel 3.2, dapat diketahui perkembangan jalur sirkulasi kota Banten secara runut. Mulai dari jalan setapak, pembuatan kanal-kanal buatan sebagai jalur transportasi air hingga perkerasan jalan dan pelebaran dan pendalaman sungai agar kapal-kapal dagang dapat masuk kedalam wilayah Banten untuk berdagang serta kemudian pembangunan jalur kereta api.

3. 4. 3. 2 Edges

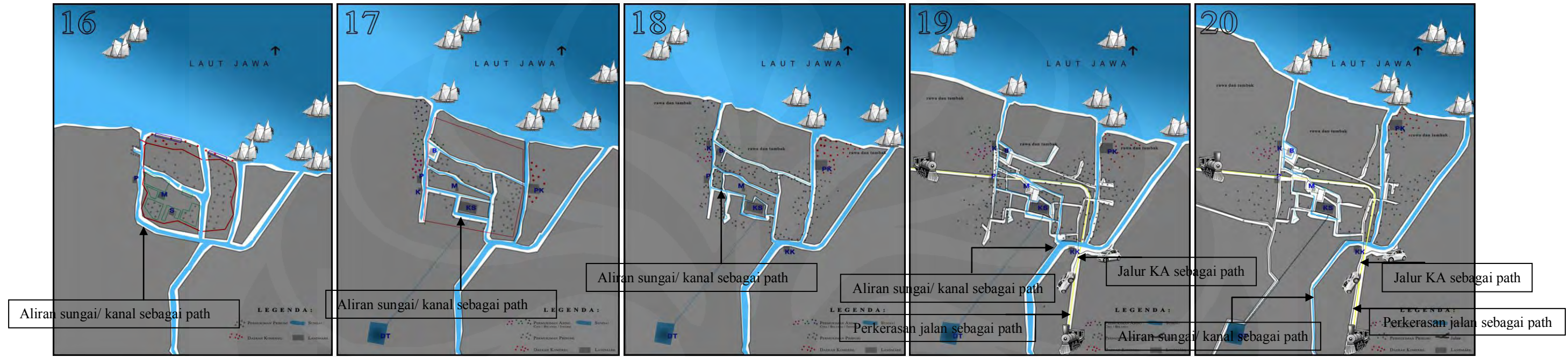
Edges lebih bersifat imajiner atau tidak tercitakan dengan jelas. *Edges* lebih kepada pemutus wilayah ataupun sebagai pembatas wilayah, seperti kompleks Keraton Surosowan yang dibatasi oleh tembok batu yang mengelilingi.

Tabel 3.3 Perkembangan Batas Wilayah Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)

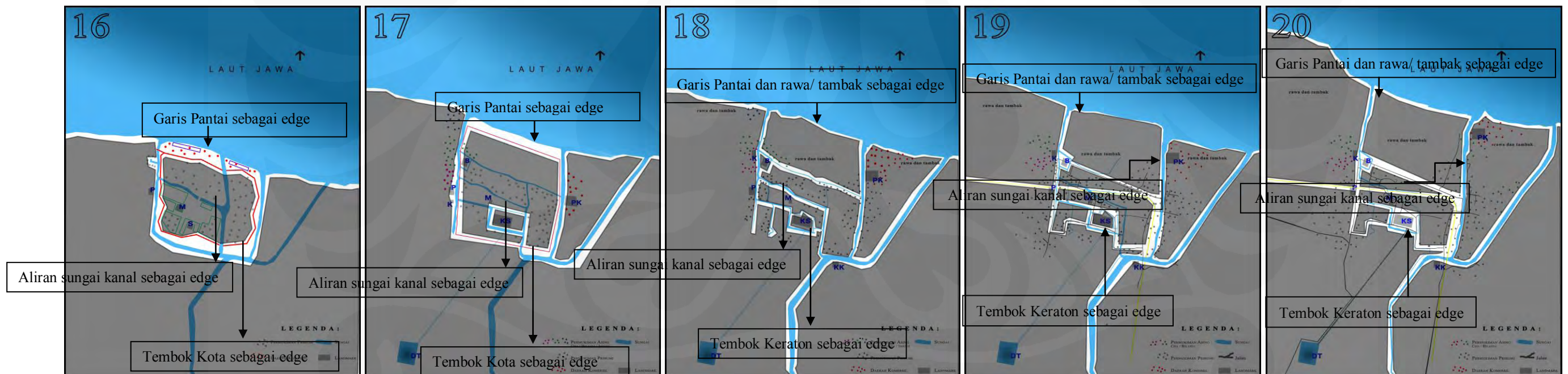
Abad	<i>EDGE</i>
16	<ul style="list-style-type: none"> Sebagai pusat pemerintahan, Sultan Hasanuddin membangun tembok besar. Tembok besar sebagai pembatas wilayah antara kesultanan Banten dengan kawasan lainnya. Kanal air mengitari kawasan Kesultanan Banten menjadi pembatas wilayah. (selain peran tembok besar yang ada).
17	<ul style="list-style-type: none"> Sultan Ageng Tirtayasa memerintahkan untuk membangun tembok kota besar yang baru, seiring dengan meluasnya pengaruh dari Kesultanan Banten ini. Kanal air mengalir mengelilingi Keraton Surosowan dan Benteng Speelwijck. (berfungsi sebagai pertahanan serangan musuh selain sebagai pembatas wilayah).
18	<ul style="list-style-type: none"> Kanal sebagai pemisah kawasan permukiman abdi kesultanan dengan pribumi. Pada bagian timur terdapat kawasan perniagaan Pasar Karangantu yang juga menjadi Pelabuhan Karangantu pada abad ke-18, dibatasi oleh kanal-kanal air. Tambak dan rawa menjadi kawasan tersendiri yang seakan terpisah. (Karena letaknya berada disebelah utara dan dibatasi oleh kanal air yang melintang dari sebelah timur (Pelabuhan Karangantu) hingga barat (Benteng Speelwijck)) Benteng Speelwijck mempunyai kanal buatan yang mengelilingi.
19	<ul style="list-style-type: none"> Pengambil-alihan kekuasaan Kesultanan Banten oleh Belanda. Dibangunnya jalur KA yang menghubungkan Cilegon-Batavia, secara tidak langsung membagi kawasan kesultanan Banten menjadi dua bagian, bagian utara dan selatan. Perkerasan jalan yang dibuat tidak jauh dari jalur kereta api (dekat dengan bekas tembok kota) telah membatasi wilayah kota Banten dengan daerah tambak dan rawa. Tembok Besar Keraton dihancurkan oleh Belanda serangkaian dengan serangan yang dilancarkan oleh pihak Belanda (tahun 1808).
20	<ul style="list-style-type: none"> Tidak jauh berbeda perkembangannya dengan abad sebelumnya. Perkembangan jalur KA yang dibuat membagi kawasan kesultanan Banten menjadi dua bagian. Perkerasan jalan yang dibuat tidak jauh dari jalur kereta api tersebut (dekat dengan bekas tembok kota) telah membatasi wilayah kota Banten dengan daerah tambak dan rawa. Tambak dengan rawa membatasi wilayah Banten dengan perairan.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dari Penjelasan Tabel 3.3 tersebut, dapat dilihat mengenai perkembangan batas wilayah kawasan Banten dari mulai awal keberadaan Kesultanan Banten hingga akhirnya kemudian Kesultanan Banten diambil oleh Belanda. Batasan wilayah berupa kanal, perkerasan jalan hingga tembok besar secara tidak langsung telah membatasi wilayah yang ada di kawasan Banten berdasarkan kegiatan utamanya, yang kemudian membentuk suatu *district* tersendiri (akan dijelaskan dalam sub-bab selanjutnya).



Gambar 3.2 Peta Skematik Jalur Sirkulasi Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20 (sumber: D. Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)



Gambar 3.3 Peta Skematik Batas Wilayah Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20 (sumber: D. Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)

3. 4. 3. 3 Districts

Bila dilihat dari pemetaan kota Banten, dapat kita lihat penyebaran kawasan peruntukan dalam wilayah yang ada di kawasan Banten. Mulai dari peruntukan kawasan permukiman, pemerintahan hingga perdagangan atau yang bersifat komersil.

Tabel 3.4 Perkembangan Peruntukkan Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)

Abad	<i>DISTRICT</i>
16	<ul style="list-style-type: none"> • Kawasan perdagangan seperti pasar dan pelabuhan di bagian utara kawasan Kesultanan Banten. (berada diluar tembok kota Banten) • Kawasan permukiman pribumi berada di dalam tembok kota kesultanan Banten selain permukiman abdi kesultanan dan Keraton Surosowan. • Permukiman pribumi ada yang masih linear di sepanjang aliran kanal sungai Cibanten. • Permukiman asing berada diluar tembok kota, di sekitar kawasan perdagangan.
17	<ul style="list-style-type: none"> • Kawasan perdagangan berada terpusat di sebelah timur Kesultanan Banten. (Pelabuhan Karangantu sebagai pasar dagang barang yang dibawa kapal dagang) • Bagian barat sebagai kawasan permukiman asing dari permukiman Inggris, Belanda, dan Cina (yang berada paling dalam). • Permukiman asing (terutama Belanda) terpusat didaerah sekitar Benteng Speelwijck. Benteng diambil alih dan dikuasai Belanda untuk memonopoli perdagangan. • Sama dengan abad sebelumnya, kawasan permukiman pribumi dan abdi kesultanan berada di sekitar pusat pemerintahan Kesultanan Banten, di dalam tembok kota.
18	<ul style="list-style-type: none"> • Daerah Kesultanan Banten semakin melebar, kawasan perekonomian semakin maju, roda perkenomian Banten semakin berkembang pesat. • Permukiman asing semakin terhimpit dan mulai meninggalkan Banten (seperti Inggris). Vihara/ klenteng cina kemudian dipindahkan kedaerah lebih utara seiring dengan pergeseran kawasan permukiman asing ini. • Permukiman pribumi semakin banyak dan merata di beberapa kawasan sekitar keraton.(pola yang memusat ke arah keraton tetapi tetap linear dengan aliran sungai)
19	<ul style="list-style-type: none"> • Kawasan permukiman pribumi semakin banyak berkembang dan menambah di sekitar aliran sungai Cibanten dan juga sekitar pusat pemerintahan yaitu keraton. • Kawasan pemerintahan yang tadinya terletak di kawasan Keraton Surosowan dihancurkan oleh pihak Belanda sehingga terpaksa dipindahkan ke Keraton Kaibon. • Permukiman asing didominasi Belanda yang berhasil menguasai Banten di akhir abad. • Pasar Karangantu dikuasai Belanda meski perdagangan tetap berlangsung normal.
20	<ul style="list-style-type: none"> • Usaha untuk menguasai Kesultanan Banten dan memonopoli perdagangan di kawasan Banten terus digencarkan oleh pihak Belanda. Semakin banyak permukiman asing yang berada di kawasan sekitar Benteng Speelwijck menerus ke timur hingga pasar dan pelabuhan Karangantu. • Permukiman pribumi semakin terdesak ke arah selatan menjauhi pesisir dan pelabuhan Karangantu. • Pusat pemerintahan pun dipindahkan semakin ke selatan yaitu ke daerah Serang.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dari Tabel 3.4 tersebut dapat dilihat bahwa, meski pada masa ini belum ada suatu peraturan perundang-undangan atau ketentuan yang membahas dan membatasi persoalan pembagian wilayah, tetapi kawasan Banten pada masa ini terlihat sudah mempunyai pola yang teratur dalam membagi peruntukan wilayahnya. Seperti kawasan permukiman penduduk yang berada di tepi sungai Cibanten dan pesisir pantai karena dekat dengan sumber air. Lalu kawasan perdagangan di sebelah utara-timur laut, dekat kawasan hilir, yang merupakan jalur masuk kapal dagang ke kawasan banten. Juga kawasan permukiman asing seperti Belanda, Inggris, dan Cina yang berada di sebelah barat kawasan Banten, disepanjang aliran sungai Cibanten yang merupakan dekat dengan Benteng Speelwijck yang menjadi daerah kekuasaan pertama Belanda di kawasan Kesultanan Banten. Sedangkan kawasan pemerintahan dan pusat kota seperti alun-alun, berada di daerah sekitar keraton Surosowan dan Masjid Agung.

3. 4. 3. 4 Nodes

Sebagai titik strategis, *node* dapat dikatakan sebagai pusat keramaian dimana titik tersebut dapat kemudian dialihkan atau diteruskan ke suatu kegiatan lainnya. Keterkaitan antara *node* dengan citra yaitu citra dapat memudahkan kita dalam memahami makna dari *node* itu sendiri, karena *node* menjadikan orang untuk mempunyai perasaan „masuk’ dan „keluar’. Seperti contohnya pelabuhan sebagai jalur masuk kawasan Banten dari arah daerah pesisir/ lautan. Ataupun stasiun kereta api yang juga merupakan titik simpul keramaian dimana orang datang dan pergi dari kawasan Banten ini.

Tabel 3.5 Perkembangan Titik Pertautan Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)

Abad	<i>NODE</i>
16	<ul style="list-style-type: none"> • Titik pertemuan antara air laut dengan air sungai Cibanten menjadi gerbang pintu masuk ke kawasan Kesultanan Banten. Dekat dengan pasar tempat kegiatan perdagangan terjadi. (lingkaran jingga) • Persimpangan yang sungai Cibanten sebelah timur, kawasan Kesultanan Banten atau ke daerah lebih dalam lagi ke dekat Banten Girang. (lingkaran hitam)
17	<ul style="list-style-type: none"> • Sungai tempat jalur masuk ke daerah Kesultanan Banten berkurang karena mengalami pengendapan dan pendangkalan, titik <i>node</i> ikut berkurang. (lingkaran jingga) • Titik <i>node</i> dalam kota Kesultanan Banten cukup banyak pada abad ini, banyak pusat keramaian baru yang muncul pada masa ini. Seperti pasar karangantu, permukiman penduduk yang semakin banyak dan tersebar serta pusat pemerintahan itu sendiri yaitu Keraton Surosowan. (lingkaran hitam)

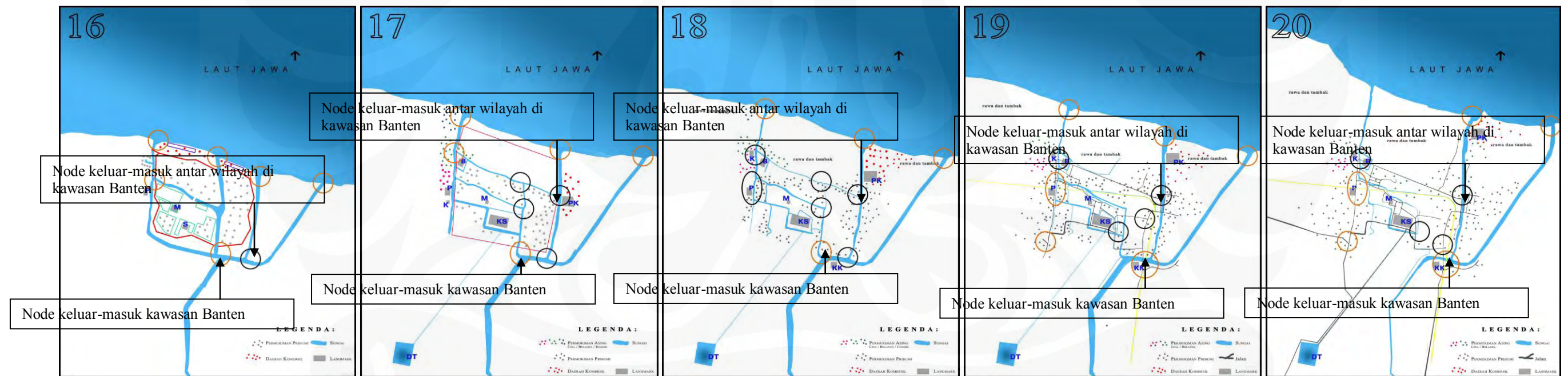
18	<ul style="list-style-type: none"> • Semakin melebarnya daerah pesisir Kesultanan Banten, 4 titik <i>node</i> utama menjadi pintu gerbang masyarakat luar untuk masuk-keluar kesultanan. (lingkaran jingga) • 6 titik <i>node</i> pendukung yang menjadi pintu gerbang masuk kawasan lokal di dalam kawasan Kesultanan Banten. Seperti yang mengarahkan ke arah pasar Karangantu, permukiman pribumi, keraton Surosowan, permukiman asing, dan Benteng Speelwijck. (lingkaran hitam)
19	<ul style="list-style-type: none"> • Kesultanan Banten berakhir dan kemudian diambil alih Belanda. Belanda membuat titik pertemuan baru sebagai akses masuk-keluar kawasan Banten. (lingkaran jingga) • Di dalam kawasan Banten itu sendiri, perkerasan jalan menghubungkan beberapa wilayah di dalam lingkungan Kesultanan Banten juga beberapa wilayah diluar Kesultanan Banten sehingga banyak terdapat <i>node</i> baru disini. (lingkaran hitam)
20	<ul style="list-style-type: none"> • Sama seperti dengan abad sebelumnya. • Kekuasaan Kesultanan Banten berakhir dan diambil alih Belanda. Beberapa <i>node</i> berkurang akibat penyempitan dan pendangkalan jalur air/kanal. (lingkaran jingga) • Perkerasan jalan semakin banyak menjangkau beberapa daerah pelosok kawasan Banten. Banyak persimpangan-persimpangan baru yang ramai akibat pertemuan aktivitas di antar wilayah di dalam kawasan Banten.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dalam penjelasan Tabel 3.5 ini dapat dilihat perkembangan titik pertautan sebagai pertemuan aktivitas yang terjadi di kawasan Banten dari abad ke-16 hingga 20. Tabel tersebut menjelaskan bahwa seiring dengan meningkatnya perkembangan jalur sirkulasi (*path*), membuat semakin meningkatnya pula aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat. Peningkatan jumlah aktivitas tersebut kemudian mendorong terjadinya pertemuan antar aktivitas di dalam satu titik yang menjadi persimpangan saat melakukan perpindahan aktivitas. Titik pertemuan ini yang kemudian memicu adanya aktivitas baru yang membuat kawasan di sekitar titik-titik pertautan itu menjadi kawasan ramai akibat dari pertautan aktivitas masyarakat.



