

PERKEMBANGAN MORFOLOGI KOTA CIREBON DARI MASA KERAJAAN HINGGA AKHIR MASA KOLONIAL

Eko Punto Hendro

Jurusan Sejarah Universitas Diponegoro, Semarang
jursej-undip@lycos.com

ABSTRACT

This research analyze development of Cirebon morphology. Morphology of the city, it is a explanation model that relationship with expression and existence of space at the city. which can be observed from appearance physically. Cirebon was a planned settlement at the early growth with concept of the cosmic city. And then at VOC period, Cirebon was called the fort city and as unplanned settlement. At Colonial period the XIX Century, Cirebon had great harbor which influenced to development of the city. At early the XX Century, Cirebon was called gemeente which had more of autonomy with a planned settlement

Key Word : morphology, city, colonial

ABSTRAK

Penelitian ini menguraikan perkembangan morfologi kota di Cirebon. Morfologi kota adalah suatu model penjelasan yang berhubungan dengan ekspresi dan eksistensi tata ruang kota. Cirebon adalah suatu pemukiman yang terencana pada awal pertumbuhannya dengan konsep kota kosmis. Namun demikian setelah VOC datang ke Cirebon berangsur-angsur orientasi pusat kota Cirebon berpindah dari keraton ke pelabuhan. Perkembangan pelabuhan Cirebon dan kota Cirebon banyak dipengaruhi oleh potensi daerah hinterland-nya yang luas dan subur termasuk yang ada di daerah Priangan. Pada tahun 1926 kota Cirebon ditetapkan sebagai stadgemeente. Akibatnya, pembangunan-pembangunan sarana prasarana kota semakin gencar, dan mulai ada pengembangan kota dengan desain perencanaan yang lebih matang

Kata kunci: morfologi, kota, kolonial

PENDAHULUAN

Cirebon, sebagai sebuah kota, tentu tidak muncul secara tiba-tiba, tetapi melalui sebuah proses yang panjang. Oleh karena itu sangat mungkin banyak faktor yang mempengaruhi, dan menyebabkan Cirebon muncul sebagai kota dengan ciri-ciri khasnya. Secara fisik, tampak sekali bahwa pertumbuhan Kota Cirebon sangat alamiah, artinya bahwa kondisi lingkungan dan budaya sangat berpengaruh pada morfologi kota. Hal ini dapat dilihat misalnya pada pa-

da pola jalan yang sejajar dengan garis pantai, pola pemukiman yang erat dengan budaya lokal.

Cirebon bukanlah kota seperti Jakarta, Semarang ataupun Surabaya, yang tumbuh besar yang sebagian besar bagiannya dirancang pada zaman pemerintahan kolonial Belanda. Jauh sebelum orang-orang Belanda datang ke Indonesia, kota ini sudah ada, sebagai pusat kerajaan Cirebon dan istana-istananya masih ada sampai sekarang, yaitu Kraton Kasepuhan, Kraton Kanoman dan Kraton Kacirebonan. Oleh

karena itu sistem perencanaan kota yang dikembangkan oleh pemerintah kolonial harus mengakomodasi unsur-unsur lokal-tradisional tersebut, dan hal inilah yang sangat menarik untuk diamati dan diteliti.

METODE PENELITIAN

Studi pustaka merupakan langkah yang paling awal dalam penelitian, untuk memperoleh konsep, teori ataupun data awal yang sangat diperlukan dalam penelitian. Konsep ataupun teori perancangan kota (*urban design*) misalnya, merupakan teori yang sangat diperlukan dalam penelitian. Pencarian data seperti arsip, naskah dan peta-peta kuno, juga merupakan bagian dari studi pustaka.

Tahapan pengumpulan data yang dilakukan meliputi pengumpulan data arkeologis (sisa peninggalan) melalui observasi dan pengukuran (bila diperlukan) terhadap bangunan, artefak, toponim, lingkungan, ataupun elemen kota lainnya, untuk mengetahui pola tata ruang, bentuk dan karakteristik tata ruang maupun arsitektur bangunan. Wawancara juga dilakukan terhadap tokoh-tokoh masyarakat yang mengetahui dan memahami fenomena-fenomena tertentu yang diperlukan sebagai data, misalnya untuk mengetahui sejarahnya, fungsi teknis, fungsi sosial ataupun arti simbolik suatu benda atau bangunan.

Data sejarah yang berupa dokumen-dokumen (arsip-arsip surat, peta-peta, gambar, peraturan, dan sebagainya) dan berita surat kabar, kronik atau naskah-naskah juga diperlukan sebagai data pendukung. Sumber-sumber tersebut diteliti secara kritis kondisi, keaslian maupun kredibilitasnya, kemudian diinterpretasikan dan dikaitkan dengan sumber-sumber pustaka (sekunder), untuk disintesis.

Semua data yang telah dikumpulkan melalui berbagai pendekatan di atas selanjutnya akan diklasifikasikan, dihubungkan-hubungkan atau diakumulasikan antara data satu dengan yang lainnya, dikaitkan dengan sumber-sumber pustaka atau sumber sekunder, sebagai suatu bentuk interpretasi dan ditulis untuk disajikan secara deskriptif sebagai laporan hasil penelitian. Seperti telah dijelaskan di atas tentang model pendekatan masalah, hasil penelitian ataupun penjelasan-penjelasan yang disajikan berfokus pada interpretasi atas makna-makna terhadap data yang dapat dijaring.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota Kosmis Masa Kerajaan

Semenjak berdirinya sebuah keraton di Cirebon, yaitu keraton Pakungwati yang didirikan oleh Sunan Gunung Jati, maka sejak saat itu berangsur-angsur Cirebon berkembang menjadi sebuah kota, tentu saja merupakan sebuah kota awal atau kota praindustri. Apapun namanya sebuah kota, maka kompleksitasnya cukup tinggi dibanding desa. Menurut Sjoberg (1960), hal ini didorong oleh teknologi yang cukup maju, serta ditunjang oleh struktur kekuasaan yang berkembang dan lingkungan yang menunjang. Kekuatan politik yang ditunjang oleh agama dan hirarki kekuasaan yang sangat lebar pada kota pra industri, hal ini sangat berpengaruh terhadap perkembangan kota, yang kemudian kota juga menjadi berbentuk hirarkhis-konsentris.

Keraton atau istana raja yang dilengkapi dengan alun-alun dan bangunan suci merupakan pusat kota yang dikelilingi oleh pemukiman penduduk yang cenderung juga tersusun secara hirarkhis, semakin ke pusat

(dekat keraton) ditempati oleh pejabat-pejabat tinggi kerajaan, sedangkan semakin ke pinggiran kota ditempati oleh pemukim yang jabatan ataupun kedudukannya semakin rendah. Susunan kota seperti ini memang tampak bermuatan politis, dan di masa lampau aspek politis ini sangat kuat pengaruhnya di berbagai bidang di kota, termasuk bidang tata kota.

