

REVITALISASI KAWASAN KOTA TUA CIREBON

Bobby Halim¹⁾, Dwi Susilastuti²⁾, Anita Armas³⁾

¹⁾²⁾³⁾ Program Studi Desain Komunikasi Visual Universitas Indo Global Mandiri
Jl. Jend. Sudirman No. 629 KM. 4 Palembang Kode Pos 30129
Email : bobby_dkv@uigm.ac.id¹⁾, susilastuti.dwi@gmail.com²⁾, anita.armas23@gmail.com³⁾

ABSTRACT

This study focuses at the old town of Cirebon. This study assessed through three disciplines, namely visual communication design, architecture and product design. The layout of the old town of Cirebon is located in Yos Sudarso. This study through the stages of observation, literature review and interviews. This study is also a qualitative one. Special study of the visual communication design, using Semiotics. Not easy to draw conclusions from three authors (researchers) let alone different background knowledge. Hopefully, through this research, local authorities may consider the Cirebon city and realize the conclusions and solutions that have been done by the author.

Key words: revitalitaion, semiotics, city, branding

1. Pendahuluan

Indonesia, pada masa periode tertentu tumbuh dan berkembang dari cikal bakal kota kolonial, sehingga secara tidak langsung pemerintah kolonial Belanda berperan dalam membentuk morfologi kota melalui pengaruh gaya arsitektur maupun tata ruangnya. Disisi lain latar belakang sosial politis pada waktu periode kolonial tersebut dengan berbagai motivasi yang lebih banyak bersifat politis telah banyak melakukan intervensi atau pengaturan, sebagai antisipasi perkembangan waktu itu, ternyata telah memberikan warna pada bentukan fisik lingkungan, baik gaya arsitektur maupun pola-pola tata ruang yang terbentuk.

Namun selanjutnya perkembangan kawasan kota hampirdi kota-kota besar di Indonesia bahkan di dunia ada kecenderungan munculnya karakter "ketunggalrupan (Arsitektur kota, Eko Budiardjo, 1982), generalisasi di wajah-wajah setiap kota-kota didunia atas dasar modernitas, sebagai korban dari globalisasi yang melepaskan diri dari sejarah lokal, iklim dan orientasi budaya. Demikian juga dengan pertumbuhan kota melalui pembangunan gedung-gedung baru yang muncul di area kota tua Cirebon.

Cirebon sebagai kota pesisir dimana bangunan perkantoran era kolonial berada di kawasan jalan Yos Sudarso dan jalan Pasuketan dengan pola jalan yang menunjukkan adanya peran penting air sebagai kota pelabuhan, karena arah pola jalan yang mayoritas menuju kearah laut, beberapa diantaranya masih difungsikan kembali dengan baik namun sebagian kondisinya terlihat kurang baik. Di jalan Pasuketan dan sekitarnya terdapat beberapa bangunan lama yang bernilai historis seperti, 2 buah Klenteng, Gedung BAT, gedung Bank Mandiri merupakan bangunan colonial yang masih difungsikan dan 1 bangunan kuno dengan kaya detail namun terlihat terabaikan. Demikian juga di area pelabuhan, deretan bangunan gudang kearah kanan pelabuhan dan deretan bangunan di sisi sepanjang kiri kawasan pelabuhan sangat kental nuansa colonial dengan pemandangan laut dan kapal. Sangat berpotensi menjadi

kawasan terbuka yang menarik, namun kondisi bangunan-bangunan dan area pelabuhan tersebut tampak tidak terawat. Beberapa bangunan peninggalan colonial jugaterdapat sampai di sepanjang koridor di jalan Yos Sudarso, merupakan kawasan bisnis, perbankan dan perkantoran. Pada jalan tersebut diantaranya terdapat gedung BI, Gereja Kristen Pasundan, Gedung Cipta Niaga, Gedung Bundar, Gereja Katolik Santo Yusuf, Kantor Pos dan beberapa bangunan kecil sebagai rumah tinggal yang kini difungsikan sebagai kantor. Sehingga dari rekaman visual secara sepintas dapat dirasakan suasana "tua" atau "kuno" pada kawasannya.