Gambar 3.4 Peta Skematik Peruntukkan Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20 (sumber: D. Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)



Gambar 3.5 Peta Skematik Titik Pertautan Wilayah Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-20 (sumber: D. Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)

3. 4. 3. 5 Landmarks

Masjid Agung Banten

Masjid ini didirikan pada masa Sultan Maulana Yusuf (1570-1780) (Guillot, 1990). Kompleks Masjid ini terdiri dari Bangunan Masjid dengan serambi pada kanan dan kirinya, Bangunan Tijamah, Menara, dan tempat pemakaman pada sisi utaranya. Bangunan Tijamah merupakan bangunan tambahan yang terletak di sebelah selatan Masjid Agung. Pada masa ini, bangunan ini digunakan sebagai tempat musyawarah dan diskusi soal keagamaan. Menurut tradisi dibangun oleh Lucasz Cardeel, seorang arsitek Belanda (Tjandrasasmita, 1987).

Keraton Surosowan

Kompleks Keraton Surosowan ini berbentuk segi empat dengan luas sekitar 3 Ha. Pintu masuk yang berada disebelah utara ini menghadap kearah alun-alun yang juga menghadap ke arah pesisir pantai. Kompleks ini juga memiliki kanal-kanal air yang mengelilingi keraton ini. Keraton Surosowan dibangun pada masa pemerintahan Maulana Hasanuddin (1552-1570), sedangkan tembok besar yang mengelilinginya dibangun pada masa kesultanan Maulana Yusuf (1570-1580), anak dari Maulana Hasanuddin (Rafiuddin, 2006).

Keraton Kaibon

Keraton Kaibon terletak di Kampung Kroya sebelah tenggara dari Komplek Keraton Surosowan. Dilihat dari namanya, Kaibon mempunyai arti Keibuan. Keraton ini dibangun untuk Ibu Ratu Aisyah, ibunda Sultan Shafiyuddin mengingat Sultan Shafiyuddin masih sangat muda sekali untuk memegang tahta pemerintahan (masih berumur 5 tahun). Sayangnya Keraton Kaibon berdiri tidak lama, karena pada tahun 1832, keraton ini dibongkar paksa oleh Belanda sebagai bukti kekuasaan Belanda di kesultanan Banten (Rafiuddin, 2006).

Keraton Kaibon ini dikelilingi oleh saluran air, sehingga seolah-olah keraton ini dibangun di atas air. Saluran ataupun kanal-kanal air yang mengelilinginya ini pun ternyata menghubungkan keraton dengan laut lepas melalui jalur sungai cibanten melewati pelabuhan Karangantu. Sebagai bagian inti

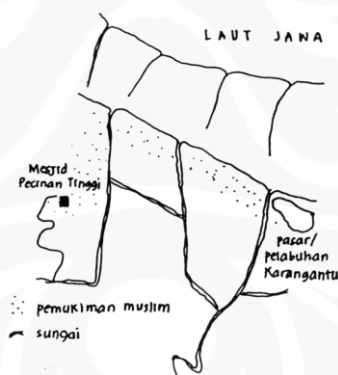
dari bangunan ini yaitu sebuah masjid dengan pilar-pilar tinggi yang sangat megah dan anggun (Tjandrasasmita, 1987).

Benteng Speelwijck

Dalam sebuah catatan sejarah, diceritakan bahwa benteng Speelwijck ini dahulunya merupakan benteng kepemilikan kesultanan Banten. Benteng Banten ini dibuat pada masa pemerintahan Sultan Haji Abunhasri' Abdul Kahhar (1672-1687). Tetapi pada tahun 1685, kesultanan Banten diserang oleh pihak Belanda dan kekuasaan diambil alih oleh Belanda. Kemudian benteng ini pun direnovasi di atas reruntuhan sisi utara tembok/benteng yang sempat mengelilingi kota Banten. Dibagian luarnya dibuat kanal-kanal air buatan yang mengelilingi benteng ini. Benteng Speewijck ini dirancang oleh seorang arsitek Belanda yang sudah memeluk agama Islam saat itu yaitu Hendrick Lucaszoon Cardeel. Sedangkan nama Speelwicjk yang melekat pada benteng tersebut merupakan nama dari seorang Gubernur Jenderal Speelma.

Pada masa kesultanan Banten, benteng ini merupakan rumah komandan, gereja, kamar senjata, kantor administrasi, took-toko kompeni, serta kamar dagang. Tidak mengherankan bila ternyata disekitar kawasan Benteng Speelwijck ini merupakan kawasan permukiman orang Belanda yang beraktivitas disekitar Benteng Speelwijck (Rafiuddin, 2006).

Masjid Pecinan Tinggi



Gambar 3.6 Embrio Kota Banten dengan Masjid Pacinan sebagai unsur awal kota (sumber: Michrob (1993:49) dalam Nugraheni (1998:17))

Banten sebagai suatu kota lahir dan tumbuh dari adanya permukiman muslim yang berada di kawasan tersebut. Banyaknya permukiman muslim ini kemudian

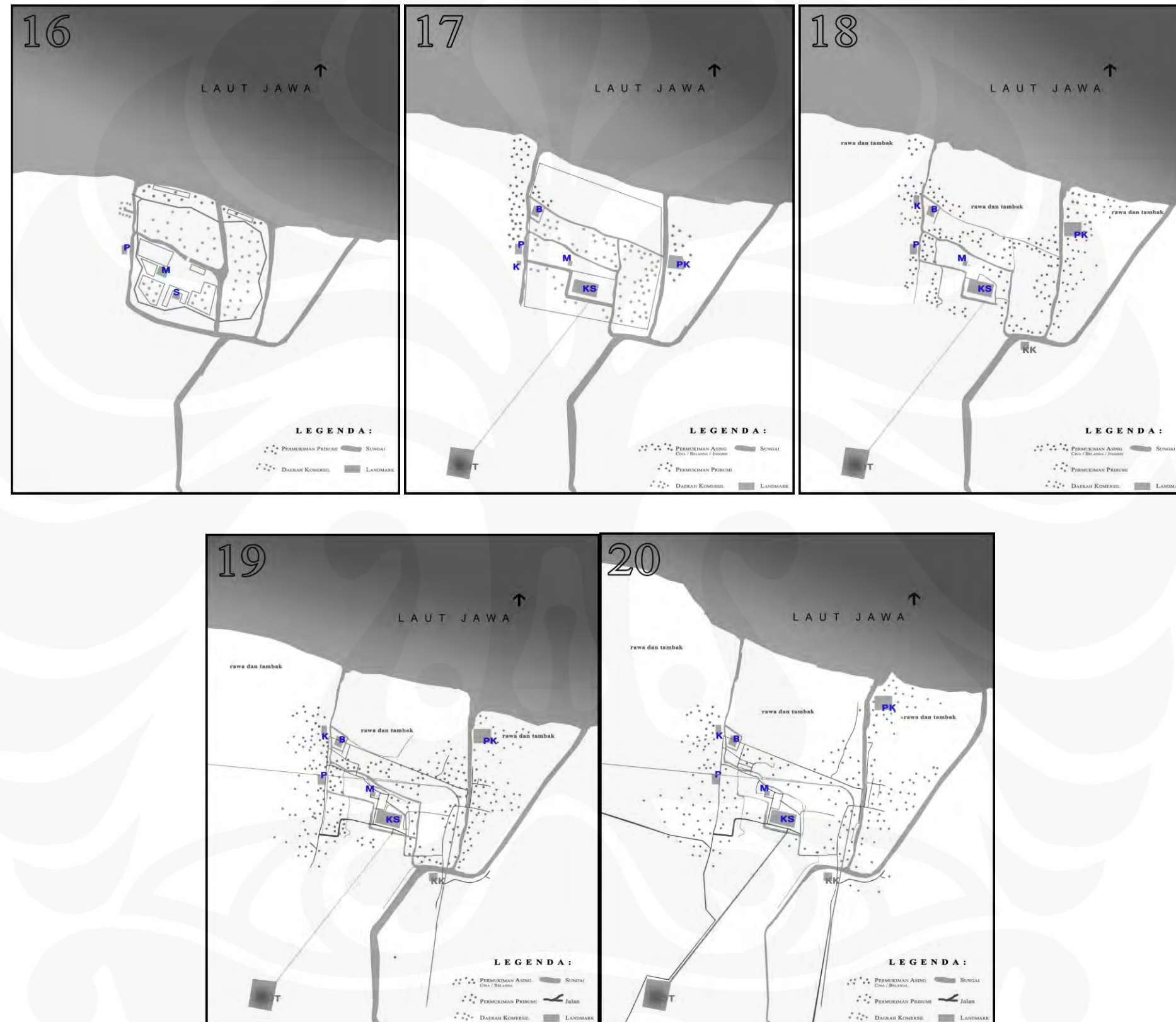
didukung dengan dibangunnya mesjid pertama di Banten yaitu mesjid Pecinan Tinggi oleh Syarif Hidayatullah (sultan pertama Kesultanan Banten) di tepi barat sungai Cibanten. Permukiman muslim yang juga didukung dengan keberadaan Masjid Pecinan Tinggi serta pelabuhan Karangantu inilah yang kemudian menjadi cikal bakal berkembangnya kota kerajaan Islam Banten (Rafiuddin, 2006).

Klenteng Cina

Klenteng yang terletak disebelah barat benteng Speelwijck ini semula terletak di Pecinan dan dibangun oleh masyarakat Cina yang tinggal di Banten. Tidak ada sumber yang dapat memastikan kapan bangunan ini dibuat, tetapi berdasarkan penduduk sekitar bangunan ini dibangun pada tahun 1652 semasa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, dan pada tahun 1774 dipindahkan ke daerah Pamarican hingga saat ini (Tjandrasasmita, 1987).

Danau Tasikardi

Danau yang terletak sejauh 2 km di sebelah barat daya dari Keraton Surosowan ini merupakan danau buatan yang digunakan sebagai tempat penampungan air. Kata Tasikardi sendiri merupakan gabungan dari dua kata bahasa sunda, yaitu tasik dan ardi. Tasik yang berarti danau dan ardi yang berarti buatan, menjelaskan pemahaman dari nama Tasikardi ini. Danau ini dibuat pada masa pemerintahan Sultan Maulana Yusuf (1570-1580) dengan luas sekitar 6,5 Ha dan beralaskan ubin bata sebagai dasar dananya. Melalui pipa/ jalur bawah tanah, air yang berasal dari Tasikardi dialirkan ke Pangindelan Merah, Putih, dan Emas untuk melalui proses penjernihan dan pengendapan kotoran. Ujung dari jalur air bawah tanah ini mengalir ke pancuran emas yang letaknya di dalam tembok Keraton Surosowan. Hal ini menjelaskan bahwa fungsi dari danau ini yaitu sebagai sumber air bagi keluarga kesultanan di Surosowan (Guillot, 1990).



Gambar 4.5 Peta Skematik Perkembangan *Landmark* di Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-21 dan Dalam Arahan *Masterplan* (sumber: D. Trisnawan, R. Wibisono dan Rieky J)

3. 5 Banten Masa Kini (Periode Kemerdekaan RI - saat ini)

Studi kasus Banten masa kini ini berdasarkan atas kajian saya terhadap sejarah dan pengamatan lapangan serta wawancara penduduk terhadap perjalanan kota Banten. Dengan batasan periode Banten Masa Kini ini dimulai dari awal kemerdekaan Republik Indonesia pada tahun 1945 hingga saat ini yaitu tahun 2010.

3. 5. 1 Fungsi Kota

Baik dulu maupun sekarang, fungsi kota selalu erat kaitannya dengan kegiatan dominan yang terdapat dan sering dilakukan oleh manusia yang bertempat tinggal di dalam kota tersebut. Untuk masa kini, sejak tahun 1828, kota Banten sudah tidak lagi menjadi kota pemerintahan layaknya dengan pada masa Kesultanan Banten dahulu. Pusat pemerintahan sudah dipindahkan ke kota Serang yang letaknya berada di sebelah selatan dari kawasan Banten Lama oleh pihak Belanda. Dilihat dari kegiatan dominan yang terdapat di kawasan Banten Lama, diketahui bahwa sebagian besar dari masyarakat Banten Lama saat ini menjadikan lahan mereka sebagai ladang bertani atau bercocok tanam. Hamparan padi banyak terbentang, meski tidak kalah dengan deretan perumahan tempat bermukim. Dahulu, kota yang sempat maju akan kawasan pesisirnya ini sekarang semakin menarik diri kearah daratan sehingga kawasan pesisir pun mulai ditinggalkan.

Sebenarnya kawasan Banten Lama ini pun tidak sepenuhnya ditinggalkan, tetapi kemajuan yang terjadi di Banten Lama sudah tidak sama lagi seperti zaman dahulu. Banten Lama lebih sering dikenal sebagai daerah bersejarah dan bernilai kepurbakalaan sebagai peninggalan kejayaan kerajaan Islam yang sempat berkuasa di kawasan ini. Hal ini ditunjukkan dengan banyaknya orang yang datang ke kawasan ini hanya untuk sekedar melakukan wisata ziarah melihat peninggalan Kesultanan Banten yang sangat mahsyur tersebut.

3. 5. 2 Citra Kota

Sebagai ruang berkegiatan yang dominan dari suatu kelompok masyarakat dalam satu kawasan, suatu kota pasti memiliki karakter yang spesifik sehingga mampu membedakannya dengan kota-kota lainnya. Karakter dan citra kota yang dimiliki suatu kota akan terus melekat sejalan dengan perkembangan kota

tersebut. Tetapi apakah hal itu dapat menjelaskan bahwa citra dari suatu kota itu tidak akan berubah selamanya? Sampai saat ini, tidak ada satu pun teori yang saya temukan yang menyatakan bahwa citra dalam suatu kota dapat berubah. Hal ini terjadi karena citra suatu kota terbentuk dari kesan yang ditangkap pengamat saat berada dalam kota tersebut. Kesan itu sendiri ditangkap berdasarkan atas segala kegiatan dominan yang berlangsung di kota itu. Sehingga dapat dimungkinkan citra suatu kota bergeser atau bahkan berubah seiring dengan perjalanannya.

Apa yang dilihat dari Banten masa kini dengan Banten masa lampau sudah sedikit berbeda. Tidak ada lagi kerajaan yang menguasai daerah ini, pusat pemerintahan pun sudah berpindah ke daerah Serang. Banten masa kini (kawasan Banten Lama) sangat kental dengan karakternya sebagai daerah peninggalan yang telah memberikan identitas baru bagi kawasan ini, yaitu kawasan peninggalan kerajaan Islam pesisir yang sempat maju dan berkembang pesat. Nilai-nilai religio-sitas, arsitektural lokal dan juga kekhasan setempat masih tetap ada dan bertahan tetapi sudah tidak semaksimal keadaannya pada masa lampau. Saat ini, Banten Lama lebih dikenal sebagai daerah pariwisata dengan berbagai destinasi wisata didalamnya, seperti wisata ziarah ke makam-makam raja-raja Banten, lalu wisata pendidikan ke museum dan situs-situs peninggalan kerajaan Banten dan, wisata alam melihat keindahan alam Banten Lama dengan hamparan sawah atau lautan luas.

3. 5. 3 Elemen Kota

Saat ini, Banten sudah tidak sama seperti masa kesultanan dahulu. Begitu banyak peninggalan sejarah dan purbakala yang berada di Kota Banten Lama yang tidak mampu membuat kawasan ini dapat berkembang maju dan pesat seperti dulu kala. Elemen pembentuk kota yang ada pada masa kini ialah:

3. 5. 3. 1 Path

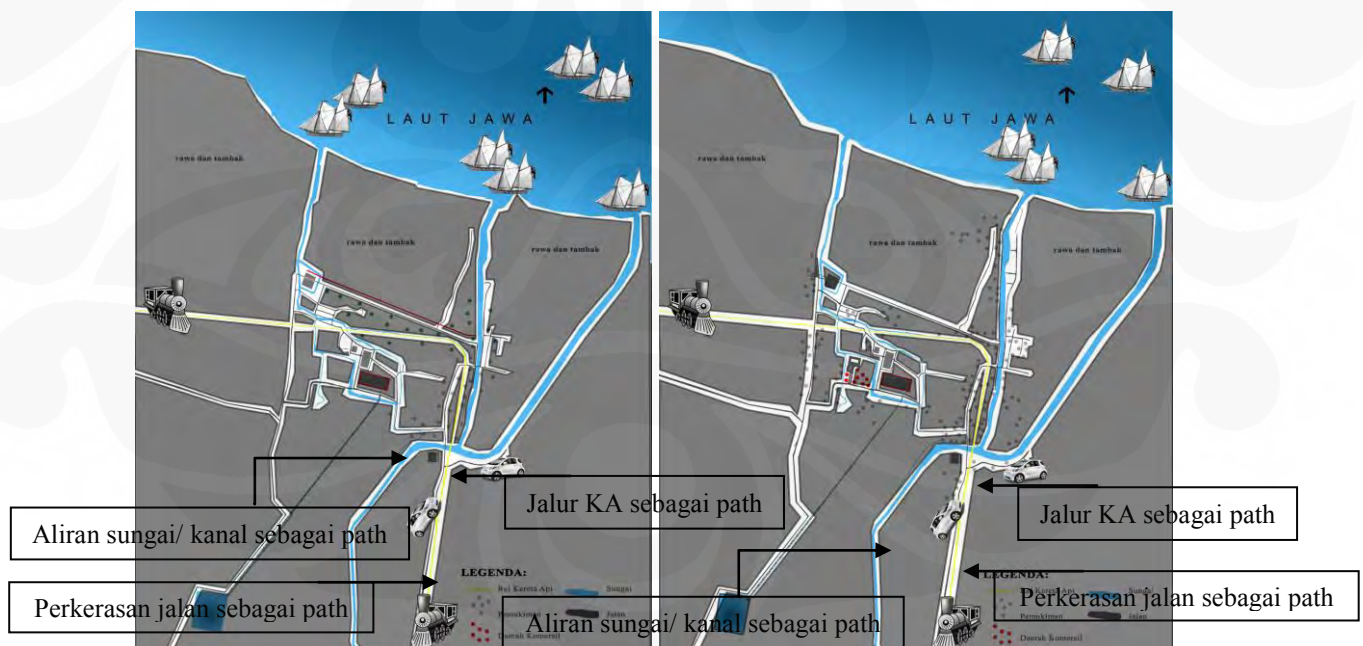
Jalur sirkulasi yang sering kali digunakan orang untuk melakukan pergerakan atau perpindahan pada masa kini sudah banyak yang berubah, berubah seiring perkembangan dan kemajuan zaman. Seperti jalan-jalan yang mengalami perkerasan dan pelebaran, serta kanal-kanal yang mengalami pendangkalan akibat kurangnya pemeliharaan dan perhatian akan fungsinya.