Struktur kota kuno Cirebon seperti di atas dikaitkan dengan pemikiran Kostof (1991) kota tersebut termasuk dalam jenis *cosmic city*, yaitu kota yang bersifat hirarkis-konsentris, dan termasuk pula *planned settlement* atau kota yang direncanakan, walaupun tidak berbentuk geometris. Dalam sejarah perkotaan, kota-kota di masa awal pertumbuhannya biasanya direncanakan dengan baik, yaitu sebagai suatu upaya manusia untuk menata lingkungan tempat tinggalnya menjadi lebih baik. Di Eropa dikenal dengan konsep *garden city* dengan pola geometris atau grid, dan di kawasan Asia dikenal dengan konsep *cosmic city* dengan pola konsentris.

Kota pada jaman keemasan suatu masyarakat pada jaman dahulu dirancang untuk menciptakan suatu "*ideal world*" dengan tatanan taman yang indah. Oleh karena itu istilah *garden* berasal dari kata *garde of eden*, yang artinya suatu taman *eden* (surga) yang berpagar atau dijaga. Kota-kota pertama pada jaman dahulu banyak muncul di wilayah tropis kering, maka untuk menciptakan ruang yang sejuk, sehat dan indah serta aman merupakan dambaan raja-raja. Kota Babilonia dibangun di atas bukit dikelilingi sungai yang dikembangkan mengelilingi kota untuk fungsi keamanan, transportasi, air minum dan kesejukan. Bukit-bukit dibuat berteras yang dipenuhi taman-taman dalam pot karena tanahnya keras dan berbatu, maka jadilah taman gantung "*the hanging garden of Babylon*" yang

terkenal itu. Kota pada masa *ancient world* tersebut juga berada dalam konsep kosmologi, kesatuan antara kekuatan alam (kosmos) dan Tuhannya dengan kehidupan manusia yang dilambangkan dalam bentuk tata ruang, bangunan dan bentuk-bentuk morfologi kota.

Pada era *Renaissance* di Eropa, kekuatan raja telah menggeser kekuatan gereja, maka desain lingkungan menciptakan taman-taman yang dilakukan oleh kaum borjuis hingga skala kota dan alam seperti istana raja Louis 14 Chateau de Versailles. Aspek lambang, estetika, kesehatan lingkungan, sustainability dan monumental menjadi kesatuan ide dalam kota taman yang menyatukan peradaban manusia dan alam (Soetomo, 2009: 190-217).

Di keraton Kasepuhan Cirebon terdapat bangunan yang bernama Balekambang, yang berdiri di tengah kolam, dan sebuah bukit yang bernama bukit Indrakila. Hal ini tentu saja mempertegas adanya konsep kota yang direncanakan (*planned settlement*) dengan konsep *cosmic city* di kota Cirebon tersebut, yang melukiskan adanya gunung sebagai pusat alam semesta dalam bentuk mikrokosmos. Dalam kesempatan ini Sultan akan menuntut rakyatnya agar mentaati konsep *cosmic city* secara ketat, dan rakyat sering menganggap rajanya sebagai wakil Tuhan yang harus dipatuhi semua perintahnya.

Di Indonesia konsep kota kosmis (*cosmic city*) ini diperkirakan sudah berkembang sejak masa Indonesia Hindu, namun demikian memang sangat sedikit kota-kota yang ditemukan kembali dari periode ini, sehingga cukup sulit untuk melihat konsep-konsep kota dari masa itu. Negarakertagama melukiskan konsep kota kosmis pada kota Majapahit yang berpusat pada keraton Raja Hayam Wuruk dan Mahapatih Gajah Mada bagaikan matahari dan bu-

lan (Pigeaud, 1960). Robert Von Heine Geldern dapat menerapkan konsep *cosmic city* di beberapa tempat di kawasan Asia Tenggara yang dikaitkannya dengan konsepsi kesejajaran mikro dan makrokosmos. Perwujudan konsep *cosmic city* pada beberapa kota dan kerajaan di kawasan Asia Tenggara di antaranya dapat dilihat pada kota Angkor Thom di Kamboja, Sri Khsetra dan Mandalay di Myanmar (Burma).

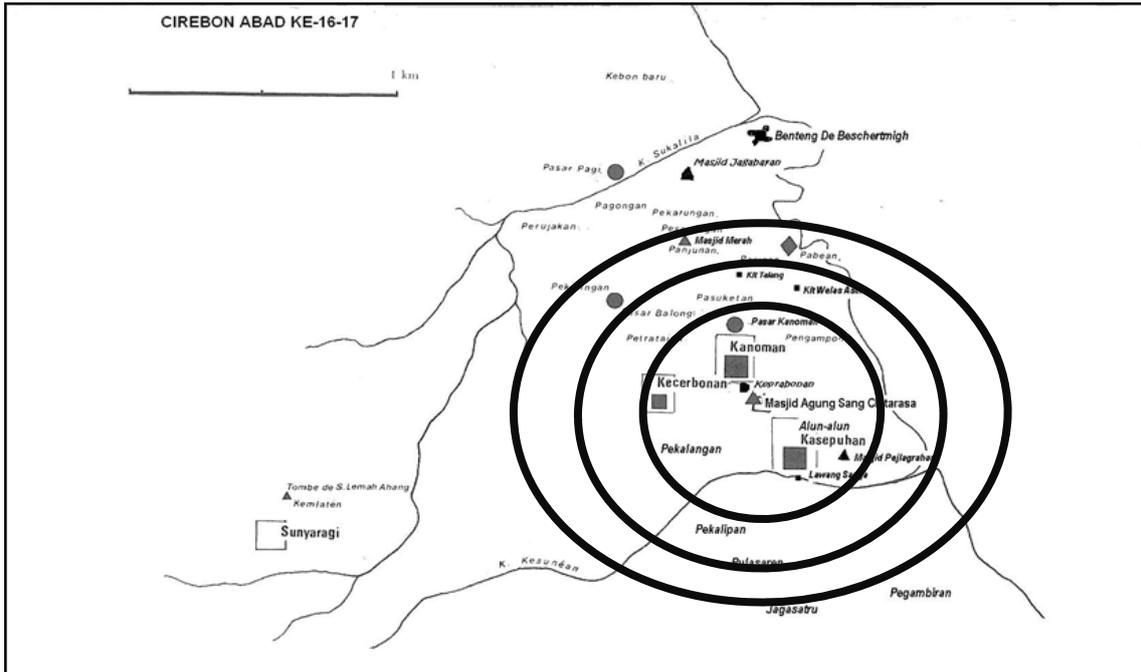
Pada masa perkembangan Islam di Indonesia sekitar abad ke-15 hingga abad ke-18, citra pikiran kosmis ini masih berkembang untuk melegitimasi kondisi sosial budaya masyarakat. Di Demak misalnya, di situs bekas pusat kerajaan Demak masih dijumpai gambaran *cosmic city*, yaitu pada Masjid Agung Demak yang arsitekturnya beratap tumpang dan dikelilingi parit (sekarang sudah hilang), serta di bagian belakang situs bekas keraton Demak masih dijumpai toponimi *balekambang*. Semua ini menggambarkan adanya gunung Meru yang dikelilingi oleh laut dalam konsep kosmologi Hindu. Adapun gambaran yang lebih jelas lagi tampak di situs bekas keraton Kartosuro, juga keraton Surakarta dan keraton Yogyakarta. Nama *balekambang* selalu ada di keraton-keraton ini, berbentuk kolam dengan bangunan pendopo di tengahnya, untuk melegitimasi keraton dan raja secara kosmis. Di keraton Yogyakarta di jumpai Benteng Baluwarti yang berdenah segi empat dikelilingi oleh parit yang disebut *jagang*. Di dalam keraton sebagai pusatnya terdapat bangunan yang bernama Gedong Indrakila dan Ngendrasana yang melukiskan bahwa keraton merupakan istana Dewa Indra, raja para dewa yang berada di puncak Gunung Meru, gunung yang dikelilingi oleh samudera itu (Hendro, 2001).