Tabel 3.6 Perkembangan Jalur Sirkulasi Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)

Abad	PATH	
	Darat	Air
20	<ul style="list-style-type: none"> Jalur baru dibangun untuk memudahkan masyarakat berpindah ataupun bergerak. Jalan Tol yang menghubungkan Provinsi DKI Jakarta dengan Anyer dan Kota Industri Cilegon 	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan pesisir ini mulai ditinggalkan, kanal dan saluran air mulai kehilangan fungsinya dan mengalami pendangkalan akibat sedimentasi.
21	<ul style="list-style-type: none"> Pembenahan infrastruktur jalan dilakukan seiring banyaknya orang yang datang dan berkunjung ke kawasan Banten Lama. Pelebaran jalan hingga perkerasan jalan baru untuk memudahkan mengakses situs peninggalan kesultanan Banten. Jalur kereta api masih digunakan sebagai jalur distribusi perdagangan Jakarta-Merak. 	<ul style="list-style-type: none"> Kanal air yang ada tinggal menjadi parit kecil yang tidak mungkin lagi dilalui kapal-kapal. Hanya tersisa sungai Cibanten besar dan sungai sepanjang pelabuhan Karangantu saja yang masih layak untuk dilewati oleh kapal-kapal nelayan.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dari Tabel 3.6, dapat dilihat perkembangan jalur sirkulasi kawasan Banten masa kini dimana perkembangan infrastruktur pada masa pasca kemerdekaan ini dilakukan sebagai bentuk pembangunan daerah untuk memajukan daerah baru tersebut. Setelah berdiri sebagai provinsi sendiri, Banten terus melakukan pembenahan infrastruktur guna menunjang kawasan Banten sebagai cagar budaya.



Gambar 3.8 Peta Skematik Jalur Sirkulasi Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga 21 (sumber: D. Trisnawan, R. Wibisono dan Rieky J)

3. 5. 3. 2 Edges

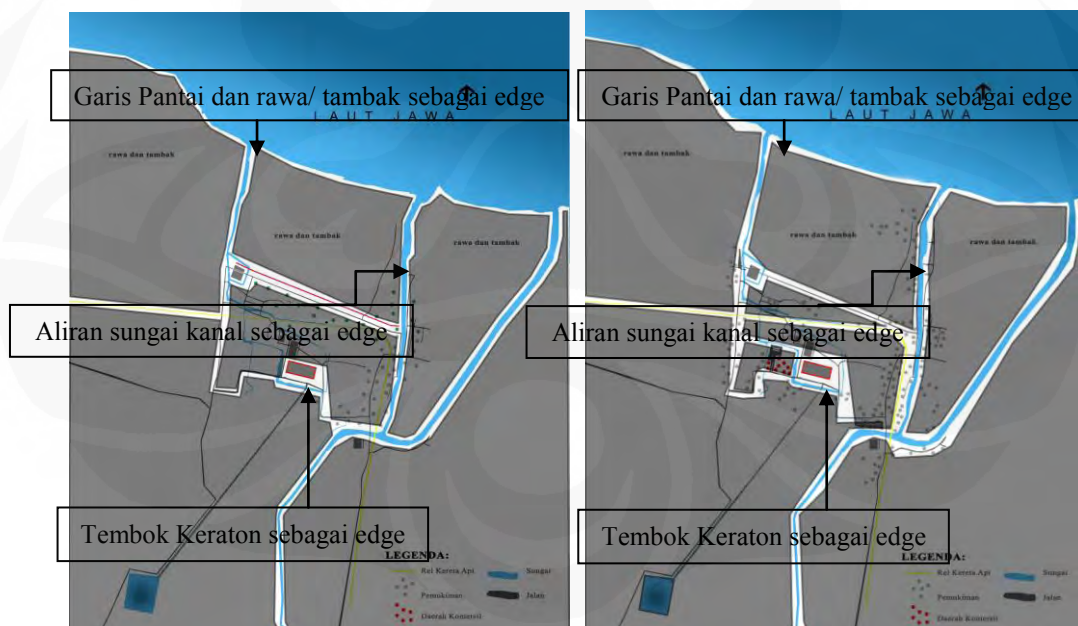
Pada masa kini, *edges* yang merupakan elemen linear imajiner berfungsi sama halnya dengan *edges* yang ada pada masa lampau. Seperti jalur kereta api yang membagi dua kawasan banten utara dan selatan. Tetapi juga terdapat beberapa perubahan elemen *edges* yang terjadi di kawasan banten ini, seperti garis pantai yang ada di kawasan banten lama pun semakin maju karena terdapat telah dialih fungsikan menjadi tambak-tambak nelayan akibat dari perluasan wilayah.

Tabel 3.7 Perkembangan Batas Wilayah Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)

Abad	<i>EDGE</i>
20	<ul style="list-style-type: none"> • Perkembangan Jalur KA membagi kawasan kesultanan menjadi dua, utara dan selatan. • Perkerasan jalan yang dibuat tidak jauh dari jalur kereta api (dekat dengan bekas tembok kota) membatasi wilayah kota Banten dengan daerah tambak dan rawa. • Tambak dengan rawa membatasi wilayah Banten dengan perairan.
21	<ul style="list-style-type: none"> • Garis pantai dan tambak rawa menjadi batas wilayah kawasan Banten dengan perairan. • Perkerasan jalan sebelah utara jalur kereta api, memisahkan Banten dengan tambak. • Jalur kereta api membagi kawasan Banten menjadi dua bagian, utara dengan selatan.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dari Tabel 3.7 ini dapat dilihat perkembangan batas wilayah kawasan Banten pada masa kini, yaitu masa setelah kemerdekaan Republik Indonesia sampai dengan tahun 2010. Aliran air atau kanal yang mengelilingi Keraton Surosowan sudah tidak ada atau mengalami pendangkalan akibat tidak terawat dengan baik sehingga fungsinya pun sudah tidak dapat dijalankan lagi.



Gambar 3.9 Peta Skematik Batas Wilayah Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga 21 (sumber: D Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)

Universitas Indonesia

3. 5. 3. 3 Districts

Pada Banten masa kini, peruntukan wilayah yang berada di kawasan Banten Lama tidak begitu teratur. Kawasan permukiman yang letaknya acak dan berantakan tanpa adanya pola atau kumpulan permukiman yang jelas. Selain itu juga, pasar-pasar dadakan atau penjajak kaki lima juga banyak tercipta pada titik-titik yang menjadi pusat keramaian. Hal ini membuat kawasan Banten Lama tidak mempunyai peruntukan kawasan yang sesuai dan jelas selain *district* untuk kawasan wisata Banten Lama.

Tabel 3.8 Perkembangan Peruntukkan Kawasan Banten Masa Kini (Abad ke-20 hingga 21)

Abad	<i>DISTRICT</i>
20	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman asing di sekitar Benteng Speelwijck menerus ke timur hingga pasar dan pelabuhan Karangantu.(untuk memonopoli perdagangan di kawasan Banten) • Permukiman pribumi terdesak ke selatan menjauhi pesisir dan pelabuhan Karangantu. • Pusat pemerintahan pun dipindahkan semakin ke selatan yaitu ke daerah Serang.
21	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman pribumi menyebar tidak teratur di sekitar kawasan Banten Lama. • Pusat pemerintahan pun dipindahkan semakin ke selatan yaitu ke daerah Serang.

Sumber: (Olahan pribadi)

Tabel 3.8 telah memaparkan data mengenai peruntukkan kawasan yang ada di Banten. Seperti peruntukkan wilayah permukiman, baik pribumi maupun asing dan peruntukkan pusat komersil. Diluar dari kawasan Banten tersebut, sebagian besar kawasannya masih didominasi oleh daerah persawahan yang menghampar luas sebagai mata pencaharian utama masyarakat Banten.



Gambar 3.10 Peta Skematik Peruntukkan Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga 21 (sumber: D Trisnawan, R. Wibisono dan Rieky J)

Universitas Indonesia

3. 5. 3. 4 Nodes

Sebagai titik strategis, *node* mampu mengalihkan pertemuan masyarakat ke arah atau aktivitas lainnya. Tidak begitu berbeda dengan keadannya pada masa lampau, pada masa kini perwujudan dari elemen *node* dapat kita lihat dan temukan melalui kawasan pelabuhan Karangantu yang merupakan gerbang masuk daerah Banten. Meski intensitas pelayaran kapal yang berlabuh di daerah ini tidak seramai pada masa lampau, tetapi kawasan pelabuhan Karangantu ini masih dapat menjalankan fungsinya sebagai titik simpul persimpangan dari dan yang ke kawasan Banten Lama. Selain itu juga, persimpangan jalan Banten yang merupakan pertigaan antara Serang, Banten Lama, dan Jalan Tol Merak-Jakarta menjadi titik keramaian dimana terjadi pertautan aktivitas manusia dari dan yang ingin ke kawasan Banten Lama ini.

Tabel 3.9 Perkembangan Titik Pertautan Kawasan Banten Masa Lampau (Abad ke-16 hingga 20)

Abad	<i>NODE</i>
20	<ul style="list-style-type: none"> • Belanda mengambil alih Banten. Belanda membuat titik-titik pertemuan baru sebagai akses masuk dan keluar kawasan Banten. (lingkaran jingga) • Perkerasan yang dibuat semakin banyak menjangkau beberapa daerah pelosok kawasan Banten. Banyaknya persimpangan baru ramai akibat pertemuan aktivitas antar wilayah.
21	<ul style="list-style-type: none"> • Ada <i>node</i> yang berkurang akibat terjadinya penyempitan dan pendangkalan jalur air/kanal sehingga tidak dapat digunakan lagi. (lingkaran jingga) • Perkerasan semakin banyak menjangkau beberapa daerah pelosok kawasan Banten. Persimpangan yang baru ramai akibat pertemuan aktivitas antar wilayah dalam Banten.

Sumber: (Olahan pribadi)

Dari Tabel 3.9 ini dapat dilihat bahwa perkembangan titik pertautan dari abad ke-20 hingga abad ke-21 tidak terjadi perubahan yang signifikan. Apa yang telah dibangun dan didirikan oleh Belanda tidak mengalami suatu perubahan ataupun kelanjutan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah yang terkait. Pelabuhan Karangantu, Sungai Cibanten dan Jalan Tonjong menjadi akses utama untuk memasuki kawasan Banten ini. Selain *node* utama tersebut juga terdapat *node* pendukung yang menghubungkan antar wilayah di dalam kawasan Banten seperti pertautan antara Pelabuhan Karangantu-Benteng Speelwijck dan Keraton Surosowan serta Keraton Kaibon.



Gambar 3.11 Peta Skematik Titik Pertautan Kawasan Banten dari Abad ke-20 hingga 21
(sumber: D Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)

3. 5. 3. 5 Landmarks

Masjid Agung Banten

Saat ini, masjid yang telah berdiri dari masa pemerintahan Sultan Maulana Yusuf ini menjadi salah satu tujuan destinasi wisatawan yang hendak bertandang ke kawasan Banten Lama. Masjid Agung Banten menjadi salah satu jejak bersejarah warisan kejayaan Islam yang sempat menguasai kawasan ini. Masjid ini telah menjadi saksi atas kesuksesan penyebaran agama Islam di wilayah barat pulau Jawa. Tidak jauh berubah seperti pada masa kesultanan dahulu, pada bagian halaman sisi utara terdapat makam yang sering dijadikan sebagai tempat ziarah oleh wisatawan. Sedangkan bangunan Tijamah yang dahulu sebagai tempat musyawarah, saat ini digunakan sebagai tempat penyimpanan barang peninggalan dan direncanakan untuk dijadikan museum peninggalan Masjid Agung Banten.



Gambar 3.12 Foto Masjid Agung Banten
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)

Kendala terbesar dari keberadaan kawasan ini ialah dipenuhinya pelataran depan Masjid Agung Banten sebagai tempat berjualan para pedagang kaki lima serta pengemis yang secara tidak langsung telah mengganggu pemandangan dan memberikan kesan yang kurang baik terhadap Masjid sebagai tempat beribadah.



Gambar 3.13 Foto Kompleks Masjid Agung Banten dilihat dari arah sebelah timur
(sumber: R. Wibisono dan Rieky J)



Gambar 3.14 Foto Udara Kompleks Masjid Agung Banten yang ramai akan PKL
(sumber: Google Earth)

Keraton Surosowan

Dahulu Keraton Surosowan merupakan pusat pemerintahan dimana Raja-raja dan para keluarganya tinggal. Meski sudah sempat dihancurkan oleh Belanda pada tahun 1808 karena alasan Kesultanan Banten yang tidak mau tunduk kepada Belanda, tetapi saat ini tembok besar yang menjadi benteng perlindungan Keraton Surosowan masih tetap bertahan dan berdiri. Kanal-kanal air yang sempat mengelilingi seluruh wilayah keraton pun masih ada yang bertahan seperti yang berada di sebelah selatan dan barat keraton. Saat ini, Keraton Surosowan menjadi peninggalan terpenting dari rangkaian sejarah Kesultanan Banten. Tetapi nilai penting tersebut tidak membuat orang mampu dan mau untuk menjaga serta merawat peninggalan keraton ini. Hal ini terlihat dengan banyaknya kios-kios liar dari para pedagang kaki lima yang berada di alun-alun depan Keraton Surosowan. Tidak hanya sebagai tempat berjualan saja, tetapi juga sebagai tempat parkir, tempat menjemur gabah/ padi, tempat menggembala kambing/ domba, serta juga sebagai tempat bermain bola. Bahkan benda kepurbakalaan Watu Gilang yang merupakan benda sejarah sebagai tempat pen-tasbih-an sultan-sultan Banten pun terlihat sangat tidak terawat meski ada pagar yang mengelilinginya.



Gambar 3.15 Foto Panorama Suasana tampak utara Keraton Surosowan
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)



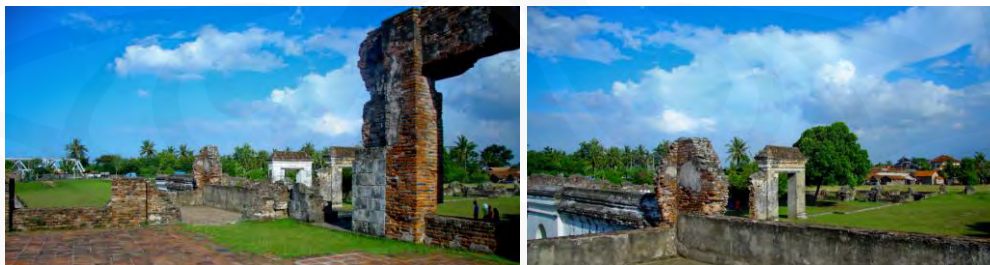
Gambar 3.16 Foto Panorama Suasana Alun-alun depan Keraton Surosowan
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J) **Universitas Indonesia**



Gambar 3.17 Foto Suasana dalam Keraton (kiri), Situs Watu Gilang di alun-alun kota (kanan)
(sumber: <http://serang-banten.blogspot.com>, R.Wibisono dan Rieky J)

Keraton Kaibon

Keberadaan Keraton Kaibon yang masih tertinggal saat ini merupakan sisa reruntuhan yang masih tersisa selepas dibongkar paksa oleh pihak Belanda. Sisa reruntuhan yang masih ada tersebut sampai saat ini terkesan menjadi seperti tidak terawat dikarenakan beralih fungsinya menjadi tempat bermain bola oleh warga sekitar dan juga bekas kanal-kanal yang berada di sebelah utara keraton ini sering kali dijadikan sebagai tempat mandi oleh anak-anak kecil yang memang tinggal di wilayah sekitar Keraton Kaibon ini. Tidak sedikit pula orang-orang yang berdatangan ke tempat ini selain untuk berekreasi ataupun wisata sejarah tetapi juga untuk melakukan pengambilan foto pra-pernikahan atau yang lebih dikenal dengan sebutan „foto *pre-wedding*’.



Gambar 3.18 Foto Kompleks Keraton Kaibon
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)

Benteng Speelwijck

Jauh setelah masa kejayaan kesultanan Banten terjadi, saat ini Benteng Speelwijck menjadi salah satu peninggalan sejarah yang sangat berarti. Dahulu,

benteng ini memberikan begitu banyak kontribusi dalam upaya menjaga kesatuan keamanan wilayah Banten. Bastion yang merupakan ruang untuk mengintai segala aktivitas yang terjadi disekitar wilayah kesultanan (terutama wilayah perairan) menjadi salah satu bagian dari Benteng Speelwijck yang masih bertahan hingga saat ini. Sayangnya, peninggalan tersebut tidak mengalami pemeliharaan yang cukup memadai. Sering kali ditemukan di kawasan Benteng Speelwijck, bahwa benteng ini dijadikan sebagai tempat bermain bola, menjemur gabah/padi atau bahkan untuk tempat menggembalakan kambing dan domba-domba mereka. Yang sangat memprihatinkan bahwa sebagai tempat bermain bola, di kawasan dalam benteng ini bahkan sudah didirikan tiang gawang yang digunakan untuk bermain bola. Hal tersebut tidak mengalami protes ataupun sanksi dari pihak yang terkait dan berwenang.



Gambar 3.19 Foto Bastion Benteng Speelwijck
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)



Gambar 3.20 Foto Panorama Suasana dalam Benteng Speelwijck
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)

Masjid Pecinan Tinggi

Di wilayah kampung Pecinan masih terdapat reruntuhan sebuah masjid. Hal ini ditunjukkan dengan adanya sisa bangunan induk berupa menara yang berdenah bujur sangkar tersebut. Menurut sejarah setempat, dikabarkan bahwa keberadaan masjid ini merupakan masjid yang cukup tua dan sudah ada jauh sebelum Masjid Agung Banten berdiri. Masjid Pecinan Tinggi ini dilansir menjadi masjid pertama yang ada seiring dengan keberadaan permukiman muslim di wilayah Banten Lama (sekitar abad ke-17). Sayangnya keberadaan dari masjid ini masih sangat kurang diperhatikan. Bangunan peninggalan yang seharusnya menjadi salah satu tempat destinasi tujuan wisata sejarah Banten Lama ini seringkali dijadikan sebagai tempat menjemur gabah/padi oleh warga setempat, tidak jauh seperti keadaan yang terjadi di Benteng Speelwijck.



Gambar 3.21 Foto Masjid Pecinan Tinggi
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)

Klenteng Cina

Klenteng Cina yang semula letaknya di daerah Pecinan ini masih tetap bertahan hingga hari ini. Pemugaran pun terus dilakukan untuk menjaga klenteng ini tetap berdiri. Meski tidak begitu banyak, komunitas penduduk keturunan cina masih tetap menggunakan klenteng ini sebagai tempat beribadah mereka. Mereka merupakan keturunan dari para pedagang yang dahulu datang dan bermukim di pesisir Banten dan kemudian bertahan hidup sampai anak-cucu mereka lahir.



Gambar 3.22 Foto Klenteng Cina
(sumber: R.Wibisono dan Rieky J)

Danau Tasikardi

Meski keberadaannya sebagai sumber air bersih tidak berfungsi lagi, tetapi danau Tasikardi masih sering dikunjungi orang untuk sekedar berwisata melihat danau yang menjadi bagian dari sejarah kesultanan Banten. Saat ini, danau Tasikardi lebih sering dijadikan tempat rekreasi mengingat banyaknya pohon teduh yang terdapat di sekitar danau, dan fasilitas penyewaan perahu untuk menyebrangi danau ini. Sayangnya untuk akses menuju kawasan ini tidak begitu mudah. Selain jalan yang rusak, akses untuk kendaraan roda empat pun tidak ada sehingga tidak jarang orang yang bingung dan merasa tidak nyaman untuk mengakses danau ini.



Gambar 3.23 Foto Tangga untuk naik di Danau Tasikardi
(sumber: <http://www.bantenculturetourism.com>)



Gambar 3.24 Foto Danau Tasikardi
(sumber: <http://www.navigasi.net>)

Dari berbagai penjelasan mengenai *landmark* Banten pada masa lalu ini, dapat dilihat bahwa telah terjadi degradasi fungsi dari *landmark* tersebut. Penurunan fungsi ini terjadi karena adanya kerusakan pada elemen tersebut. Mulai dari kerusakan *landmark* akibat perang dengan pihak Belanda, sampai dengan kerusakan akibat perkembangan zaman atau rusak oleh waktu.

3. 6 Banten Dalam Arah Revitalisasi Pemerintah Daerah Tk. II Serang

Setiap hari penurunan vitalitas Kawasan Banten lama (termasuk Pelabuhan Karangantu) terus terjadi. Berbagai macam permasalahan timbul dan bermunculan seiring dengan perkembangan zaman. Sayangnya, segala masa kejayaan yang pernah terjadi di kawasan Banten Lama seakan terlupakan dan tak dihiraukan oleh banyak pihak. Padahal bila dilihat dari penjelasan yang terdapat pada subbab 3.4 dan 3.5, dapat kita lihat secara runut perkembangan kawasan Banten dari awal mulai keberdirian Kesultanan Banten hingga hari ini dimana hanya berupa sisa sejarah kepurbakalaannya yang dapat kita lihat.

Indikasi terjadinya penurunan vitalitas

Sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Serang No.9 tahun 1990, kawasan Banten Lama telah ditetapkan menjadi kawasan peninggalan sejarah dan kepurbakalaan Banten Lama dan sebagai Taman Wisata Budaya yang harus dilindungi dan dipelihara. Langkah yang diambil oleh pihak pemerintah setempat dilakukan sebagai upaya penyelamatan terhadap aset negara dimana kawasan Banten Lama menjadi kawasan yang sarat akan sejarah keberdirian Indonesia di masa lalu. Arah revitalisasi yang kemudian di rencanakan oleh pihak pemerintah setempat juga menjadi salah satu solusi yang ditawarkan guna

mengatasi berbagai permasalahan yang kerap ditemukan di kawasan Banten saat ini. Yaitu permasalahan mengenai penurunan vitalitas kawasan Banten Lama baik dari sisi infrastruktur maupun perangkat kota itu sendiri. Indikasi terjadinya penurunan vitalitas ini dapat dilihat melalui beberapa cirri diantaranya yaitu :

1. Mulai hilangnya kawasan perkotaan diakibatkan perkembangan penggunaan lahan yang tidak terkendali sehingga struktur kota sulit dikenali.
2. Hilangnya ciri khas kawasan Banten Lama sebagai kota pelabuhan, pusat perkembangan budaya dan peradaban serta pusat pengembangan agama islam dan hindu.
3. Tingkat kepadatan penduduk yang semakin tinggi dan kebutuhan saran dan prasarana semakin meningkat.
4. Pertumbuhan perekonomian yang belum maksimal mengingat pada zamannya kesultanan Banten dengan pelabuhan nya memiliki vitalitas perekonomian yang tinggi sebagai pusat perdagangan di Asia.
5. Eksistensi warisan budaya berwujud dan tak berwujud terancam keberadaannya diakibatkan kurangnya perlindungan pemerintah Banten terhadap situs-situs bersejarah serta hilangnya artefak penting karena pencurian dan keteledoran masyarakat.

Rawannya konflik kepentingan dalam proses revitalisasi ini membuat hasil perencanaan menjadi sulit untuk diterapkan meski pola pendekatan *Topdown Planning* (regulasi dasar yang ditetapkan oleh pemerintah) sudah digunakan sebagai solusi penyelesaian masalah.

Menurut Buku „Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu” yang merupakan gagasan untuk *masterplan* Banten di masa datang, terdapat beberapa permasalahan yang terjadi di kawasan Banten Lama. Permasalahan ini yaitu:

1. Isu masalah struktur kawasan.

Kawasan Banten Lama dan Pelabuhan Karangantu memiliki akses yang tidak representative, sehingga menyebabkan kawasan ini tidak mempunyai pola yang jelas, baik aksesibilitasnya maupun orientasi yang tidak terarah.

2. Isu masalah penggunaan lahan.

Dualisme antara guna lahan budidaya permukiman dan pertanian teknis dengan guna lahan konservasi cagar budaya. Sedangkan kawasan Karangantu didominasi oleh permukiman akan tetapi lokasi tersebut merupakan lokasi strategis untuk pengembangan kawasan wisata.

3. Isu masalah infrastruktur.

Rendahnya aksesibilitas kawasan ini secara keseluruhan sehingga infrastruktur jalan kendaraan, jalur kereta api, dan jalur transportasi sungai perlu diperhatikan serta infrastruktur pendukung wisata juga perlu diperhatikan.

4. Isu masalah pelabuhan Karangantu.

Terjadinya sedimentasi yang semakin meningkat sehingga kapal hanya dapat melaut saat sedang pasang dan yang dapat merapat ke pelabuhan hanyalah kapal kecil saja. Selain itu juga masalah sanitasi permukiman nelayan yang kotor dan dipenuhinya aliran sungai oleh sampah-sampah menimbulkan dampak yang tidak baik bagi lingkungan permukiman itu sendiri. Serta aksesjalan yang buruk akibat perkerasan jalan yang tidak cukup memadai.

5. Isu mengenai kondisi peninggalan kota Banten Lama.

Kondisi barang sejarah dan kepurbakalaan Kesultanan Banten Lama saat ini sudah banyak yang mengalami kerusakan atau bahkan hancur. Meski tidak sepenuhnya hancur oleh tangan manusia tetapi juga karena proses alam. Hal ini bisa dilihat seperti yang telah dijelaskan dalam subbab 3.5.3.5 mengenai kondisi elemen kota *Landmark* pada kawasan Banten masa kini. Tidak adanya pengelolaan situs-situs bersejarah, dipenuhinya situs dengan para pengemis dan pedagang kak lima hingga kurangnya perhatian warga sekitar dalam menghargai peninggalan tersebut sebagai upaya pelestarian kawasan Banten Lama.

Kajian Analisis Masalah dalam *Masterplan*

Dalam kajian ini, dijelaskan bahwa tujuan dari proses revitalisasi ini yaitu berusaha menyelesaikan masalah-masalah yang timbul di kawasan Banten Lama

dan Karangantu. Dengan berusaha menghasilkan suatu strategi revitalisasi fisk, ekonomi dan sosial yang ada di kawasan Banten Lama. Strategi revitalisasi tersebut dituangkan dalam suatu analisis yang terdiri dari 12 bahasan yang mencakup segala permasalahan yang terjadi di kawasan Banten dari permasalahan yang mikro hingga makro yang setara dengan posisi Banten secara nasional.

Tabel 3.10 Bahasan Analisis Permasalahan Banten Kajian *Masterplan*

12 Bahasan Permasalahan yang Terjadi di Kawasan Banten	
1.	Analisis kedudukan Kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam kontelasi Nasional
2.	Analisis kedudukan Kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam kontelasi Provinsi
3.	Analisis kedudukan Kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam peraturan terkait
4.	Analisis kedudukan Kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam RUTR
5.	Kebijakan Rencana Induk Pariwisata (RIPPDA) Kabupaten Serang
6.	Analisis kedudukan Kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam RDTR Banten Lama
7.	Studi dukungan pengembangan destinasi wisata budaya Provinsi Banten
8.	Studi/ analisis segmen pasar wisata religi dan sejarah di kawasan Banten Lama
9.	Analisis Komponen fisik revitalisasi kawasan Banten Lama dan Karangantu (terdiri dari analisis tata guna lahan dan bangunan)
10.	Analisis komponen ekonomi dalam revitalisasi kawasan Banten Lama dan Karangantu
11.	Analisis komponen peran serta masyarakat dalam revitalisasi Banten Lama dan Karangantu
12.	Analisis kawasan wisata bersejarah Banten Lama berdasarkan Metoda analisis SWOT

Sumber: (Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu, 2010)

3. 6. 1 Arahan Rancangan *Masterplan* Kawasan Banten Lama dan Karangantu

Sebagai bagian dari usaha penyelamatan dan perlindungan akan situs budaya, berbagai langkah ditempuh guna melindungi dan memelihara kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai bagian dari peninggalan sejarah dan barang kepurbakalaan Kesultanan Banten. Untuk melaksanakan hal tersebut di buatlah sebuah arahan revitalisasi yang dibagi kedalam 3 komponen utama. Yaitu arahan revitalisasi komponen fisik, arahan revitalisasi komponen sosial, dan arahan revitalisasi komponen ekonomi yang tertuang dalam Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu hasil pemikiran Pemerintah Daerah Serang. Ketiga komponen ini mewakili berbagai permasalahan yang terjadi di kawasan Banten Lama dan Karangantu yang diyakini menjadi solusi permasalahan tersebut.

3. 6. 1. 1 Arahan Revitalisasi Komponen Fisik

Arahan revitalisasi komponen fisik Kawasan Banten Lama dan Karangantu yang luasnya mencapai 800 hektar ini terdiri dari dua konsep struktur, yaitu arahan konsep struktur ruang Banten Lama dan arahan struktur konsep ruang Karangantu. Dalam tulisan ini hanya akan lebih difokuskan kepada arahan konsep struktur ruang Banten Lama.

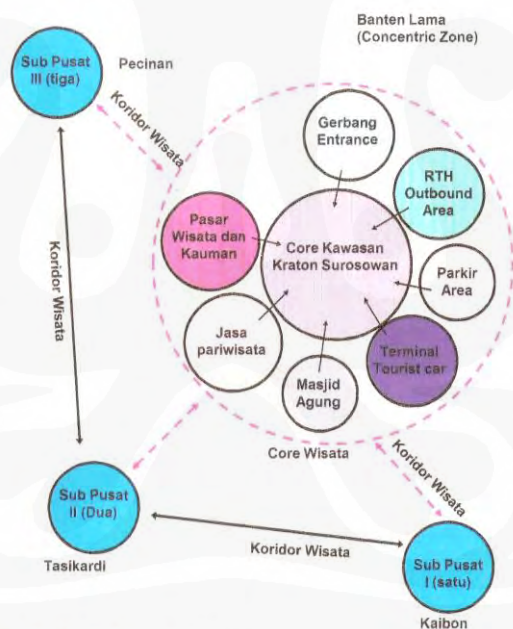
Arahan Konsep struktur ruang Banten Lama mempunyai pendekatan istilah *conservation* dan *preservation*. Hal ini sesuai dengan apa yang telah dijelaskan dalam UU No.5 tahun 1992 yang menjelaskan bahwa “Kawasan cagar budaya dimana terdapat berbagai benda buatan manusia berupa kesatuan atau kelompok yang berumur sekurang-kurangnya 50 tahun, atau mewakili gaya khas, serta dianggap mempunyai nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan, sehingga konsep struktur ruang kawasan diarahkan pada pengaturan, perlindungan, pemanfaatan dan pengawasan kawasan cagar budaya”. Konsep ini digunakan melihat kawasan Banten Lama sebagai aset terbesar dalam industri pariwisata baik nasional maupun internasional dan dapat dijadikan sumber penghasilan bagi masyarakat lokal maupun pemerintah daerah itu sendiri. Revitalisasi fisik kawasan Banten Lama diharapkan mampu memberikan kontribusi positif bagi kehidupan sosial ekonomi kawasan Banten Lama dengan terjadinya perputaran roda ekonomi sebagai dampak majunya pariwisata di kawasan Banten Lama. Dengan cara tersebut, lingkungan bersejarah ini dapat membiayai dirinya sendiri dalam hal pemeliharaan yang turut meningkatkan pendapatan daerah, bahkan nasional dengan wisata cagar budayanya. Sedangkan dengan mempertahankan kondisi fisik benda cagar budaya seperti aslinya, dapat membantu para wisatawan ataupun sejarawan untuk melihat dan membayangkan rekonstruksi dari kawasan Banten Lama dari masa kejayaannya dahulu.

Konsep Struktur Ruang

Konsep struktur ruang merupakan salah satu bagian dari penyelesaian elemen pembentuk kota yaitu elemen *Landmark*. Konsep struktur ruang yang digunakan pada kawasan Banten Lama merupakan konsep struktur konsentrik (memusat), dimana Keraton Surosowan sebagai *concentric zone* dengan sub pusatnya sebagai berikut:

1. *Concentric Zone*, Keraton Surosowan sebagai pusat inti, terdiri dari
 - a. Situs Masjid Banten Lama
 - b. Alun-alun
 - c. Pasar Seni
 - d. Terminal dan Parkir
2. Sub-pusat 1, Keraton Kaibon sebagai pusatnya, terdiri dari:
 - a. Situs keraton Kaibon
 - b. Parkir Kendaraan
 - c. Wisata Medikal
3. Sub-pusat 2, Benteng Speelwijck sebagai pusatnya, terdiri dari:
 - a. Masjid Pecinan
 - b. Pusat Kegiatan Klenteng
 - c. Situs Benteng Speelwijck
 - d. Souvenir dan Kuliner khas Pecinan

Struktur kawasan ini akan dihubungkan dengan koridor wisata dengan tetap berusaha mengaitkannya dengan koridor sosial dan ekonomi berdasar atas *blueprint* Kota Banten masa lalu.

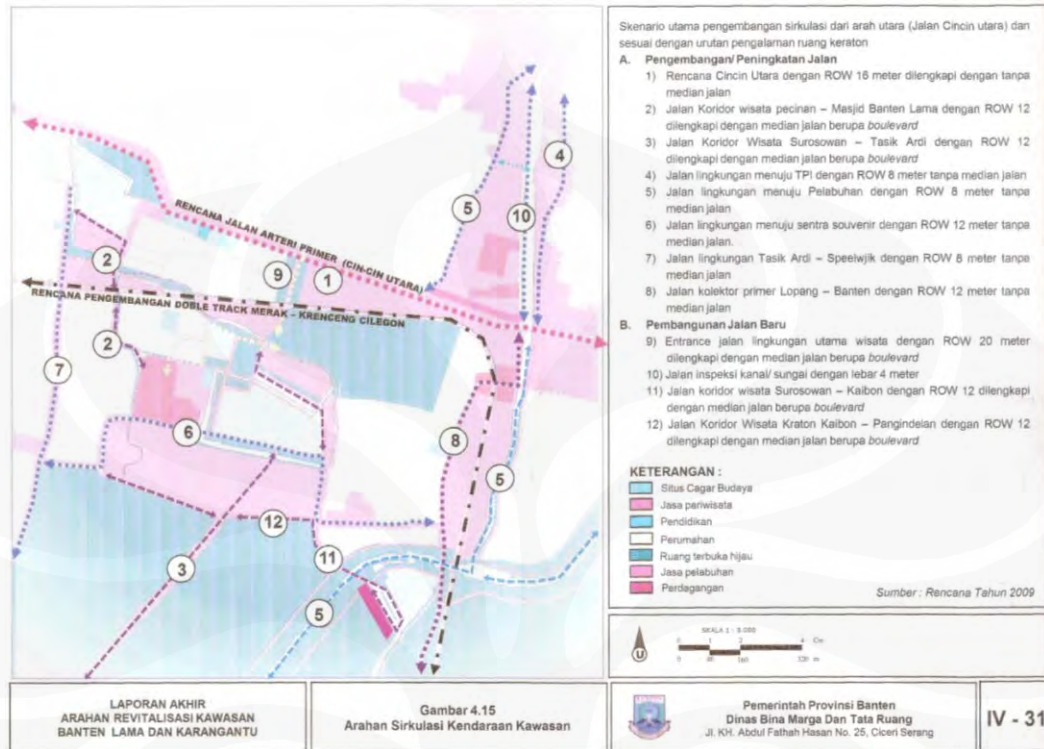


Sumber : Hasil Analisis Tahun 2009

Gambar 3.25 Konsep Struktur Ruang Kawasan Banten Lama
(sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

Konsep Aksesibilitas dan Sirkulasi

Konsep Aksesibilitas dan Sirkulasi merupakan salah satu bagian dari penyelesaian elemen pembentuk kota yaitu elemen *Path*.