Dari gambaran di atas, maka jelaslah bahwa adanya *balekambang* dan

Bukit Indrakila di dalam keraton Kasepuhan di Cirebon melukiskan keraton sebagai pusat dari *cosmic city* Kota Cirebon. Keraton Kasepuhan ini dibangun di antara dua sungai di Cirebon, yaitu Sungai Sipadu di depan keraton dan Sungai Kasunean di belakang keraton. Berbagai perhitungan tentunya dilakukan baik yang bersifat rasional maupun spiritual untuk memilih lokasi keraton.

Pemilihan lokasi keraton Kasepuhan di antara dua sungai merupakan pilihan yang cukup strategis baik secara ekonomis maupun politik. Sungai ini prasarana untuk memenuhi kebutuhan akan air di keraton, prasarana transportasi air dan prasarana politik pertahanan. Namun demikian sungai ini juga dapat dilihat secara spiritual transedental, yaitu dihubungkan dengan unsur-unsur kosmomagis, sebagai gambaran dari lautan yang mengelilingi Gunung Meru.

Dalam *cosmic city* Kota Cirebon, permukiman penduduk cenderung mengelompok secara konsentris dalam klaster-klaster toponimik di Kota Cirebon kuno atas dasar jabatan, etnik, profesi dan agama, yang terwujud dalam pola perkampungan. Tatanan seperti ini juga mencerminkan sebuah kota pra-industri sebagai berikut: (1) Klaster atas dasar jabatan antara lain, Keprabonan, Kademangan, Kejaksan, Sarabau, Pulasaren, Jagabayan, Ketandan, Kriyan, Kemangunan, Jagasatru; (2) Klaster atas dasar etnik, seperti Kejawaan (orang Mataram), Pecinan, Bugisan; (3) Klaster atas dasar agama misalnya Kauman dan Pekalipan; (4) Klaster atas dasar profesi, seperti Pajunan (gerabah), Pesayangan (kuningan, emas), Pekalangan (tukang bangunan) Pagongan, Panderesan, Kolektoran dan Pekawatan; (5) Klaster berkenaan dengan sesuatu, seperti Pegajahan, Perujakan, Pasuketan, Kebumen, Lemahwungkuk,



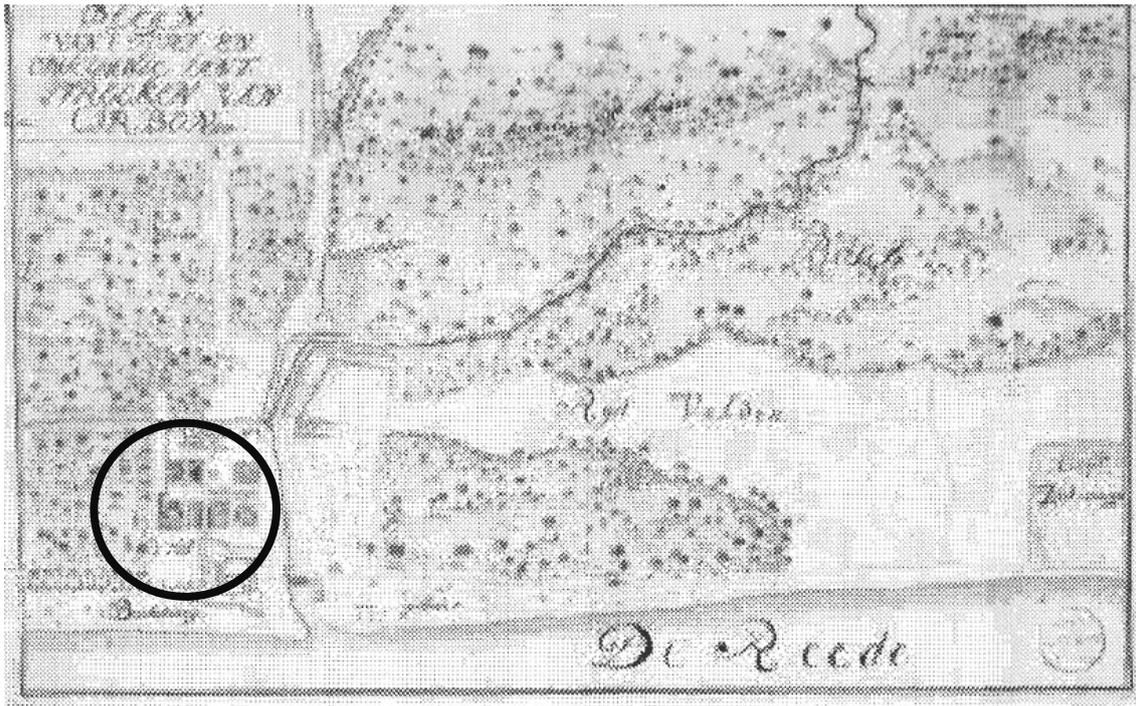
Gambar 1. Peta Kota Cirebon sekitar Abad ke 16-17 (Sumber : Lombard, 2005)

Peklutukan, Pegambiran, Lawanggoda, Kemlatenan, Pertateyan, Kedrunan, Pasindangan, Pamitran, dan Pekiringan.

Pengelompokan atas klaster-klaster tersebut juga merupakan suatu bentuk segregasi sosial yang akan selalu terjadi di lingkungan sosial perkotaan lama. Konsep konsentris-kosmis sering mewarnai bentuk segregasi sosial pada kota-kota lama, maka hierarki sosial akan tampak jelas, yaitu raja dan istananya akan cenderung menjadi pusat pada struktur kota, dikitari oleh pemukiman para pejabat di bawahnya dan penduduk lainnya yang semakin jauh lokasinya akan semakin rendah kedudukannya dalam hirarki sosial tersebut. Adanya pengelompokan sosial dalam institusi perkampungan di kota-kota kuno ini, khususnya bagi para pengrajin, kelompok etnik ataupun pemegang profesi, agar mereka dapat lebih intens dalam berinteraksi dan berkomunikasi antar anggota kelompok untuk memproduksi dan memenuhi kebutuhan barang dan jasa di kota yang cukup tinggi. Keadaan seperti ini me-

mang sering terjadi pada kota-kota pra-industri, dan setelah terjadinya industrialisasi pada kota-kota di Indonesia, maka institusi perkampungan tersebut berangsur-angsur hilang tinggal nama, sebab kebutuhan akan barang dan jasa telah dipenuhi oleh pabrik-pabrik dan industri layanan masyarakat.

Klaster atau perkampungan tersebut di atas mencerminkan suatu tatanan simbolis-struktural, namun juga bersifat fungsional untuk mendukung kehidupan kota. Di sini tampak aspek struktural dan fungsional dalam proses-proses sosial masyarakat kota Cirebon pada masa itu. Aspek struktural tampak pada kecenderungan tatanan kota bersifat konsentris, sedangkan aspek fungsionalnya tampak pada masing-masing elemen kota khususnya perkampungan-perkampungan tersebut berperan dalam memenuhi segala kebutuhan kota, baik yang bernuansa sosial, ekonomi, politik maupun budaya. Oleh karena itu, terciptanya klaster-klaster perkampungan di kota itu secara



Gambar 2 Lokasi Benteng De Beschermigh dan pusat kegiatan VOC di tepi muara Kali Sukalila Cirebon awal abad ke-18.

Sumber: Atlas of Mutual Heritage koleksi Universiteit Bibliotheek Leiden

ekonomis untuk efektifitas pemenuhan kebutuhan barang dan jasa di kota.

Kota Benteng Masa VOC

Pada akhir abad ke-17 VOC membangun benteng di kawasan pelabuhan Cirebon yang diberi nama *De Beschermigh*. Sebagaimana di kota-kota pelabuhan lainnya pada periode ini, pusat aktivitas orang-orang Belanda di Cirebon berada dalam benteng tersebut. Hingga pertengahan abad ke-19 di dalam benteng ini Residen Cirebon, sekretaris dan para pegawai lainnya, para perwira dan prajurit Belanda bertempat tinggal, sebelum mereka kemudian terpaksa harus tinggal di luar benteng karena benteng terbakar pada tahun 1835. Di dekat benteng yang dikelilingi parit dan dilengkapi dengan kanon ini didirikan gudang dan penjara (*Gedenkboek der Gemeente Cheribon 1906-*

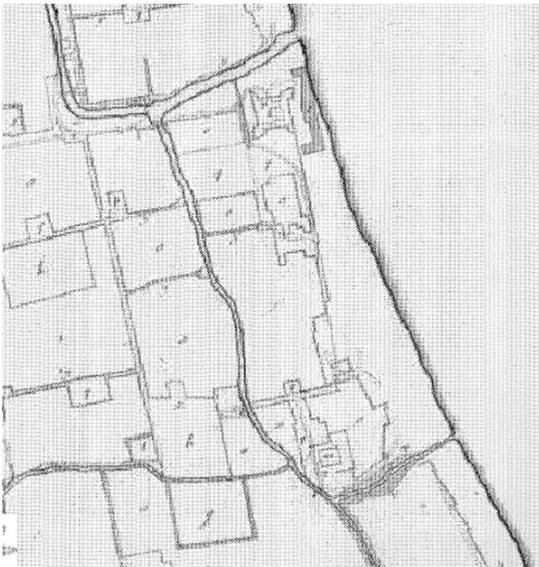
1931: 9).

Seiring dengan semakin mudarnya pengaruh politik keraton terhadap rakyatnya sebagai akibat dari tekanan politik sejak pemerintah VOC hingga pemerintah kolonial Belanda, maka berangsur-angsur pula terjadi perubahan di Kota Cirebon dari *planned settlement* yang berbentuk *cosmic city* ke arah *unplanned settlement*. Hal ini terjadi seiring dengan bergesernya kekuasaan politik di Kota Cirebon, juga karena VOC tidak membuat perencanaan atas kota Cirebon dengan baik, sehingga kota ini berkembang tidak terencana dan terjadi perubahan struktur kota mengikuti pergerakan arah kegiatan ekonomi dan perdagangan yang dikembangkan oleh VOC pada waktu itu. Dalam kondisi seperti ini diperkirakan berangsur-angsur orientasi pusat kota Cirebon berpindah dari keraton ke kawasan pelabuhan sebagai pusat kegiatan

perdagangan (ekspor-impor) yang dikembangkan oleh VOC.

Muara Kali Baru atau Kali Sukalila ini sejak lama sudah digunakan oleh VOC sebagai pelabuhan ekspor seperti tampak pada gambar di atas, dan kemudian semakin membesar menjadi pelabuhan ekspor dan impor sejak jaman kolonial pertengahan abad ke-19 hingga abad ke-20. Demikian pula gudang-gudang semakin banyak dibangun di kawasan pelabuhan, terutama di bekas lokasi benteng VOC yang terbakar, dan akhirnya pelabuhan ini menjadi pusat perekonomian kota.

Munculnya pusat perdagangan baru di sekitar pelabuhan Cirebon di dekat benteng *De Beschertmigh*, maka kota Cirebon lama yang berpusat di keraton semakin jauh dari aktivitas ekonomi perdagangan yang mulai bergeser ke arah daerah pelabuhan tempat VOC memusatkan aktivitasnya. Demikian, pula karena faktor sanitasi di kota yang dipandang kurang sehat, maka orang-orang Belanda enggan bertempat tinggal menetap di luar benteng.



Gambar 3. Peta Kota Cirebon awal abad ke-18 (Sumber: *Atlas of Mutual Heritage* koleksi Universiteit Bibliothek Leiden.)

Pada tahun 1793 hanya ada tujuh penduduk Belanda di pusat kota Cirebon, serta kurang lebih 100 pegawai dan tentara Belanda yang semuanya ada di dalam benteng (*Gedenkboek der Gemeente Cheribon* 1906-1931: 24).