Gambar 3.26 Konsep Aksesibilitas dan Sirkulasi Kawasan Banten Lama (sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

Arahan umum sirkulasi kendaraan dan parkir di Kawasan Banten Lama diarahkan kepada peningkatan aksesibilitas kawasan, optimalisasi lahan, dan infrastruktur yang telah ada di Kawasan Banten Lama. Hal ini juga terkait dengan berbagai rencana dan rancangan yang telah disiapkan kota Banten dalam konstelasinya ditingkat Provinsi maupun Nasional. Hal ini dapat dilihat dari keberadaan berbagai infrastruktur transportasi yang akan dikembangkan di Kawasan Banten Lama dan Karangantu, diantaranya yaitu:

1. Rencana pengembangan jalan nasional (Cincin/ Ring – Utara)
Menghubungkan PKN Cilegon dan Merak dengan DKI Jakarta. (Gambar 3.25)
2. Rencana pengembangan Pelabuhan Karangantu
Sebagai pelabuhan Internasional, penunjang pengembangan ekonomi.
3. Rencana Pengembangan jalur kereta api
Pengembangan jalur ganda yang melintasi Provinsi Banten pada jalur Rangkasbitung-Jakarta-Cirebon-Merak. (Gambar 3.25)
4. Rencana Pengembangan jalan kolektor primer Lopang-Banten

Sebagai akses jalan menuju kawasan Banten serta rehabilitasi jalan lokal. (Gambar 3.25)

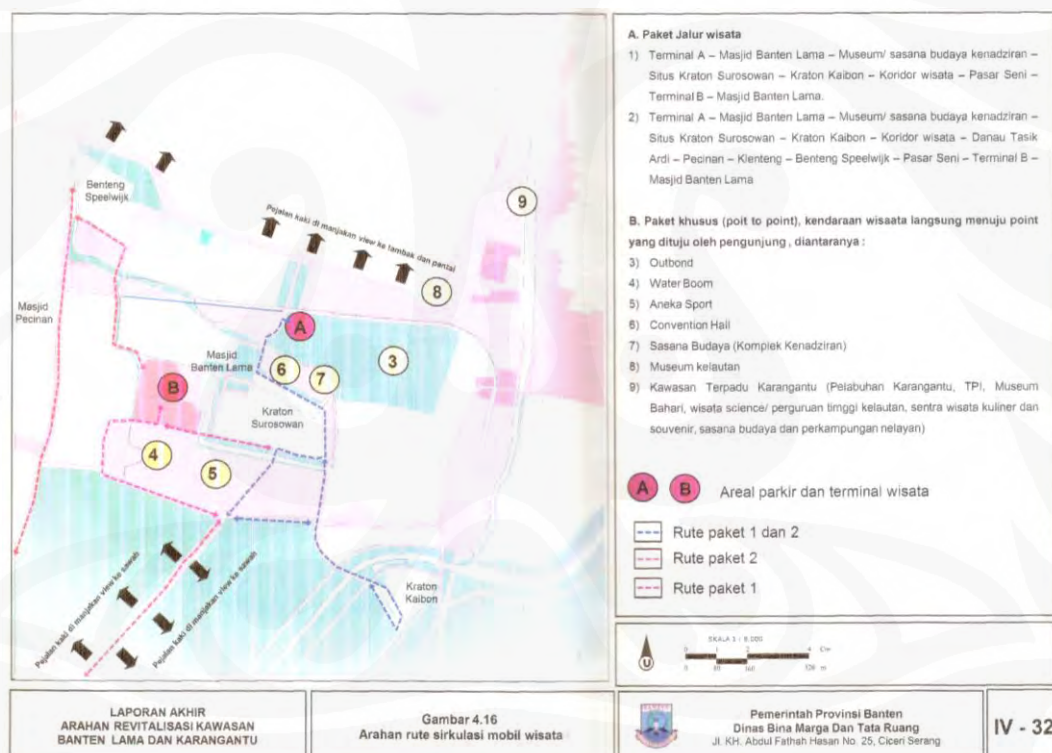
5. Rencana tempat parkir terpadu

Sebagai rencana sirkulasi kendaraan Kawasan Banten Lama dan Karangantu yang terpadu. (Gambar 3.27)

6. Mengarahkan sirkulasi Internal kawasan Kawasan Banten Lama

Sehingga tercipta ruang wisata yang terpadu, aman, nyaman, dan produktif dengan adanya mobil wisata dengan berbagai rute wisata Kawasan Banten Lama dan Karangantu. (Gambar 3.26)

Pengintegrasian berbagai objek di Kawasan Banten Lama dan Karangantu juga turut diperhatikan kedalam suatu arahan rute wisata yang terpadu dengan menciptakan *Linkage System* pariwisata Kawasan Banten Lama dan Karangantu.



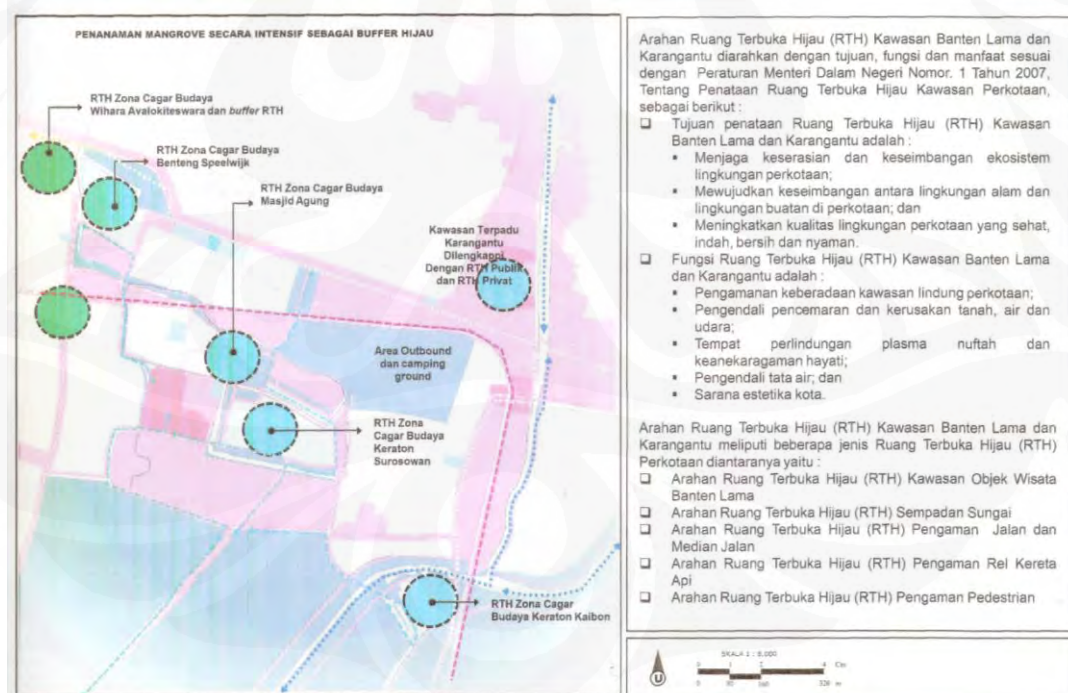
Gambar 3.27 Konsep Aksesibilitas dan Sirkulasi Internal Kawasan Banten Lama (sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

Konsep Arahan Tata Guna Lahan dan Pengembangan RTH

Arahan tata guna lahan Kawasan Banten Lama dan Karangantu yang mempunyai luas sekitar 800 hektar ini merupakan upaya *conservation* dan *preservation* yang sesuai dengan UU No.5 tahun 1992 serta Peraturan Pemerintah

No.10 tahun 1993. Arahan tersebut merupakan bagian dari pengaturan, perlindungan, pemanfaatan, dan pengawasan benda cagar budaya. Dengan pemahaman *bottom up planning*, bahwa arahan pengembangan Kawasan Banten Lama dan Karangantu disesuaikan dengan karakteristik wisatawan. Yaitu kawasan wisata yang bersifat edukatif dengan adanya objek sejarah yang dapat dipelajari. Arahan zonasi kawasan sebagai bagian dari elemen *district* yang membentuk kota pun dilakukan guna merealisasikan upaya *conservation* dan *preservation* yang sudah direncanakan. Seperti kawasan Zona Inti, Zona Pendukung, Zona RTH, Zona Pelabuhan, dan Zona Permukiman tempat masyarakat lokal tinggal. Untuk merealisasikan sebagai tujuan wisata, dilakukannya pembebasan terhadap ratusan permukiman penduduk pribumi yang berada dalam zona cagar budaya Kawasan Banten Lama dan Karangantu.

Arahan RTH kawasan Banten Lama dan Pelabuhan Karangantu merupakan salah satu upaya mendukung konsep *conservation* dalam konsep struktur ruang Kawasan Banten Lama and Karangantu. Selain fungsi keindahan, keberadaan RTH ini juga sebagai penyeimbang ekosistem, pencegah erosi serta penyerapan air di kawasan tersebut. Dengan luas RTH sebesar 16,5 hektar akan diarahkan berbagai pengembangan ruang terbuka hijau ini.



Gambar 3.28 Konsep RTH Kawasan Banten Lama
(sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

3. 6. 1. 2 Arahan Revitalisasi Komponen Sosial-Ekonomi

Arahan revitalisasi komponen sosial-ekonomi Kawasan Banten Lama dan Karangantu terdiri dari prioritas ekonomi strategis dan strategi pengembangan ekonomi wisata dengan tetap berpedoman pada UU No.5 tahun 1992 mengenai benda cagar budaya. Sebagai kawasan yang memiliki nilai sejarah dan barang kepurbakalaan sebagai aset utama, aset ini dijadikan sebagai modal utama dalam pengembangannya melalui pariwisata. Dengan demikian selain lingkungan bersejarah dapat membiayai dirinya sendiri, juga dapat meningkatkan pendapatan daerah bahkan pendapatan nasional.

Adapun perumusan kebijakan dan pedoman implementasi revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu yaitu:

1. Memelihara dan menjaga kesinambungan dari aspek budaya, sosial, ekonomi, serta kualitas bangunan atau tempat bersejarah
2. Stabilisasi atau memperbaharui stabilitas vitalitas ekonomi, sosial, budaya, dan fisik.
3. Mengembangkan suatu masyarakat yang mampu mempertahankan vitalitas lingkungan melalui program partisipasi masyarakat.
4. Mengembangkan fungsi/ kegiatan baru dengan memanfaatkan serta menggunakan aset historis
5. Mengenali serta menentukan jenis-jenis pekerjaan yang sesedikit mungkin akan mengganggu kegiatan yang ada atau merusak kualitas lingkungan.

Beberapa kebijakan revitalisasi ini diharapkan mampu memberikan kontribusi positif bagi kehidupan sosial ekonomi di kawasan Banten Lama dan Karangantu. Bahasan ini tidak dijelaskan lebih lanjut karena diluar batasan masalah yang telah dibuat.

BAB 4

TINJAUAN KASUS

Seiring dengan berjalannya waktu, banyak sekali perkembangan yang dapat kita lihat dari kota Banten. Sejalan dengan hal tersebut, berbagai perubahan pun banyak terjadi di kota Banten yang sekarang menjadi kawasan Banten Lama.

4.1 Fungsi Kota Banten

Pada awal masa keberadaan Kesultanan Banten, Banten tumbuh menjadi sebuah kota yang masih sangat sederhana. Definisi kota sebagai makna dari perbentengan, dinding ataupun tembok benar-benar diaplikasikan dan diterapkan pada pengembangan kota Banten masa tersebut. Sebuah tembok besar mengelilingi kota Banten, kota yang saat itu sudah ditaklukan dan dikuasai oleh Kesultanan Banten. Tujuan keberadaan tembok kota ini pada dasarnya untuk melindungi kawasan Kesultanan Banten selain sebagai penanda atas wilayah kekuasaan Kesultanan Banten saat itu. Di dalam tembok kota yang besar itu, Kesultanan Banten pun berkembang. Dengan pusat pemerintahan yang terdapat di Keraton Surosowan inilah, raja memimpin kesultanannya. Secara fungsional kota ini didirikan dengan pendekatan yang sederhana, yaitu mendekatkan kota dengan sumber penghidupan untuk menghidupkan sebuah kota tersebut dan air menjadi sumber penghidupan utama manusia sebagai elemen penunjang kehidupan yang esensial. Konsep pemikiran inilah yang menurut saya menjadi dasar atas dipindahkannya pusat pemerintahan Kesultanan Banten dari yang sebelumnya berada di Banten Girang kemudian bergeser ke sebelah utara yaitu Banten pesisir, tempatnya saat ini.

Lain halnya dengan yang terjadi dengan Banten masa kini. Pembangunan kota yang lebih berorientasi ke darat membuat kawasan bekas Kesultanan Banten (sekarang dikenal dengan nama Banten Lama) ini menjadi kawasan yang terpinggirkan. Pusat pemerintahan yang dipindahkan oleh pihak Belanda ke selatan Kesultanan Banten (saat ini Serang) membuat kawasan Banten Lama menjadi kawasan yang tidak berkembang dan hanya meninggalkan barang sejarah dan kepurbakalaan dari kejayaan Kesultanan Banten di masa lalu. Pelabuhan Karangantu yang dahulu kala sempat ramai dan terkenal hingga ke penjuru dunia,

kini hanya menjadi pelabuhan yang sepi dan tidak terurus. Pendangkalan aliran sungai Cibanten terus terjadi setiap harinya akibat tidak adanya pemeliharaan dan pengawasan di kawasan pelabuhan ini. Tidak jarang pula kawasan Pelabuhan Karangantu ini dijadikan sebagai pelabuhan transit bagi barang-barang kayu ilegal hasil selundupan dari pulau Kalimantan.

Alih fungsi yang dialami Banten dari masa keberdiriannya dahulu hingga kini menjadi dasar penting dalam proses revitalisasi kawasan Banten. Berdasar atas apa yang pernah terjadi di masa lalu, ditambah dengan potensi yang dimiliki saat ini, dapat menghasilkan suatu resultan akan fungsi kota Banten yang baru. Yaitu fungsi kota yang memang sesuai dan pantas serta dibutuhkan oleh kota Banten. Peninggalan barang kepurbakalaan dan sejarah kejayaan Islam yang sempat berkuasa di kawasan ini hingga potensi pariwisata berupa pantai dan pelabuhan menjadi suatu pembaharuan yang dapat diajukan dalam konsepsi fungsi kota Banten yang baru. Untuk menggali potensi dan kemungkinan solusi yang bisa dihasilkan dan kemudian diterapkan tersebutlah, karakter dan citra kota yang khas dibutuhkan sebagai dasar pengembangannya.

4. 2 Citra Kota Banten

Seperti yang telah dijelaskan dalam subbab 2.1.2.1 mengenai citra kota, Lynch (1972) mengemukakan bahwa identitas kota merupakan citra mental yang terbentuk dari ritme biologis suatu ruang yang mencerminkan waktu, bersumber dari aktivitas sosial-ekonomi-budaya masyarakat kota. Dengan pengertian tersebut dapat dilihat bahwa apa yang terjadi di masa lalu secara langsung ataupun tidak langsung telah memberikan kontribusi secara nyata terhadap pembentukan citra kota Banten di masa kini. Apa yang masyarakat tangkap dalam peta mental mereka saat mengamati suatu citra kota yang terbentuk di kawasan Banten Lama ini, tidak bisa dipungkiri bahwa hal tersebut berdasarkan apa yang terjadi di masa lalu. Hal ini yang kemudian secara tidak langsung telah menunjukkan bahwa adanya pergeseran citra kota Banten pada masa Kesultanan Banten dengan citra kota Banten saat ini serta kemungkinan citra kota Banten di masa yang akan datang.

Tidak adanya suatu teori yang membatasi adanya kemungkinan suatu kota mengalami pergeseran sebuah citra kota, memberikan suatu fakta bahwa kota

merupakan suatu bentuk yang organik yaitu bentuk yang terus mengalami pertumbuhan, perubahan, dan pergeseran yang berdasar atas kegiatan dan elemen yang terjadi di dalamnya. Pergeseran citra kota ini terjadi sejalan dengan perjalanan waktu yang terus bergulir.

Citra suatu kota erat kaitannya dengan karakter yang dimiliki oleh sebuah kota. Hal ini dikarenakan unsur karakter tersebut telah memberikan suatu pemahaman tersendiri mengenai identitas suatu kota, identitas yang terkait dengan potensi kota tersebut. Citra kota ini kemudian tertangkap oleh para pengamat melalui suatu proses pengamatan yang menggunakan peta mental manusia, yaitu peta mental mengenai imagibilitas. Peta mental dengan konsep imagibilitas yang memiliki kemampuan untuk mendatangkan kesan, dimana kesan tersebut kemudian diproses dan diorganisir menjadi suatu pola yang koheren.

Apa yang berubah dari kota Banten saat ini hanyalah berupa perubahan fungsi dan citra kotanya saja. Karakter yang menjadi inti dari kota tersebut tetaplah sama. Karakter yang membuat kota ini berkembang tidaklah pernah berubah, hanya arah pengembangannya saja yang berubah.

Sejarah dan Kepurbakalaan Sebagai Aset Pariwisata

Kota Banten merupakan suatu kota dengan wilayah pesisir yang cukup luas. Jaringan air yang begitu mumpuni (sungai yang lebar dan cukup dalam) membuat kota Banten pada masa lalu menjadi kota pelabuhan yang sukses dan terkenal. Kapal dagang banyak yang berdatangan untuk berdagang di kawasan ini karena kelebihan tersebut. Dampak dari majunya perkembangan kawasan pesisir inilah yang membuat kawasan Banten menjadi kawasan yang sangat maju dan cukup sejahtera dalam bidang perekonomiannya dahulu. Tetapi setelah terjadinya penyerangan dan monopoli perdagangan yang dilakukan oleh pihak Belanda, kejayaan Banten semakin surut. Pelabuhan yang dahulunya maju pun semakin lama semakin ditelantarkan dan ditinggalkan. Saat ini hanya berupa peninggalannya saja yang dapat kita lihat, peninggalan berupa sejarah dan barang kepurbakalaan Kesultanan Banten. Inilah yang kemudian meregenerasi citra kota Banten. Kota Banten yang dikenal sebagai pusat pemerintahan Kesultanan Banten telah berganti menjadi kota Banten yang penuh dengan barang peninggalan kejayaan yang menjadi tujuan destinasi pariwisata kota Banten. Wisata sejarah,

Universitas Indonesia

wisata religi, hingga wisata rekreasi bisa dilakukan di kawasan Banten ini. Peluang ini dijadikan salah satu strategi dalam merevitalisasi kawasan Banten Lama oleh pihak Pemerintah Daerah Serang. Berbagai arahan dibuat untuk memberikan solusi, guna menjadikan kawasan Banten Lama menjadi kawasan pariwisata yang baik. Sebagai salah satu cara untuk memulai revitalisasi ialah dengan memperhatikan kembali elemen pembentuk kota yang terdapat di Banten Lama. Lima elemen ini yang akan menjadi elemen terpenting sebelum akhirnya beberapa strategi pariwisata maupun ekonomi diterapkan di dalam kota Banten Lama.

4. 3 Elemen Pembentuk Kota

Dalam subbab 2.1.2.2 terdapat penjelasan mengenai lima elemen pembentuk kota yang menjadi dasar keterkaitan berbagai elemen struktur fisik guna memberikan suatu gambaran kognisi dari sejumlah tempat. Di bawah ini akan dijelaskan mengenai berbagai elemen tersebut dibandingkan dengan keberadaannya pada masa lalu, masa kini dan juga yang terdapat dalam kajian “Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu” yang disusun oleh Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang.