Dari peta di atas dapat diprediksi adanya perubahan pusat orientasi kota dari kawasan keraton-keraton ke kawasan benteng VOC yang dimulai sejak abad ke-18, sebab di samping sebagai pusat kegiatan politik dan militer, di sekitar benteng juga dibangun gudang-gudang untuk kegiatan perdagangan. Dari peta awal abad ke-18 tersebut tampak sungai masih memegang peran sebagai prasarana transportasi kota dan jalan-jalan kota juga sudah mulai tampak sebagai prasarana transportasi kota. Dari peta tersebut juga tampak bahwa pola grid dan radial sebenarnya juga sudah mulai muncul di Kota Cirebon sejak awal abad ke-18. Selama kondisi dan kontur kawasan memungkinkan, pola ini sebenarnya memang sangat alamiah, sebab ruas-ruas jalan menjadi pendek memudahkan dan efisien untuk mobilitas. Saat itu peran benteng sangat penting, tentu saja kemudian menjadi *landmark* kota pada saat itu.

Di Eropa pada tahun 500-600 masehi perancangan sistem kisi sudah meluas, dan bentuk ini sering dikenal dengan "*bastides cities*" (kota benteng). Bagian-bagian kotanya dibagi sedemikian rupa menjadi blok-blok segi empat dengan jalan-jalan yang paralel longitudinal dan transversal membentuk sudut siku-siku (Yunus, 2000: 150). Di kota Cirebon pada akhir abad ke-17 VOC sudah membuat blok-blok segi empat untuk berbagai fungsi kawasan serta jalan-jalan yang membentuk pola grid *a la* kota benteng di Eropa, yang tentu saja akan merubah pola *cosmic city* yang sudah ada sebelumnya yang berpusat di keraton Kasepuhan dan Kanoman.

Kota Kolonial Abad Ke-19

Modernisasi khususnya terhadap kota-kota di Indonesia sangat dipengaruhi oleh kedatangan orang-orang asing Eropa ke Indonesia di masa lampau, diawali dengan kedatangan VOC yang membawa kebudayaan modern hingga jaman pemerintah kolonial Belanda. Secara konseptual, modernisasi berkaitan dengan revolusi industri di Eropa, yaitu terjadinya industrialisasi terhadap perekonomian di Eropa Barat. Dampak dari revolusi industri adalah kelimpahan barang dan jasa yang kemudian mendorong munculnya kegiatan perdagangan dan pasar bebas di Eropa. Kegiatan perdagangan antar negara dan antar benua juga menjadi semakin intensif, dan dampak berikutnya adalah eksploitasi lingkungan dan tenaga kerja. Kegiatan tanam paksa yang muncul pada awal abad ke-19 di kawasan *hinterland* Cirebon, adalah sebuah model dari eksploitasi lingkungan dan tenaga kerja itu.

Adapun dampak dari melimpahnya barang dan jasa di era industrialisasi ini adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi baik di darat maupun di laut, untuk menyalurkan barang-barang dan jasa tersebut. Berkembangnya sarana-prasarana transportasi di Cirebon sejak awal abad ke-19 untuk menunjang kegiatan perdagangan dan industrialisasi, hal ini telah mendorong berkembangnya Cirebon sebagai kota modern. Oleh karena itu, sejalan dengan adanya modernisasi kota Cirebon, maka berangsur-angsur peran perkampungan sebagai tempat-tempat pemukiman penduduk kota kian menyurut, dan sebaliknya elemen jalan (raya) menjadi semakin penting peranan dan kedudukannya di kota. Modernisasi yang dijalankan oleh pemerintah kolonial sangat kuat pengaruhnya terhadap perkembangan transportasi. Jalan raya

dan rel kereta api merupakan wujud pembangunan sarana transportasi untuk mengangkut barang-barang ekspor utamanya antar kota ataupun dari pedalaman ke suatu pelabuhan, di samping sarana transportasi sungai yang tetap berperan aktif.

Dengan berkembangnya sistem transportasi massal, maka jarak tidak lagi menjadi masalah untuk pendistribusian barang, dan justru kelimpahan barang harus cepat didistribusikan. Masyarakat juga tampak membangun perkantoran maupun rumahnya di pinggir jalan raya dari pusat ke luar kota sebagaimana halnya kompleks permukiman maupun perkantoran yang terdapat di sekitar jalan raya dari Cirebon menuju ke Indramayu. Bahkan pada tahun 1835 Belanda sendiri mulai memelopori pembangunan perumahan yang terletak di desa Tangkil di pinggir utara kota Cirebon. Pada waktu itu perkembangan Kota Cirebon sudah tidak mengarah ke keraton, tetapi mengarah ke pelabuhan dan ke utara atau ke arah Indramayu (*Gedenkboek der Gemeente Cheribon 1906-1931: 51*).

Dari zaman kerajaan, infrastruktur jalan di Cirebon yang utama adalah dari daerah pedalaman ke kota, sebab infrastruktur jalan merupakan jalur suplai dari daerah *hinterland* ke kota dan pelabuhan. Sungai memang merupakan jalur utama sistem transportasi, namun sungai tidak dapat menjangkau seluruh daerah pedalaman yang potensial, maka dibuatlah jalan darat dari pedalaman hingga ke pelabuhan. Hingga jaman VOC berkuasa atas Kota Cirebon, maka jalur-jalur jalan utama di kota ini masih mengarah ke pedalaman, sebab fungsi utama infrastruktur jalan adalah untuk menyalurkan hasil-hasil perkebunan dari pedalaman (*hinterland*) untuk diekspor melalui pelabuhan. Pada saat itu, karena kasultanan Cirebon masih memegang penuh kontrol pemerintahan,

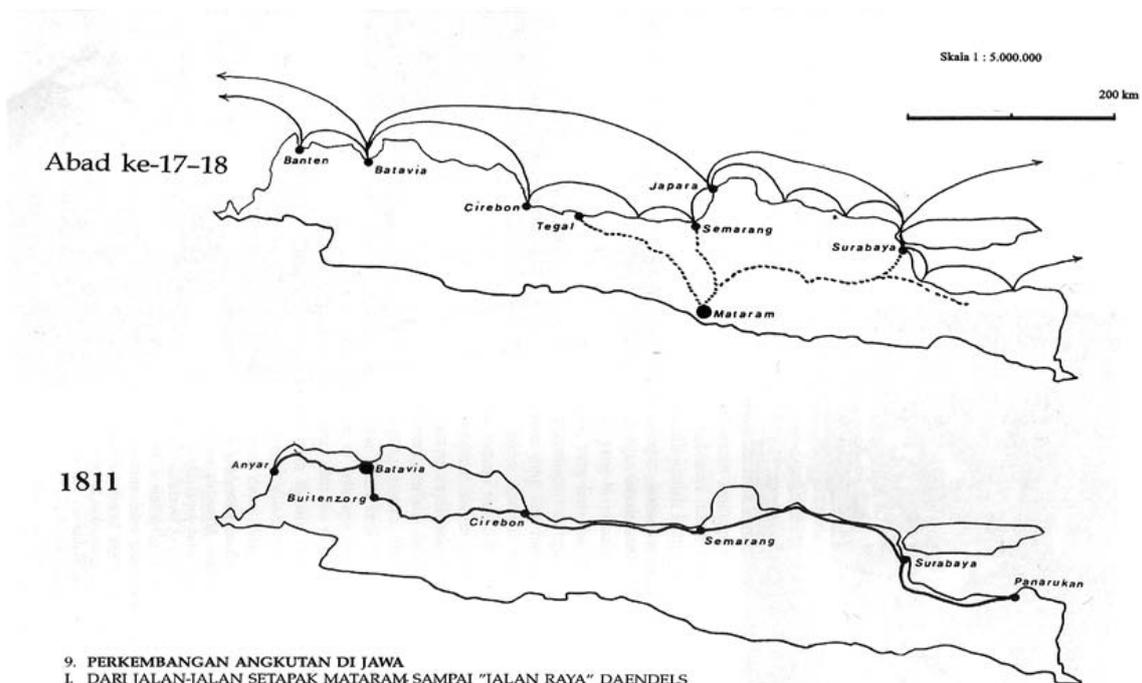
maka pola pemukiman penduduk juga masih mengikuti pola lama yang berpusat secara konsentris ke keraton.

Setelah VOC menyerahkan kekuasaannya kepada pemerintah kolonial Belanda pada akhir abad ke-18, maka kekuasaan asing bertambah kuat di Kota Cirebon. Sejak Daendels berkuasa sebagai Gubernur Jenderal pada awal abad ke-19, kota-kota di Jawa mulai berubah sebagai titik-titik simpul jaringan transportasi dan komunikasi yang sangat efektif untuk kepentingan militer dan ekonomi. Dibangunnya jalan raya oleh Daendels yang dikenal sebagai *Grote Postweg* dari Anyer ke Panarukan sepanjang tidak kurang dari 1000 kilometer, merupakan salah satu infrastruktur penting perkembangan kota-kota modern di Jawa. Karena jalan Daendels ini ada yang menyusur pantai utara Jawa, maka kota-kota di pesisir utara Jawa terhubung semakin intensif, dan tentu saja juga sangat signifikan

pengaruhnya terhadap perkembangan kota-kota. Dengan adanya jalan Daendels, maka perkembangan kota tidak lagi hanya bertumpu pada kawasan *hinterland*-nya saja, tetapi juga didorong oleh adanya jaringan dengan kota-kota lainnya.

Bersamaan dengan bergesernya pusat perkembangan kota Cirebon dari pinggiran, yaitu kompleks benteng, menuju pedalaman khususnya kantor residen dan kemudian fungsi benteng itu juga semakin berkurang. Potensinya sebagai kekuatan militer mulai menurun seiring dengan bergesernya strategi pertahanan dari pertahanan maritim ke pertahanan teritorial.

Setelah perang Daendels berkuasa di Hindia Belanda, sistem pertahanan kolonial tidak lagi terpusat di benteng-benteng tetapi bergeser di barak-barak militer. Sistem ini dianggap lebih efektif untuk melakukan ekspedisi militer terhadap raja-raja pribumi yang tidak



Gambar 4. Jaringan Jalur Laut P. Jawa Abad ke 17-18 (atas) dan Jaringan jalan Grote Post Weg Daendels dari Anyer sampai ke Panarukan 1811 (Sumber: Lombard, 2005: 136)

patuh terhadap pemerintah kolonial. Hal ini disebabkan oleh strategi ofensif yang diterapkan pemerintah Belanda daripada strategi defensif seperti yang digunakan oleh raja-raja pribumi. Dengan strategi ofensif pasukan lapangan, fungsi benteng VOC yang masih berdiri hingga awal abad ke-19 semakin berkurang.

Hingga akhir abad ke-19 hampir semua kota-kota di Jawa sudah dihubungkan oleh jaringan lalu lintas kereta api dan jalan raya. Pelabuhan-pelabuhan yang ada di kota-kota pantai pulau Jawa merupakan ujung jaringan transportasi baik kereta api maupun jalan raya, sebab pada dasarnya produk-produk perkebunan yang dikelola oleh orang-orang Belanda tersebut disalurkan untuk diekspor terutama ke negeri Belanda melalui pelabuhan-pelabuhan. Dengan hadirnya pelabuhan-pelabuhan besar di kota, maka kemudian jaringan komunikasi dan transportasi kota tidak hanya dengan desa dan kota-kota lainnya, tetapi juga antar negara, dan kota itu sendiri akan berkembang pesat menjadi kota modern (Wirjomartono, 1995: 142-145).

Selama politik *culturstelsel* (tanam paksa) dijalankan oleh pemerintah kolonial Belanda antara tahun 1830-1870, pelabuhan Cirebon memang berkembang pesat, sebab hampir semua hasil perkebunan di daerah *hinterland* Cirebon yang cukup bagus, diekspor melalui pelabuhan Cirebon. Oleh karena itu pula diperkirakan dengan sendirinya terbentuklah jalur transportasi jalan untuk menyalurkan hasil perkebunan dari kawasan *hinterland* di pedalaman ke kawasan pelabuhan Cirebon yang memotong kawasan perkotaan. Sebelumnya jalan Daendels sudah dibangun sebagai jalur militer yang menyusur kawasan pantai kota Cirebon, maka terjadilah perpotongan jalan dari pedalaman dengan jalur jalan yang menyusur pan-

tai. Sampai sekarang pola grid (*grid pattern*) masih terlihat di kota Cirebon, walaupun pada awal kemunculannya di masa lampau tidak melalui proses perencanaan dengan baik.

Walaupun jalur jalan tumbuh dengan baik hingga membentuk *grid pattern* namun pada pertengahan abad ke-19 diberitakan bahwa kota Cirebon merupakan kota yang kotor dan berbau. Pada saat itu orang-orang asing (Belanda) lebih suka tinggal di kawasan pelabuhan, karena kota Cirebon tidak sehat untuk ditinggali. Walaupun pada masa itu ada pula bangunan-bangunan kolonial yang didirikan, termasuk kantor residen, namun kondisi kota tetap belum tertata dengan baik. Baru pada akhir abad ke-19 mulai dilakukan pembenahan dan penataan kota secara lebih baik, dan pada awal abad ke-20 seiring dengan berubahnya status kota Cirebon menjadi kota praja (*gemeente*) maka dibuat perencanaan kota secara lebih profesional oleh para arsitek perencana kota.