4. 3. 1 Path

Sebagai suatu jalur sirkulasi, path mempunyai peran yang cukup penting. Path berfungsi sebagai penghubung antara satu kawasan dengan kawasan lain, baik di antar kawasan di dalam satu wilayah Banten maupun yang menghubungkan Banten dengan daerah lain disekitarnya. Selama kurang lebih 3 abad dari abad ke-16 hingga dengan abad ke-18, kawasan Banten hanya menggunakan aliran sungai Cibanten dan kanal-kanal buaatannya sebagai solusi dalam mengatasi masalah transportasi. Selama 3 abad tersebut, mereka mengandalkan kekuatan air sebagai cara mereka untuk dapat tetap hidup. Dan bahkan karena hal tersebut pula mereka bisa maju dan sukses menjadi kota pelabuhan yang terkenal hingga seluruh pelosok dunia. Tetapi seiring dengan intervensi yang dilakukan oleh pihak Belanda, kekuatan kawasan Banten dengan aliran sungai/ kanal-kanalnya pun semakin lama berkurang. Penyempitan, pendangkalan bahkan sampai pengalih-fungsian jalur-jalur air tersebut menjadi

suatu kawasan permukiman yang baru menjadi permasalahan utama kawasan Banten hingga saat ini. Terjadinya berbagai permasalahan tersebut dipicu dari bergesernya cara pandang pembangunan daerah Kawasan Banten yang lebih berorientasi ke kawasan darat. Hal ini ditunjukkan dengan terjadinya perkembangan jalur perkerasan jalan yang baru yang telah mampu menghubungkan Banten dengan daerah disekitarnya dan antar kawasan di wilayah Banten itu sendiri.

Rencana Jalan Cincin Utara Banten

Rencana pengembangan jalan cincin utara sebagai akses jalur transportasi yang baru antara Jakarta-Merak-Cilegon yang terdapat dalam kajian “Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu” merupakan suatu solusi dari analisis kedudukan Kawasan Banten Lama dan Karangantu dalam konstelasi Nasional. Tetapi tidak bisa dipungkiri bahwa keberadaan dari jalan cincin ini akan mengalami permasalahan yang baru karena kurangnya informasi mengenai teknis dari keberadaan serta pembangunannya tersebut.



Gambar 4.1 Rencana Pengembangan Jalan Provinsi Banten
(sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

Bukan tidak mungkin bahwa keberadaan jalan cincin utara yang direncanakan terbentang mengelilingi seluruh kawasan Provinsi Banten ini untuk direalisasikan (Gambar 4.1). Tetapi akibat dari adanya unsur kepentingan yang terlihat sepihak ini, dikhawatirkan dapat merusak kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai bagian dari cagar budaya yang harus jaga. Seperti yang sudah digambarkan dalam Gambar 3.25, bahwa rencana jalan cincin utara ini akan mengambil bagian dari wilayah Kawasan Banten Lama dan Karangantu yang tergabung dalam satuan wilayah cagar budaya Kawasan Banten Lama dan Karangantu. Permasalahan ini jelas terlihat karena menentang apa yang telah ditetapkan dalam UU. No.5 tahun 1992 tentang cagar budaya. Memang pemerintah mempunyai kewenangan untuk mengelola kawasan ini sesuai dengan kebutuhan selama tidak mengganggu benda cagar budaya tersebut. Tetapi bukankah keberadaan dari rencana jalan cincin utara tersebut berada di atas bekas tembok kota yang sempat berdiri kokoh mengelilingi Kota Banten di masa abad ke-17 (gambar 3.3). Rencana pembangunan jalan ini juga menentang Peraturan Daerah yang sudah dibuat pada tahun 1990 No.9 tentang kawasan peninggalan sejarah dan kepurbakalaan Banten Lama sebagai taman wisata. Dimana dalam pasal 4 Peraturan Daerah tersebut menyatakan tentang adanya larangan memindahkan dan merusak benda cagar budaya yang ada di kawasan Banten Lama tanpa seizin Pemerintah Daerah. Lalu kemudian muncul pertanyaan baru, apakah tembok kota yang dulu berdiri tegak pada masa Sultan Ageng Tirtayasa tersebut bukan merupakan bagian dari sejarah Banten? Apakah hanya Keraton Surosowan saja yang termasuk dalam benda cagar budaya kawasan Banten Lama dan Karangantu? Tentu saja semua hal tersebut, dari pesisir utara Banten hingga selatan Danau tasikardi merupakan cagar budaya kawasan Banten Lama dan Karangantu.

Dibangun Diatas Lahan Reklamasi

Permasalahan lain pun akan turut timbul bila pembangunan rencana jalan cincin utara ini tetap dilaksanakan. Teknis dari keberdirian jalan yang mengambil porsi selebar 13 meter tanpa pedestrian dan 16 meter termasuk pedestrian dan jaringan kota ini akan mengalami kendala. Apakah daya dukung tanah kawasan pesisir Banten tersebut mampu untuk menopang beban yang dimiliki oleh jalan

baru tersebut, melihat tapak pembangunannya. Sedangkan menurut olahan data yang penulis lakukan pada kawasan tersebut, sekitar abad ke-15 dan 16 kawasan rencana pembangunan jalan cincin utara merupakan kawasan laut perairan Banten dimana sering dijadikan sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dagang asing.

Peruntukkan jalan yang tidak diketahui fungsinya ini apakah sebagai jalan umum penghubung antara seluruh kawasan di Provinsi Banten atau sebagai jalan utama wisata Kawasan Banten Lama dan Karangantu memberikan suatu risiko tersendiri, yaitu risiko yang berkaitan dengan daya dukung dan beban yang mampu ditopang oleh jalan cincin utara tersebut. Bila melihat dari gambar 4.1, dapat dilihat bahwa jalan tersebut merupakan jalan utama yang menghubungkan berbagai daerah di Provinsi Banten. Bila memang hal ini benar, bukan tidak mungkin bahwa jalan ini akan digunakan sebagai jalan alternatif baru menuju PKN Cilegon ataupun Merak yang kerap kali dilalui oleh kendaraan truk dan kontainer yang sangat besar. Apakah kondisi tanah kawasan ini mampu untuk menopang beban kendaraan yang berlalu lintas di jalan tersebut?

Rencana pembangunan jalan ini pada hakikatnya mempunyai suatu kontribusi yang baik, yaitu sebagai sarana infrastruktur guna menarik wisatawan untuk datang dan berkunjung ke Kawasan Banten Lama dan Karangantu. Tetapi wacana pembangunan jalan cincin utara ini seakan tidak melibatkan berbagai kepentingan yang ada di kawasan Banten, terutama kepentingan mengenai cagar budaya sejarah Kesultanan Banten. Pertautan kepentingan antar faktor politik, ekonomi dan budaya terjadi disini, dan seakan kepentingan sejarah dan budaya kawasan Banten kalah dan tunduk kepada kepentingan lainnya.

Komparasi model jalan: State Road A1A Florida

Salah satu pembandingan yang dapat kita ambil dalam melihat rencana penerapan jalan cincin utara ini ialah kasus mengenai penerapan konsep „State Road A1A’. SR A1A merupakan suatu jalan yang berada di Negara bagian Florida, Amerika Serikat yang terbentang sepanjang pesisir Samudera Atlantik. Jalan yang menghubungkan Key West pada bagian ujung selatan Florida ke Callahan di selatan Georgia ini didesain khusus sebagai jalan yang memberikan fasilitas panorama keindahan dan kultur pesisir Florida tersebut. Jalur ini khusus dibangun sebagai penopang daerah wisata pantai Florida yang tujuannya untuk

Universitas Indonesia

memudahkan para wisatawan untuk mengakses kawasan ini selain sebagai jalur wisata yang menawarkan pemandangan indah akan pemandangan tropis dan subtropis khas Florida serta lautan samudera Atlantik yang indah. Dengan penerapan konsep seperti ini, akan terdapat akses jalan yang mudah dalam menjangkau kawasan wisata tersebut. Selain itu pula, jalan ini dapat memberikan kesempatan kepada masyarakat setempat untuk dapat menjalankan usaha mandiri. Usaha guna menghidupi dan memenuhi kebutuhan hidupnya sehingga roda perekonomian daerah pun dapat ikut meningkat dan kawasan wisata ini dapat membiayai dirinya, tidak tergantung kepada pemerintahan pusat.



Gambar 4.2 Peta A1A State Road Florida, Amerika Serikat
(sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

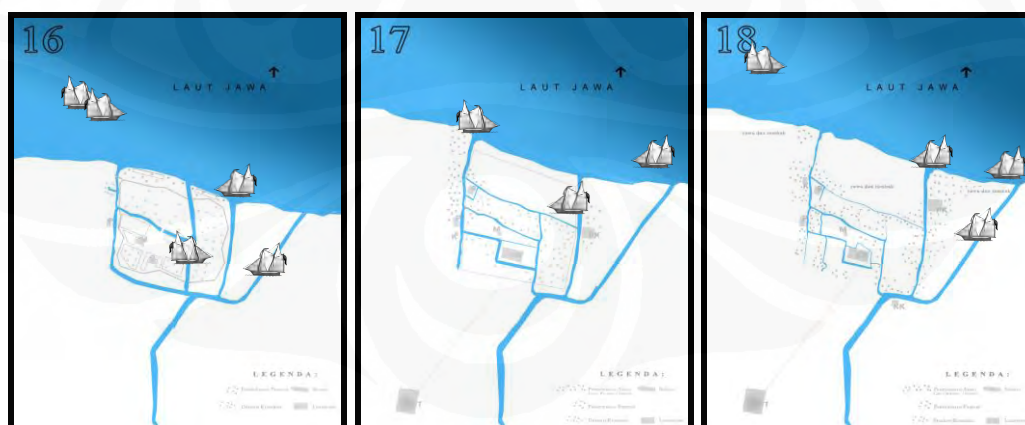
Jalur Ganda Kereta Api

Rencana pengembangan jalur kereta api yang melintasi Provinsi Banten pada jalur Jakarta-Rangkasbitung-Cilegon-Merak ini akan direncanakan untuk dibuat menjadi dua jalur. Gagasan pembuatan jalur ganda ini sebagai upaya dalam meningkatkan usaha kegiatan perdagangan dengan sistem transportasi barang yang lebih memadai dalam menampung segala kegiatan yang ada. Selain itu, jalur kereta api yang berasal dari peninggalan pemerintahan Belanda semasa menguasai

Banten ini merupakan suatu jaringan yang baik dalam menunjang kawasan Banten dan Karangantu menjadi Kota Pelabuhan yang maju dan besar di masa yang akan datang. Tetapi apakah keberadaan jalur ganda kereta api yang melintasi dan membagi kawasan Banten Lama dan Karangantu tidak akan member dampak apa-apa kepada kawasan ini? Terutama bila memang jalur kereta api ini hanya khusus diperuntukkan sebagai infrastruktur pendukung kegiatan perdagangan dan perindustrian nasional.

Sungai, Kanal, dan Parit

Usaha untuk mengembangkan kawasan Banten Lama dan Karangantu menjadi suatu wahana mega situs kepurbakalaan tentu saja harus dapat merekonstruksikan kembali kota Banten pada masa lampau. Termasuk rekonstruksi mengenai wujud utuh infrastruktur kota Banten masa lampau, berupa kanal-kanal air sebagai salah satu arena wisata. Untuk merealisasikan gagasan ini, harus dilakukannya usaha revitalisasi kanal air dan sungai yang saat ini sudah mengalami penyempitan atau bahkan pendangkalan akibat sedimentasi dan kurangnya perhatian dan pemeliharaan dari pemerintah setempat juga masyarakat. Akibat dari pendangkalan saat ini menyebabkan hanya kapal-kapal kecil saja yang dapat merapat ke pelabuhan Karangantu. Kapal besar sudah tidak lagi bisa masuk ke dalam aliran sungai Cibanten akibat pendangkalan aliran sungai. Kurangnya kesadaran masyarakat untuk memelihara aliran air ini juga menjadi hal yang patut dipermasalahkan. Kebiasaan masyarakat membuang sampah ke aliran air telah membuat aliran air tersebut macet dan bahkan kelamaan mengendap dan seakan menjadi suatu permukaan tanah yang baru yang sama dengan lahan lainnya.



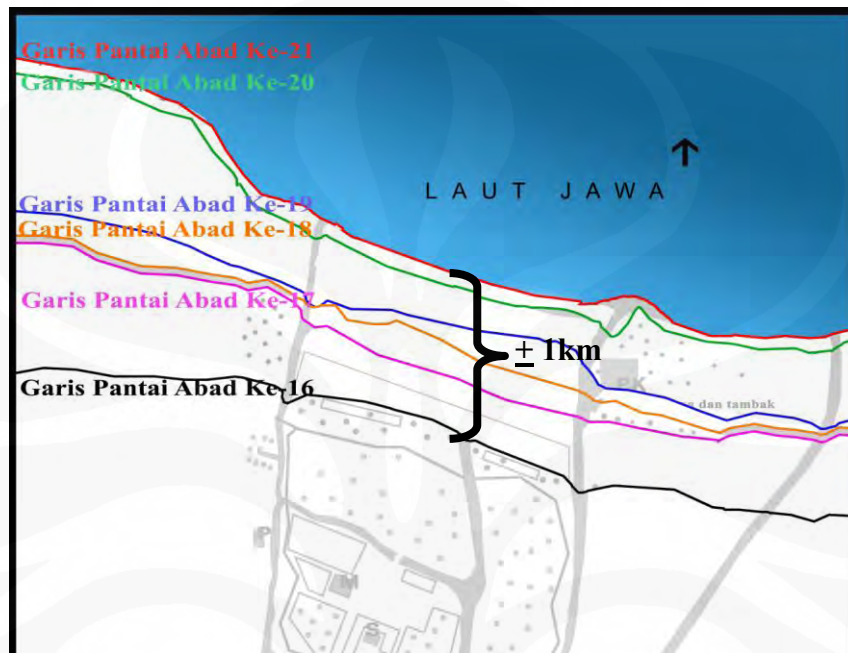
Gambar 4.3 Skematik Aliran Sungai dan Kanal sebagai Jalur Sirkulasi (abad ke- 16 hingga 18)
(sumber: Pemerintah Provinsi Banten Dinas Bina Marga dan Tata Ruang)

4. 3. 2 Edges

Sebagai pemutus wilayah ataupun pembatas wilayah, elemen *edge* memberikan suatu kontribusi dalam pemahaman mengenai luasan dari daerah kekuasaan Kesultanan Banten. Karena fungsi dari *edge* ini yaitu sebagai pembeda antara wilayah yang satu dengan wilayah lainnya. Bila kita lihat dari peta skematik Banten yang terdapat di bab 3, yaitu gambar 3.3 terlihat bahwa pada abad ke-16 dan 17 batas-batas wilayah kota Banten ditunjukkan dengan adanya keberadaan tembok kota yang mengelilingi kawasan Banten. Tembok yang fungsi awalnya dibuat sebagai benteng pertahanan Kesultanan Banten dari ancaman serangan musuh, ternyata juga berperan menjadi penjelas terhadap wilayah kekuasaan Kesultanan Banten itu sendiri. Seiring dengan perkembangan zaman, tembok itu pun terus dipugar dan diperbesar seperti gambar 3.3 pada abad ke-17. Tembok kota Banten semakin meluas mengelilingi kawasan kekuasaan Kesultanan Banten.

Tetapi seiring dengan berjalannya waktu, tembok kota yang menjadi pertanda batas wilayah kawasan Banten pun dihancurkan. Tetapi kehancuran ini tidak menjadi sebuah pertanda bahwa kekuasaan Kesultanan Banten langsung menghilang. Meski tidak menutup kemungkinan bahwa salah satu penyebab semakin terpuruknya kehancuran Kesultanan Banten akibat dari hilangnya tembok kota ini. Dengan hilangnya batas wilayah berupa tembok kota yang besar, membuat terjadinya kemungkinan akan masuknya pengaruh asing yang berniat buruk terhadap Kesultanan Banten. Oleh karena itulah, Keraton Surosowan pun memiliki benteng ataupun tembok yang mengelilinginya. Tujuannya keberadaannya juga tidak jauh berbeda dengan tembok kota yaitu sebagai benteng pertahanan. Hilangnya tembok kota digantikan dengan keberadaan kanal-kanal atau aliran sungai yang memang sebelumnya juga sudah ada. Kanal-kanal dan aliran sungai ini seakan menjadi garis penegas baru dalam menjelaskan wilayah kekuasaan Kesultanan Banten pada masa itu. Tak lupa seiring dengan perkembangan zaman, garis pantai yang membatasi kawasan Banten dengan perairan luas juga ikut bergeser ke arah utara. Kebutuhan akan lahan membuat kawasan Banten terus direklamasi demi memenuhi kebutuhan tersebut yang kemudian mempengaruhi luasan dari kawasan Banten itu sendiri. Hal itu

menyebabkan setiap abad terjadi perubahan batas wilayah Banten yang ditandai dengan perubahan garis pantai.



Gambar 4.4 Skematik Perubahan Garis Pantai Kawasan Banten
(sumber: olahan pribadi)

Jalur Kereta Api sebagai Pemecah Kekuasaan Kesultanan Banten

Bentuk perlawanan dan perebutan kekuasaan yang dilakukan oleh pihak Belanda pada abad ke-19 ini dapat dilihat dengan dibangunnya jalur kereta api yang menghubungkan Cibinong dengan Batavia. Jalur kereta api ini mempunyai kepentingan untuk memecah wilayah kesultanan Banten menjadi dua bagian di utara dan selatan. Selain itu, dampak dari keberadaan jalur kereta ini juga sebagai penghubung antara kota Batavia dengan Cibinong yang merupakan salah satu akses yang ditempuh menuju pelabuhan Sunda Kelapa. Pelabuhan baru yang di gagas oleh pihak Belanda ini dibuat untuk menyaingi keberadaan Pelabuhan Banten yang pada masa lalu menjadi pelabuhan terkenal ke seluruh penjuru dunia. Dengan adanya akses baru dari pelabuhan Sunda Kelapa ke Batavia ini, para kapal pedagang tidak usah lagi harus transit dan berhenti di pelabuhan Banten yang diharapkan membuat pelabuhan Banten sepi dan ditinggalkan. Hal ini dilakukan sebagai upaya pemutus hubungan perdagangan antara kota Banten dan Batavia yang sudah terjalin dari periode sebelumnya.

Jalan Cincin Utara sebagai Batas Wilayah yang Baru

Rencana pembangunan jalan cincin utara yang terletak disebelah kawasan utara bekas peninggalan Kesultanan Banten Lama ini seakan menjadi batas wilayah kawasan Banten yang baru. Jalan cincin utara ini telah memisahkan antara kawasan Banten dengan kawasan rawa, tambak, dan pantai yang kemudian berbatasan dengan lautan perairan luas. Jalan cincin utara yang direncanakan akan terbentang melingkari provinsi Banten ini memang direncanakan berada di antara perbatasan antara kawasan darat dengan kawasan tambak dan pantai. Dengan tujuan seperti ini, mungkin saja pada saat realisasi dari rencana pembangunan jalan ini, para pengguna bisa disuguhkan dengan pemandangan tambak dan pantai layaknya saat kita berada di daerah sepanjang Pantura. Di sisi yang lain, kawasan Banten Lama dan Karangantu ini seakan di batasi wilayahnya oleh keberadaan jalan-jalan kolektor dan jalan lingkungan yang menghubungkan kawasan Banten dengan kawasan sekitarnya.