Adanya permasalahan sanitasi, kebersihan, sampah, wabah penyakit dan drainase di kota Cirebon pada akhir abad ke-19, akhirnya juga mendorong upaya-upaya awal penataan kota yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda untuk mengatasi persoalan-persoalan kota tersebut. Pembangunan saluran kali Bacin, sungai Sipadu dan sungai Silayar pada akhir abad ke-19, adalah untuk mengatasi adanya rawa-rawa, genangan air dan banjir di kota Cirebon.

Kota Praja (Gemeente)

Pembangunan saluran air ini ternyata berlanjut hingga awal abad ke-20 dan hal ini sangat wajar karena kota ini termasuk kota pantai yang landai, sehingga memerlukan penataan saluran

air (drainase) yang baik, utamanya untuk mencegah banjir dan menanggulangi genangan air kotor yang erat kaitannya dengan aspek sanitasi dan kebersihan kota. Dengan adanya penataan saluran air (air bersih maupun air kotor) berangsur-angsur kota menjadi bersih, dan akhirnya orang-orang asing (Eropa) yang semula bermukim di kawasan pelabuhan mau pindah ke kota. Sejak saat itu pula berangsur-angsur kota Cirebon tumbuh menjadi kota besar, dan pada tahun 1906 ditetapkan menjadi *gemeente*, yaitu kota praja atau kota otonom. Dengan status yang baru ini kota Cirebon semakin berupaya membenah diri, antara lain terhadap masalah sanitasi, kebersihan kota dan pemberantasan wabah penyakit. Sejak akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 gedung-gedung besar berciri kolonial milik pemerintah maupun swasta bermunculan di kota Cirebon, yang menunjukkan Cirebon tumbuh menjadi kota besar modern dengan ciri keeropeannya.

Pembangunan besar-besaran pelabuhan Cirebon dilaksanakan pada tahun 1919 bersamaan waktunya dengan meningkatnya nilai ekspor dan impor baik untuk pelabuhan Cirebon sendiri maupun pelabuhan-pelabuhan lainnya. Sejak dicanangkannya pelabuhan Cirebon menjadi pelabuhan ekspor dan impor pada pertengahan abad ke-19, sampai awal abad ke-20 banyak perusahaan-perusahaan dagang dan jasa yang berdiri di kota Cirebon. Di samping itu pemerintah *Gemeente Cheribon* juga mengelola 10 pasar, antara lain pasar Kanoman, pasar Kasepuhan, pasar Balong, pasar Kejaksan, pasar Pekirangan, pasar Pagi, pasar Talang, pasar ikan Kesambi, pasar Kanggraksan, dan pasar Lawanggada. Di pasar-pasar inilah ada pedagang grosir (*wholesaler*), pedagang perantara (*large-scale trader*), dan pedagang kecil (*peddler* dan *vendor*).

Pada abad ke-19 para pedagang pribumi masih menguasai pasar, tetapi lambat laun sejak awal abad ke-20 pasar dikuasai oleh para pedagang Cina. Pada tahun 1930 para pedagang Cina di Cirebon telah menguasai perdagangan kacang tanah, bawang merah dan batik, yang semula dikuasai oleh pedagang pribumi (Sulistiyono, 1994: 163). Hal ini semua tentu saja telah mendorong tumbuh kembangnya kota Cirebon menjadi kota modern, yang didukung oleh kegiatan perdagangan serta tumbuhnya industri jasa dan barang.

Seiring dengan tumbuhnya kota Cirebon menjadi kota modern dimulai sejak awal abad ke-20, industri transportasi dan berbagai kegiatan layanan publik juga tumbuh dengan pesatnya. Pada saat itu semua kota di pulau Jawa sudah terhubung dengan jalan raya dan rel kereta api, dan kota Cirebon dengan pelabuhannya pada saat itu termasuk kota besar yang turut mendorong pertumbuhan kota-kota lainnya di pulau Jawa. Sekolah-sekolah dan rumah sakit umum juga dibangun di kota ini, termasuk pula lembaga pemasyarakatan, yang semuanya merupakan fasilitas-fasilitas kota modern.

Pada tahun 1926 kota Cirebon ditetapkan sebagai *stadgemeente*, yang artinya kota besar dengan otonomi yang lebih luas. Pada masa itu tentu saja pembangunan-pembangunan sarana prasarana kota semakin baik, dan yang cukup penting adalah adanya pengembangan kota dengan disain perencanaan yang lebih matang, yang ditangani oleh arsitek/planolog profesional. Seorang arsitek yang diangkat sebagai penasehat perencanaan atas kota Cirebon pada waktu itu adalah Herman Thomas Karsten. Dia adalah seorang arsitek/planolog yang diangkat oleh pemerintah kolonial Belanda untuk membuat perencanaan kota-kota di Indonesia (Hindia Belanda) pada waktu

itu, termasuk kota Cirebon.

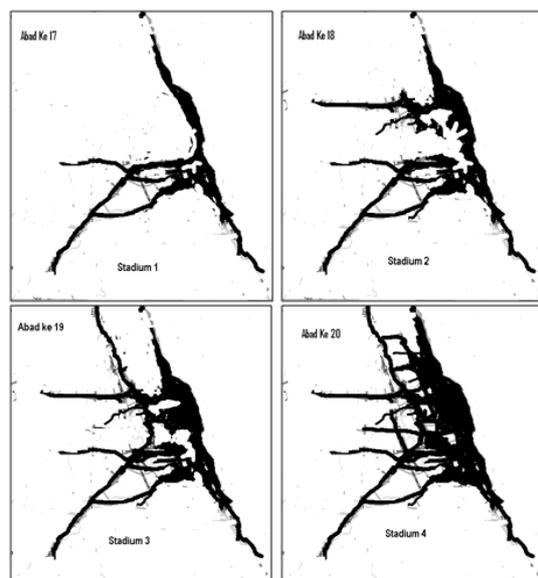
Di kota Cirebon, sungai dan alun-alun tetap dipertahankan di tengah kota sebagai ruang publik, dipadukan dengan jalan raya yang sudah ada diperlebar. Di samping itu pemukiman eksklusif yang memisahkan penduduk atas dasar kelompok etnik (ras) tidak ada lagi, tetapi pemukiman penduduk dikelompokkan atas dasar kelas (status sosial) ekonomi. Pada sekitar tahun 1930-an, Karsten juga merancang kompleks perumahan kota taman modern (*modern garden city*) yang dipadukan dengan perkampungan di belakang Pasar Pagi Cirebon seperti di kompleks perumahan Candi Baru Semarang.