4. 3. 3 District

Pembagian peruntukkan wilayah dilakukan sebagai usaha penyelamatan terhadap Kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai cagar budaya. Dengan adanya peruntukkan tata guna lahan yang jelas, akan memudahkan pihak pemerintah dalam mengolah kawasan Banten Lama dan Karangantu sebagai cagar budaya. Seperti yang kita lihat pada gambar 3.9, bahwa pada Banten abad ke-20 dan abad ke-21 terjadi peningkatan jumlah permukiman penduduk yang signifikan. Menurut data yang didapat dari pemerintah daerah, tata guna lahan permukiman yang mendominasi kawasan cagar budaya Banten Lama dan Karangantu ini mencapai luasan sekitar 94,41 hektar. Dimana konsentrasi permukiman terdapat di sebelah selatan Keraton dan sekitar Pelabuhan Karangantu yang sebagian besar memiliki sertifikat hak milik. Hal inilah kemudian yang menjadi kendala dalam usaha pelestarian dan konservasi di kawasan Banten Lama dan Karangantu. Tidak semua masyarakat lokal yang berada di kawasan tersebut mau dengan senang hati untuk memindahkan permukiman mereka, keberadaan mereka di kawasan itu selama puluhan tahun membuat mereka merasa enggan untuk berpindah.

Tidak hanya peruntukkan kawasan permukiman saja yang diatur, kawasan perdagangan juga harus diatur guna melindungi kawasan cagar budaya Banten Lama dan Karangantu dari penyalahgunaan. Dari perkembangan abad ke abad (gambar 3.4), ditunjukkan bahwa konsentrasi penggunaan wilayah perdagangan terdapat di kawasan sekitar pelabuhan Karangantu. Pelabuhan yang setiap abad terlihat pergeserannya semakin maju ke arah utara ini, menjadi suatu pembuktian terhadap kebutuhan masyarakat setempat akan keberadaan Pelabuhan Karangantu sebagai mata pencaharian mereka. Keberadaan hamparan sawah yang menghiasi kawasan Banten Lama dan Karangantu ini merupakan salah satu kawasan peruntukkan yang tetap dipertahankan. Alasan dari tetap dipertahankannya sawah-sawah ini selain sebagai mata pencaharian masyarakat lokal juga sebagai bagian dari rencana wisata Banten Lama yang menyuguhkan pemandangan hamparan sawah yang indah sebagai objek wisata.

Dari penjelasan tersebut dapat dilihat bahwa dalam proses pembentukan suatu kota, pembagian peruntukkan wilayah menjadi suatu hal yang penting. Dengan adanya pembagian yang jelas, fungsi dan citra kota yang ingin dihasilkan pada proses pembentukan kota dapat disampaikan dengan jelas melalui *zoning* wilayah yang pasti. Dengan pengelompokkan ini pula yang kemudian akan memudahkan para wisatawan dalam memahami lokasi dari wilayah Kawasan Banten Lama dan Karangantu karena adanya tanda-tanda khas dari tiap kawasan homogen tersebut. Seperti kawasan persawahan yang hanya berada disekitar Danau Tasikardi, lalu batas laut perairan yang ditandai dengan keberadaan rawa dan tambak terlebih dahulu, dan kawasan permukiman sebagai zona pendukung dari keberadaan pusat wisata sejarah Banten Lama dan Karangantu ini.

4. 3. 4 Nodes

Node adalah sebuah pusat aktivitas yang sesungguhnya adalah sebuah tipe dari *landmark* tetapi berbeda karena fungsinya yang aktif. *Node* yang biasanya berupa perempatan atau pertigaan. Meski tidak selalu pertigaan dan perempatan suatu jalan merupakan elemen *node* tetapi elemen *node* ini dapat dilihat dari efeknya terhadap kawasan-kawasan disekitarnya. Menurut saya bentuk dari elemen ini cukup abstrak. Tidak terdapat suatu aturan yang pasti sesuatu titik pertautan dinamakan suatu *node* atau bukan. Tetapi titik pertautan yang dapat

mendatangkan kesan ‚masuk‘ dan ‚keluar‘ yang dapat menjadi titik simpul keramaian akibat pertemuan berbagai aktivitas dari berbagai kawasan tersebut.

Dari gambar 3.5 dapat kita pahami bahwa lingkaran jingga pada gambar menyimbolkan suatu elemen *node* yang konteksnya lebih luas. Mengapa dinyatakan elemen *node* yang konteksnya lebih luas? Karena dalam suatu konteks umum yaitu pulau Jawa, kota Banten merupakan suatu wilayah tersendiri dimana terdapat berbagai pertautan dan persimpangan sebagai akses untuk masuk ke dalam kawasan Banten. Sedangkan dalam konteks yang lebih khusus, dalam kota Banten itu sendiri terdapat berbagai pusat aktivitas atau tujuan kegiatan (yang kemudian disebut *landmark*) dimana diantara pusat kegiatan tersebut terdapat titik pertautan yang mempertemukan berbagai aktivitas lain yang kemudian dialihkan kepada aktivitas lainnya. Seperti misalnya alun-alun kota Surosowan yang merupakan titik pertautan masyarakat dari pusat kegiatan seperti Masjid Agung Banten, Keraton Surosowan, dan daerah permukiman. Berbagai aktivitas tersebut bertemu dan kemudian dialihkan dalam suatu titik yang baru yang selanjutnya disebut dengan istilah *node* tersebut. Sifatnya yang relatif dan cukup abstrak tersebut yang membuat elemen ini mempunyai berbagai pemahaman yang berbeda antara satu pengamat dengan pengamat lainnya. Tetapi pada dasarnya tetap berusaha untuk menunjukkan dan memperlihatkan mengenai adanya suatu pertautan antar jalur yang berasal dari berbagai aktivitas yang berbeda yang kemudian dialihkan kepada aktivitas lainnya pula.

4.3.5 Landmark

Pengertian sederhana sebuah *landmark* ialah membantu orang dalam mengarahkan diri dan mengenal suatu daerah dalam kota. Jadi sebagai elemen yang tergolong penting dalam suatu bentuk kota, *landmark* harus dapat berfungsi dengan baik. Sebuah *landmark* yang baik ialah *landmark* yang berbeda tetapi tetap harmonis dalam latar belakangnya bersama lingkungan sekitar. Dengan karakteristik yang mudah dikenali dan dibedakan secara visual membuat tanda menonjol sering kali dijadikan suatu rujukan dalam suatu kawasan kota. Dalam struktur kota kawasan Banten Lama dan Karangantu, *landmark* yang terdapat sangat beragam. Seperti Masjid Agung Banten, Keraton Surosowan, Keraton Kaibon, Benteng Speelwijck, Masjid Pecinan Tinggi, Klenteng Cina, dan Danau

Tasikardi. Pada masa berabad-abad yang lalu, hubungan antar elemen *landmark* ini saling terkait satu dengan lainnya. Setiap elemen membantu masyarakat saat itu dalam memberikan rujukan atas keberadaan diri mereka/ posisi mereka dalam kawasan Banten tersebut.

***Landmark* sebagai Petunjuk Eksternal**

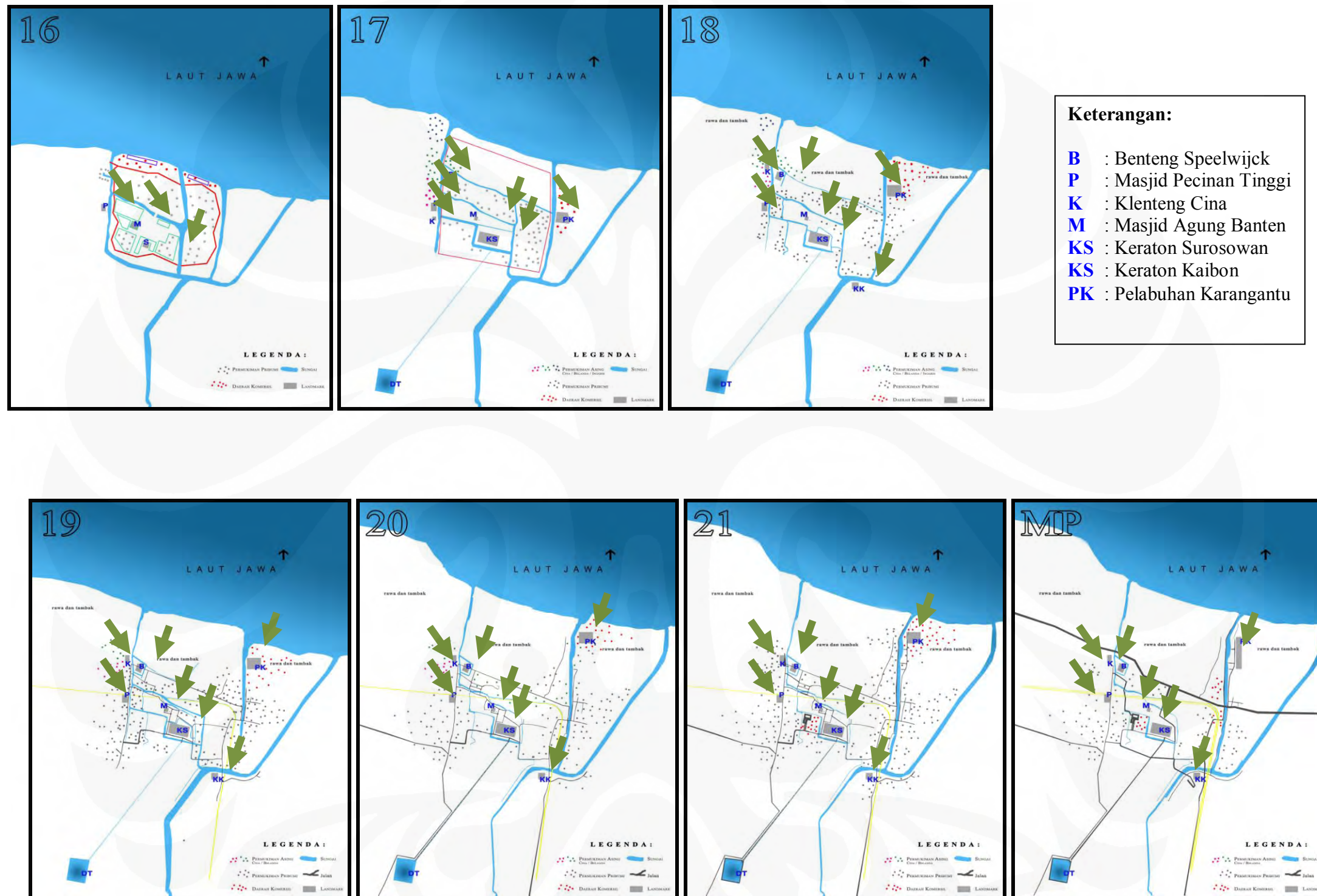
Elemen *landmark* yang baik adalah elemen yang mampu membantu orang dalam mengarahkan diri dan mengenal suatu daerah dalam kota. Tidak jarang keberadaan *landmark* berasal dari titik-titik keramaian aktivitas manusia. Seperti Keraton Surosowan yang dijadikan sebagai tempat tinggal keraton dan berperan sebagai pusat kota pemerintahan pada abad ke-16 dan 17. Pemilihan Keraton Surosowan sebagai pusat pemerintahan yang kosentrik membuat Keraton Surosowan mudah dikenali dan menjadi rujukan masyarakat dalam memudahkan dirinya dalam berposisi ataupun bersirkulasi (lihat gambar 4.5). Selain itu, kerap kali *landmark* ini berperan sebagai simbol atau penunjuk suatu arah pada suatu kawasan atau jalan, selain menggunakan arah mata angin sebagai pedoman utama tentunya. Bentuknya yang mencolok atau berbeda dengan lingkungan sekitarnya membuat *landmark* mudah terlihat di mata masyarakat sebagai pengamat. Dengan kelebihanannya itulah *landmark* berperan dalam suatu struktur kota, membentuk kota dengan keterkaitan antar elemennya.

***Landmark* sebagai Objek Wisata**

Saat ini, *landmark* yang masih tersisa sebagai peninggalan dari Kesultanan Banten mempunyai daya tarik tersendiri bagi masyarakat luas. Karena *landmark* ini secara tidak langsung merepresentasikan mengenai kejayaan dan kehebatan Kesultanan Banten di masa lampau. Seperti Danau Tasikardi yang pada masa dahulu dijadikan sebagai tempat penampungan air yang dilengkapi dengan sistem penyaringan dengan proses pengendapan sehingga menghasilkan air yang jernih dan bersih pada saat sampai di Keraton Surosowan. Ide pembuatan tempat penampungan air dan sistem penyaringannya tersebut merupakan salah satu solusi teknologi yang digunakan kesultanan dalam menyelesaikan masalah kebutuhan air bersih yang layak pakai untuk konsumsi sehari-hari dan minum mengingat lokasi kesultanan yang berada di kawasan pesisir sehingga air tanahnya merupakan air

payau. Tetapi sayangnya dalam kajian “Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu” ini tidak memasukkan tanda menonjol Danau Tasikardi dalam bahasanya secara mendalam, sedangkan peran danau ini cukuplah penting selama masa keberdirian Kesultanan Banten.

Berbagai *landmark* yang ada saat ini merupakan inti dari cagar budaya Kawasan Banten Lama dan Karangantu. Karena berasal dari *landmark* tersebutlah jejak sejarah Kesultanan Banten dapat kita cari dan telusuri. Oleh karena itu berbagai upaya pelestarian dan penyelamatan *landmark* ini seakan perlu dan wajib dilakukan sebagai tanggung jawab kita sebagai warisan budaya nusantara. Cara yang ditempuh guna melestarikan *landmark* tersebut ialah dengan menjadikan *landmark* tersebut sebagai objek wisata yang sarat akan perjalanan sejarah, sehingga para wisatawan bisa ikut turut merekonstruksi mengenai Banten di masa lampau dalam imajinasi mereka. Untuk membuat suatu kawasan wisata yang lengkap dan terintegrasi sesuai dengan citra kota yang ingin disampaikan, perlu dilakukan berbagai usaha revitalisasi guna merealisasikan misi tersebut. Salah satunya dengan membuat struktur ruang kawasan wisata (seperti yang telah dijelaskan dalam bab 3.6.1.1) yang menghubungkan semua elemen *landmark* tersebut dalam suatu benang merah cerita sejarah Kesultanan Banten dan *landmark* sebagai pusat pengembangan kawasan wisatanya seperti yang terlihat pada gambar 3.25 mengenai arahan struktur ruang kawasan Banten Lama.



Gambar 4.5 Peta Skematik Perkembangan *Landmark* di Kawasan Banten dari Abad ke-16 hingga Abad ke-21 dan Dalam Arah *Masterplan* (sumber: D. Trisnawan, R.Wibisono dan Rieky J)

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Terjadinya kemunduran di kawasan pesisir kota Banten merupakan suatu dampak dari kurangnya perhatian masyarakat sekitar dalam memelihara kawasan Banten. Semenjak kepemimpinan pemerintahan kawasan ini diambil alih oleh Belanda pada sekitar akhir abad ke-19, Banten mengalami berbagai kemunduran akibat hilangnya arahan dan tujuan serta fungsi dari keberadaan kota Banten baik dalam konstelasinya secara provinsi bahkan nasional. Berabad-abad lamanya waktu yang dibutuhkan Banten sebagai proses penyadaran diri untuk kemudian kembali berniat merevitalisasi dan kemudian berusaha mengembalikan Banten seperti masa kejayaannya dahulu. Tiap elemen kota yang berada di kawasan Banten kini tidak lagi dapat berfungsi sesuai peruntukannya apalagi berfungsi maksimal mengingat kurangnya perhatian pemerintah dan masyarakat dalam proses pemeliharaan dan penyelamatan sejarah dan keurbakalaan Banten.

Dalam proses penulisan dilakukan kajian tambahan dengan menggunakan laporan “Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu” yang merupakan *masterplan* baru dari kawasan Banten Lama sebagai pembanding. Dalam kajian ini ditemukan suatu hasil kajian yang tidak secara komprehensif dilakukan dalam laporan arahan masterplan. Terdapat beberapa permasalahan Banten yang tidak secara baik dan tuntas dijabarkan yang kemudian diberikan suatu solusinya. Kemunduran perkembangan kota yang terjadi di kawasan Banten ini bukanlah permasalahan arsitektural yang sederhana, karena mencakup berbagai aspek lain dalam suatu struktur kota, antara lain: 1.) Akses kota yang tidak memadai sehingga menyebabkan menurunnya intensitas aktivitas kegiatan yang terjadi disini, 2.) tidak adanya peraturan tata guna lahan yang jelas sehingga berdampak kepada ketidak-teraturan zona permukiman yang dapat menempati dan kemudian merusak cagar budaya Banten Lama, dan 3.) rusaknya situs-situs peninggalan kejayaan Kesultanan Banten yang merupakan *landmark* dari kota Banten di masa lalu hingga masa kini. Semua kesimpulan mengenai kemunduran citra kota dan fungsi kota Banten tertuang dalam tabel dibawah ini.

Tabel 5.1 Ringkasan Perkembangan Fungsi Kota dan Citra Kota Kawasan Banten dan Karangantu

	Fungsi Kota	Citra Kota
Banten Masa Lampau (Periode Kesultanan Banten – Kemerdekaan RI)		
Abad ke-16	Pusat Pemerintahan Kesultanan Banten Pelabuhan	Kota Kerajaan Islam yang sejahtera Kota Pelabuhan yang maju
Abad ke-17	Pusat Pemerintahan Kesultanan Banten Pelabuhan dan Pasar Perdagangan	Kota Kerajaan Islam yang sejahtera Kota Pelabuhan yang maju
Abad ke-18	Pusat Pemerintahan Kesultanan Banten	Kota Kerajaan Islam yang tumbang
Abad ke-19	Dijajah dan diambil alih Belanda	Dijajah dan diambil alih Belanda
Abad ke-20	Dijajah dan diambil alih Belanda	Dijajah dan diambil alih Belanda
Banten Masa Kini (Periode Kemerdekaan RI - saat ini)		
Abad ke-20	Tempat peninggalan sejarah dan kepurbakalaan Kesultanan Banten Cagar Budaya Kesultanan Banten dan Karangantu (sesuai UU No. 5 tahun 1992)	Kota wisata sejarah Kesultanan Banten
Abad ke-21	Cagar Budaya Kesultanan Banten dan Karangantu, Tempat Pariwisata Pelabuhan kecil	Kota wisata sejarah Kesultanan Banten Pelabuhan kayu ilegal
Masterplan (dalam kajian Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu)		
	Cagar Budaya Kesultanan Banten dan Karangantu Pelabuhan Karangantu sebagai roda perekonomian warga setempat	Kota sejuta wisata (wisata sejarah, religi, rekreasi, pendidikan, medikal, dll) Kota Pelabuhan Nasional

Dari hasil penulisan dan tulisan yang saya buat, saya berpendapat bahwa semenjak hilangnya fungsi kota Banten dan citra kota Banten di masa penjajahan Belanda, membuat berbagai elemen pembentuk kota yang terdapat di kawasan Banten dan Karangantu tidak dapat lagi berfungsi dengan baik dan maksimal. Fenomena ini menjadikan perkembangan kota Banten semakin mengalami penurunan yang ditandai dengan tidak berfungsinya lagi Keraton Surosowan sebagai pusat pemerintahan dan Pasar Karangantu sebagai pusat perdagangan karena diambil-alih oleh Belanda dan dipindahkan ke Batavia. Hilangnya fungsi serta citra kota membuat elemen kota tersebut akhirnya tidak dapat berfungsi dengan baik yang berdampak kepada perkembangan kota Banten.