Morfologi sebagai suatu pendekatan berkaitan langsung dengan ekspresi ruang kota, yang diamati dari penampilan kota secara fisik. Ekspresi keruangan kota dapat digolongkan menjadi empat macam kenampakan utama dan enam kenampakan kombinasi, yaitu bentuk konsentris (*uni nodal concentric*), bentuk simpul multi (*constellstion multy*), bentuk memanjang (*linear*), bentuk terserak (*dispersed*), bentuk konsentris bersimpul multi, bentuk konsentris memanjang, bentuk konsentris terserak, bentuk memanjang bersimpul multi, bentuk bersimpul multi terserak, dan bentuk linear terserak. Hal ini sebagian terjadi melalui proses tertentu yang dipengaruhi oleh faktor fisik dan nonfisik. Faktor fisik berkaitan dengan keadaan topografi, geomorfologi, perairan, dan tanah. Faktor nonfisik antara lain berkaitan dengan penduduk kota, yaitu jumlahnya, kegiatannya (politik, ekonomi, sosial, budaya, dan teknologi), tingkat urbanisasi, perencanaan tata ruang, zoning dan peraturan pemerintah. Selain itu, sirkulasi sarana trans-portasi, pusat-pusat pertumbuhan dengan fungsi khusus (industri dan perumahan) mempunyai peranan yang besar pula dalam membentuk variasi ekspresi

keruangan kenampakan kota (Zaidulfar, 2002 : 21; Yunus, 2000: 130-132).

Perkembangan kota Cirebon dapat dimasukkan ke dalam bentuk linear bersimpul multi, walaupun di masa kerajaan mungkin berbentuk konsentris bersimpul multi atau konsentris terserak. Potensialnya daerah *hinterland* Cirebon dan banyaknya sungai yang mengalir dari daerah pedalaman telah menarik perkembangan kota Cirebon di masa awal memanjang ke arah daerah pedalaman. Namun perkembangannya pada masa kemudian, seiring dengan munculnya jalan-jalan raya dari kota-kota lain, maka kota Cirebon juga tertarik memanjang linear dengan jalan-jalan tersebut, maka sungai dan jalan raya telah membentuk kota Cirebon seperti di gambar 5.

Peta-peta di bawah merupakan peta perkiraan ekspresi perkembangan kota Cirebon dari masa awal kemunculannya hingga akhir masa kolonial. Di masa awal (stadium 1) sungai dan jalan dari pedalaman ke kawasan pantai memegang peranan penting hingga masa VOC akhir abad ke-18 (stadium 2).



Gambar 5. Peta-peta Prakiraan Perkembangan Kota Cirebon

Kemudian pada awal abad ke-19 dibangun jalan Daendels yang menyusur pantai berpotongan dengan jalan dan sungai dari pedalaman (stadium 3). Sejak saat itu pula baik jalur dari pedalaman maupun yang menyusur pantai kuat sekali pengaruhnya terhadap perkembangan kota (stadium 4), dan proses ini juga telah mempertegas pola *grid* pada jalan-jalan yang berkembang di kota. Kalau dari ekspresi keruangan bentuk perkembangan kota Cirebon termasuk jenis linear bersimpul multi. Pusat-pusat simpulnya seperti keraton-keraton, benteng, rumah bupati dan rumah-rumah pejabat Belanda, yang dikitari oleh kawasan perkampungan penduduk kota.

SIMPULAN

Pada masa awal pertumbuhannya kota Cirebon berbentuk kota kosmis (*cosmis city*), yaitu suatu kota yang disusun secara konsentris. Pusatnya adalah istana raja atau keraton (Kasepuhan), masjid dan alun-alun yang dikelilingi oleh perkampungan penduduk secara berkelompok (klaster) menurut jabatan, profesi, etnik dan agama. Namun demikian setelah VOC datang ke Cirebon, maka dengan kekuatannya berhasil merebut hegemoni politik kota Cirebon, sehingga berangsur-angsur orientasi pusat kota Cirebon juga berpindah dari keraton ke pelabuhan, sebab VOC membangun benteng dan pusat kegiatan perdagangan di kawasan pelabuhan Cirebon. Perkembangan kota dan pelabuhan Cirebon yang pesat pada akhir abad ke-19 telah menyebabkan munculnya masalah sanitasi, kebersihan, wabah penyakit dan drainase di kota Cirebon, yang akhirnya mendorong upaya-upaya awal penataan kota yang dilakukan oleh pemerintah

kolonial Belanda untuk mengatasi persoalan-persoalan kota tersebut. Pada tahun 1926 kota Cirebon ditetapkan sebagai *stadgemeente*, yang artinya kota besar dengan otonomi yang lebih luas. Pada masa itu pembangunan-pembangunan sarana prasarana kota semakin gencar, dan yang cukup penting adalah adanya pengembangan kota dengan disain perencanaan yang lebih matang, yang ditangani oleh arsitek/planolog profesional.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurahman, Paramita R. 1982. *Cerbon*. Jakarta: Yayasan Mitra Budaya dan Sinar Harapan.
- Hadinoto. 1996. *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870-1940*. Yogyakarta : LPM Universitas Kristen PETRA Surabaya dan Penerbit Andi.
- Koztof, Spiro. 1991. *The City Shape*. London : Thames Hudson Ltd.
- Lynch, Kevin. 1990. *City Sense City Design*. London : MIT Press.
- Nas, Peter J.M. 1995. "The Image of Den Pasar: About Urban Symbolism between Tradition and Tourism", dalam Peter J.M. Nas (ed). *Issues in Urban Development: Case Studies From Indonesia*. Leiden: CNWS.
- Rapoport. 1977. *Human Aspect of Urban Form*. Oxford : Pergamon Press.
- Sidiq, Sharon. 1977. *Relics of the Past? A Sociological Study of the Sultanates of Cirebon, West Java*.
- Sjoberg, Gideon. 1960. *The Pre-industrial City: Past and Present*. New York-London: The Free Press
- Tjahjono, Gunawan. 1989. "Cosmos, Center and Duality in Javanese Architecture Tradition: The Symbolic Dimension of House Shape in Kota Gede and Surroundings". *Dissertation*. Doctor of Philosophy in Architecture in The Graduate Division of The University of California at Berkeley.
- Tjandrasasmita, Uka. 1985. "Kota Pemukiman Masa Pertumbuhan Kerajaan-

- kerajaan Pengaruh Islam di Indonesia (Penerapan Arkeologi dan Konsep-konsep Ilmu Sosial)". *Proceeding Pertemuan Ilmiah Arkeologi III*, Jakarta Puslit Arkenas, hlm. 760 - 775.
- Trisulistiyono, Singgih. 1996, "Dari Lemahwungkuk hingga Cheribon : Pasang Surut Perkembangan Kota Cirebon Sampai Awal Abad XX". *Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah, Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra*. Jakarta : Dep. Pendidikan & Kebudayaan.
- Wiryomartono, A Bagoes P. 1995. *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia: Kajian Mengenai Konsep, Struktur dan Elemen Fisik Kota sejak Peradaban Hindu-Buddha, Islam hingga Sekarang*. Jakarta : Gramedia.