5.2 Saran

Untuk dapat mengembalikan kawasan Banten Lama dan Karangantu seperti pada masa kejayaannya, elemen-elemen kota yang sudah membentuk Banten di masa lalu harus dapat dibangkitkan kembali dengan menggagas fungsi kota dan citra kota yang baru bagi kawasan Banten Lama dan Karangantu, sesuai dengan karakter dan potensi yang dimilikinya saat ini. Yang harus dilakukan

sebagai langkah strategis dalam proses penyelamatan kawasan Banten ialah dengan membuat suatu arahan revitalisasi yang baik. Tetapi arahan ini alangkah lebih bijaknya bila dapat memperhatikan segala aspek terkait yang ada di kawasan Banten Lama dan Karangantu. Konflik kepentingan sebisa mungkin dihindarkan dan diantisipasi dengan suatu kesadaran bersama guna menyelamatkan kawasan Banten Lama dan Karangantu. Landasan bersama berupa Undang-undang maupun Peraturan Pemerintah yang telah dikeluarkan guna menyelamatkan kawasan ini menjadi suatu cagar budaya, merupakan suatu langkah awal yang harus tetap dilanjutkan. Dilanjutkan dengan suatu strategi revitalisasi yang benar-benar menjunjung kepentingan pemeliharaan (*preservation*) dan perlindungan (*conservation*) kawasan Banten Lama dan Karangantu sesuai dengan citra kota Banten saat ini dan yang ingin dicapai yaitu sebagai Kota Pariwisata dengan berbagai tujuan wisata dan kota pelabuhan yang besar dalam suatu skala nasional atau bahkan internasional.

Strategi revitalisasi pembangunan kawasan pesisir yang baik adalah strategi revitalisasi yang sejalan dengan pemikiran Torre (1989) bahwa pembangunan kawasan pesisir haruslah memperhatikan 9 perangkat penting, yaitu mendefinisikan tema, membentuk citra, menciptakan pengalaman, menghadirkan fungsi, membentuk opini masyarakat, melakukan penilaian lingkungan, penerapan aspek teknologi, membuat rencana pembiayaan, dan rencana pengelolaan yang efektif. Dengan catatan, bahwa elemen pembentuk kota harus terbentuk terlebih dahulu sebelum kemudian dikembangkan sebagai bagian infrastruktur kawasan Banten Lama dan Karangantu yang ingin dijadikan sebagai kawasan wisata sejarah, religi, rekreasi, pendidikan, dan medikal serta sebagai pelabuhan nasional.

DAFTAR REFERENSI

Buku

Ambary, H. M., Michrob, H., & Srihardiyanto, *Kabupaten Serang, Menyongsong Masa Depan*, Pemerintah Daerah Tk. II Kab. Serang, Serang, 1994.

Arahan Revitalisasi Kawasan Banten Lama dan Karangantu, Pemerintah Daerah Tingkat II Serang, 2010.

Budihardjo, Eko, *Arsitektur dan Kota di Indonesia*, Alumni, Bandung, 1991.

Dahuri, et.al., *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*, Jakarta, 2001.

Ekadjati, E. S, Amidjaja, R., Suryadi, D., & Sutarna, E., *Sejarah dan Perlawanan terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Daerah Jawa Barat*, Depdikbud, Jakarta, 1990.

Guillot, Claude, *The Sultanate of Banten*, Gramedia Book, 1990.

Kay R, and Jacqueline Alder, *Coastal Planning and Management*. E & FN Spon, an imprint of Routledge 11 New Fetter Lane, London, 1999.

Lang, Jon, *Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987.

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

Lynch, Kevin, *What Time is The Place*, MIT Press, Cambridge, 1972.

Marbun, B.N., SH., *Kota Indonesia Masa Depan: Masalah dan Prospek*, Erlangga, Jakarta, 1994.

Meyer, Han, *City and Port*, International Books, Utrecht, 1999.

Michrob, Halwany, *Sejarah Perkembangan Kota Islam Banten*, Yayasan Baluwarti, Jakarta, 1993.

Nugraheni, Yekti, *Kota Kerajaan Islam Di Indonesia*, Skripsi Arsitektur FTUI, Depok, 1998.

Pocock, Douglas, and Hudon, Ray, *Images of The Urban Environment*, Department of Geography, University of Durham, 1978.

Purwanto, Edi, *Pendekatan Pemahaman Citra Lingkungan Perkotaan*, Universitas Kristen Petra, 2001.

Rafiuddin, Tb. Hafidz, *Riwayat Kesultanan Banten*, Banten, 2006.

Rapoport, Amos, *Human Aspect Urban Form*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1982.

Rossi, Aldo, *The Architecture of the City*, Oppositions Books, 1982.

Supriharyono, *Pelestarian dan Pengeolaan Sumber Daya Alam di Wilayah Pesisir Tropis*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2000.

Tjandrasasmita, Uka, *Sejarah Nasional Indonesia*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1975.

Tjandrasasmita, Uka, et al., *Mengenal Peninggalan Sejarah & Purbakala Kota Banten Lama*, Direktorat Perlindungan dan Pembinaan Peninggalan Sejarah dan Purbakala, Jakarta, 1987.

Torre, L. Azeo, *Waterfront Development*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1989.

Wrenn, Douglas M., *Urban Waterfront Development*, ULI – the Urban Land Institute, Washington DC, 1983.

Internet

“Banten”, 2010,
<<http://id.wikipedia.org/wiki/Banten>>

“Kota”, 2009,
<<http://id.wikipedia.org/wiki/Kota>>

“Kesultanan Banten”, 2010,
<http://id.wikipedia.org/wiki/Kesultanan_Banten>

“Street sebagai Komponen Pembentuk Citra Sebuah Kota”,
<<http://id.shvoong.com/internet-and-technologies/1769050-srimersing/>>

“Paramita, Kristanti Dewi, “Kota Ideal”, 2008
<http://www.arsitektur.net/2008-2-1/kristanti_kotaideal.html>

“Poerbantano, Benny”,
<<http://puslit2.petra.ac.id/ejournal/index.php/ars/article/view/15715>>

LAMPIRAN

Lampiran 1:

Berikut ini ialah nama-nama bupati yang pernah memerintah kabupaten-kabupaten di Banten selepas pengambil-alihan kekuasaan oleh pihak Belanda:

Banten Lor

No.	Nama Bupati Banten Lor	Tahun pemerintahan
1.	Pangeran Arya Adi Santika	1816-1827
2.	R. Agus Djaja Kusumaningrat	1828-1840
3.	R. T. Adi Pati Mandura Raja Djaja Negara	1840-1849
4.	R. T. Basudin Tjondronregoro	1849-1870
5.	R. T. Padjigondokusumo/ Tb. Hanafi	1870-1888
6.	R. T. Soetadiningrat/ Murawan	1888-1893
7.	R. T. Bagoes Djaja	1893-1898
8.	R. Aryajayatmaja	1898-1901
9.	R. A. A. Achmad Djajadiningrat	1901-1904
10.	R. T. Prawirakusumah-Limbangan	1904-1931
11.	R. A. A. Abbas Soeriatmaja-Priangan	1931-1935
12.	R. A. A. Hilman Djajadiningrat	1935-1945
13.	Kolonel Kyai Haji Syam'un	1945-1949
14.	Mas Pardija	1949-1950
15.	Entol Oyong Teryana	1950-1955
16.	Mas Adjenan Bin Mas Basa	1955-1957
17.	M. Sirlan	1957-1959
18.	R. Bidin Suriagunawan	1959-1960
19.	M. H. Gogo Rafi'udin Sandjadirja	1960-1962
20.	Letkol. Tb. Suwandi	1962-1968
21.	Letkol. Tb. Saparudin	1968-1974
22.	H.S Ronggowaluyo	1974-1975
23.	Letkol. Tb. Saparudin	1975-1978

24.	Drs. Kartiwa Suriasaputra	1978-1978
25.	Letkol. Atmawidjaja	1978-1983
26.	H. Tjakra Sumarna	1983-1993
27.	Kol. Inf. H.M.A. Sampurna	1993-1993
28.	Kol. Art. H. Syukron Rosadi	1993-1998
29.	Kol. Solihin Dahlan	1998-1999
30.	Drs. H. Rosyadi	1999-1999
31.	Drs. H. Rosyadi	1999-2000
32.	Drs. H. Bunyamin M.B.A	2000-2005
33.	Drs. H. A. Taufik Nuriman	2005-sekarang

Sumber: (Rafiuddin, 2006)

Banten Kulon

No.	Nama Bupati Banten Kulon	Tahun pemerintahan
1.	Mandura Radja Djayanegara	1827-1840
2.	R. Wiradjaja	1840-1849
3.	R. Kusumanegara	1849-1850
4.	R. Surianegara	1850-1872
5.	R. Djanagara	1872-1883
6.	Kusumaningrat	1883-1896
7.	R. Sura Adiningrat	1896-1898
8.	R. Suria	1898-1907

Sumber: (Rafiuddin, 2006)

Sejak tahun 1907, segala urusan Kabupaten Caringin selesai dihapuskan kemudian masuk kedalam Kabupaten Pandeglang.

Banten Tengah

No.	Nama Bupati Banten Tengah	Tahun pemerintahan
1.	R. T. Tjondronegoro	1848-1849
2.	R. T. Aria Natadiningrat	1849-1870

Universitas Indonesia

3.	R. T. Pandji Goendokosoemo	1870-1870
4.	R. T. Soetadiningrat	1870-1888
5.	R. T. Abdoel Gafoer Soerawirangun	1888-1889
6.	R. T. Soera Adiningrat	1898-1910
7.	R. T. Mas Kanta Astrawijaya	1910-1914
8.	R. T. Adipati Hasan Kartadiningrat	1914-1927
9.	Raden Arya Adipati Hasan Karta Adiningrat	1927-1927
10.	Raden Arya Adipati Soerja Djajanegara	1927-1941
11.	R. T. Mr. Djumhan Wiratmaja	1941-1945
12.	Kiai Haji Tubagus Abdul Halim	1945-1947
13.	Mas Sudibjadjaja	1947-1948
14.	Mas Djaja Rikmantara	1948-1949
15.	Raden Holan Sukmadiningrat	1949-1956
16.	Raden Moch. Noech Kartanegara	1956-1957
17.	Raden Lamri Suryatmadja	1957-1957
18.	Raden Mohdas Surya Haminata	1957-1958
19.	Raden Harun	1958-1959
20.	M. Edi	1959-1961
21.	Raden Moch. Sjahra Sastrakusuma	1961-1964
22.	Raden Akil Achjar Mansjur	1964-1964
23.	Raden Syamsudin Natadisastra	1964-1968
24.	Drs. Raden Machmud	1968-1968
25.	Drs. Karna Suarda	1968-1973
26.	Drs. H. Karna Suarda	1973-1975
27.	Drs. H. Karna Suarda	1975-1980
28.	Drs. Suyaman	1980-1985
29.	Drs. H. Suyaman	1985-1990
30.	Drs. H. M. Zain	1990-1995

Sumber: (Rafiuddin, 2006)

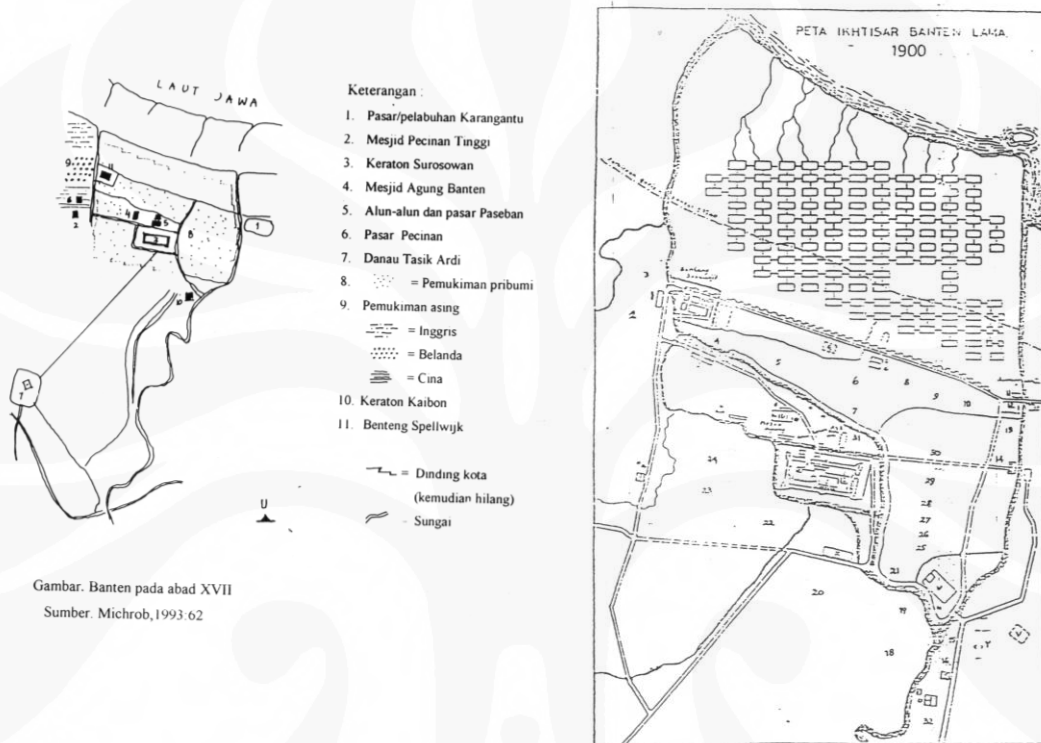
Banten Kidul

No.	Nama Bupati Banten Lor	Tahun pemerintahan
1.	Pangeran Sanjaya	1816-1830
2.	R. Adipati Karya Natanegara	1830-1865
3.	R. T. Adipati Prawira Kusumah	1865-1877
4.	R. T. Suta Anngun	1877-1881
5.	R. Arya Adipati Nataningrat	1881-1907
6.	R. Adipati Suriadiputra	1907-1925
7.	R. Arya Adipati Gondosaputra	1925-1938
8.	R. T. Hardiwinangun	1938-1944
9.	R. Denda Kusumah	1944-1945
10.	K. H. Tb. Hasan	1945-1949
11.	R. Sudibja	1949-1949
12.	R. Holland Sukadiningrat	1949-1950
13.	Tb. Surya Atmaja	1950-1952
14.	R. Kalsum	1952-1953
15.	R. Muryani Nataatmaja	1953-1957
16.	Moch. Saleh	1957-1959
17.	Iko Jatmiko	1959-1959
18.	Bidin Suryagunawan	1959-1967
19.	R. A. Hardiwinangun	1967-1973
20.	H. Dana Sudarna S. H	1973-1983
21.	Drs. Oman Sachroni	1983-1988
22.	Drs. H. Endang Suwarna	1988-1993
23.	Drs. H. Didin Muchyidin	1993-1998
24.	Drs. H. Yas'a Mulyadi	1998-2003
25.	Dr. Mulyadi Jayabaya	2003-sekarang

Sumber: (Rafiuddin, 2006)

Lampiran 2:

Peta Banten Abad ke-17 dan ke-20 yang menjadi sumber data proses analisis rekonstruksi Banten masa lalu dalam gambar peta skematik Banten.



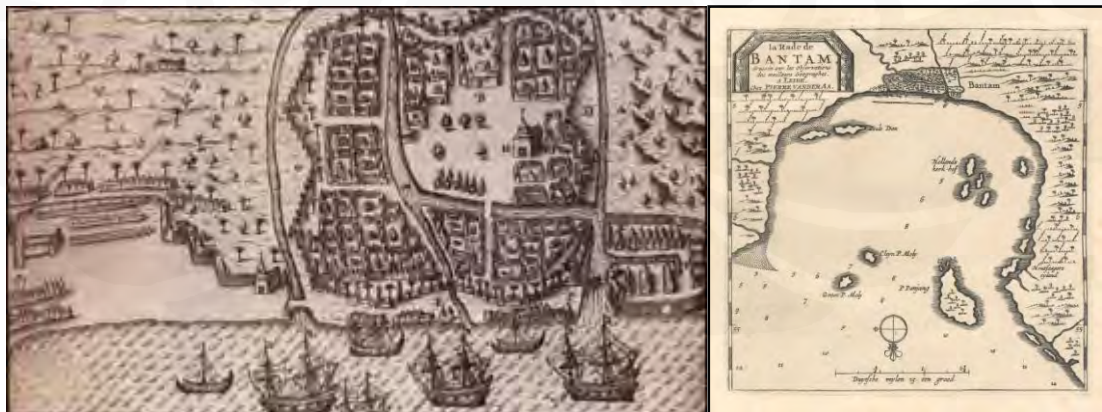
Gambar. Banten pada abad XVII
 Sumber. Michrob, 1993: 62

Gambar. Peta Ikhtisar Banten Lama 1900

Sumber : Mundardjito, Hasan Muanif Ambary, Hasan Djafar, Laporan Penelitian Arkeologi Banten 1976, no.18. Jakarta : P4N, 1978.

Peta Banten abad ke-17 dan tahun 1900
 Sumber data: Yekti Nugraheni, 1998

Peta Banten Abad ke-16 dan ke-18 yang menjadi sumber data proses analisis rekonstruksi Banten masa lalu dalam gambar peta skematik Banten



Peta Banten tahun 1598 (kiri) dan 1729 (kanan)

Sumber data: internet

Universitas Indonesia