Khususnya di jalan Yos Sudarso, terlihat juga perkembangan yang pesat di kawasan kota tua tersebut sebagai kawasan komersial. Banyak bangunan kantor baru sebagai akibat dari jalannya roda dan perkembangan ekonomi kotanya. Namun ada kecenderungan pertumbuhan gedung-gedung baru bergaya modern yang muncul belakangan, yang kurang memperhatikan konteks visual lingkungan yang memiliki karakter yang spesifik, juga terhadap konteks kesejarahan pembentukan kota. Contoh yang dapat kita lihat jelas adalah kehadiran gedung Bank BNI46, bangunan modern full glass berkesan dingin dan arogan terletak persis bersebelahan dengan Gedung BI, bangunan peninggalan Belanda yang sarat dengan detail klasik yang menawan. Jika dalam waktu kedepan tidak ada usaha dari pemerintah setempat atau instansi yang terkait dalam mengatur pertumbuhan/perkembangan fisik kota melalui bentuk bangunan terutama dikawasan yg memiliki nilai kesejarahan tinggi maka di khawatirkan dapat membuat kekacauan visual pada wajah kawasannya. Lingkungan kota tua tetap masih memungkinkan adanya bangunan baru, akan tetapi bangunan tersebut sudah dirancang sedemikian rupa agar identitas atau karakter lingkungannya tidak tenggelam tetapi justru akan menjadi menonjol. Bangunan kuno bernilai sejarah yang unik dan langka sesungguhnya merupakan bagian dari rantai sejarah kota, dan dapat ikut andil berperan sebagai *landmark* atau tonggak, seperti Gereja Blenduk yang penuh dengan ornamen

peninggalan arsitektur Belanda di Semarang, Gedung Sate di Bandung yang digunakan sebagai pemerintah daerah adalah beberapa contoh bangunan kuno yang telah berfungsi sebagai landmark pada sebuah kota yang sekaligus mencitrakan identitas kota yang bersangkutan.

Atas dasar tersebut rasanya perlu upaya melindungi kawasan kota yang memiliki nilai *historical* dan memberi karakter yang kuat seperti di kawasan kota tua Cirebon. Melengkapi kawasannya fasilitas-fasilitas kota dengan penataan elemen-elemen kota yang terintegrasi dengan baik sehingga dapat memberikan efek menghibur dan kesenangan pada masyarakatnya. Memberi fasilitas pada ruang-ruang kawasannya untuk mewadahi masyarakat melakukan pertemuan dan berinteraksi, sehingga akan menarik masyarakatnya untuk datang kesana. Membangun kota (city) pada dasarnya sama dengan membangun (jiwa) masyarakatnya. Kota harus bisa memberikan kenyamanan bagi yang tinggal maupun yang datang dengan tujuan untuk mencari nafkah atau sekedar berwisata. Kota harus bisa memberikan apa yang dibutuhkan oleh warganya dan juga dapat memberikan keramahan bagi siapapun, termasuk lingkungannya (Dany, 2007)

Jika warisan bangunan arsitektur dan kawasannya yang dapat dipertahankan, dipelihara, dihidupkan kembali kegairahan untuk berkegiatan dikawasannya, maka akan dapat memperlihatkan satu babak mata rantai sejarah yang menyambung masa kini dan masa datang dengan masa lampau.

A. Tujuan

- 1) Memberdayakan kawasan dengan menciptakan keharmonisan visual pada kota khususnya pada koridor jalan pasuketan Cirebon yaitu diantaranya menata ruang luar di sekitar kawasan, melengkapinya dengan dengan elemen-elemen kota dan fasilitasnya. Memperkuat beberapa fungsi bangunan yang menunjang di kawasan tersebut untuk mendukung kota Cirebon dalam potensinya sebagai kota wisata di masa yang akan datang.
- 2) Menjadikan suatu kawasan/area yang dapat bersifat menghibur dan memiliki daya tarik tersendiri baik bagi penduduk kotanya maupun wisatawan domestic dan mancanegara.
- 3) Memberdayakan kawasan yang masih banyak memiliki bangunan kolonial dengan detail arsitektur yang indah dengan menata dan melengkapi kawasan dengan elemen-elemen kotadan fasilitas pada kawasan bersejarah sehingga dapat memperkuat Cirebon dalam potensinya sebagai kota wisata di masa yang akan datang.
- 4) Menciptakan keharmonisan visual pada kota khususnya pada koridor jalan pasuketan Cirebon, terwujudnya keserasian dari semua elemen kota seperti bangunan, jalan, pagar, bangku taman, lampu jalan, tempat sampah, gardu, gate/gerbang, tanaman, nama papan jalan, system signed, boots, papan reklame, kotak surat dan lainnya

2. Pembahasan

A. Analisa Aspek Perancangan Ruang Luar pada kawasan kota Tua

Analisa perancangan ruang luar meliputi

1) Unsur pedestrian

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Di Indonesia lebih dikenal sebagai trotoar, yang berarti jalur jalan kecil selebar 1,5 sampai 2 meter atau lebih memanjang sepanjang jalan umum. Pada kawasan kota tua Cirebon khususnya di jalan Pasuketan, jalan Kantor, jalan ukuran pedestrian ada di sepanjang gedung BAT menyempit dari arah jalan Yos Sudarso ke arah jalan Pasuketan. Lebar pedestrian yang berada di sudut gedung BAT memiliki ukuran terlebar sekitar 6 meter dan 1,2 meter untuk ukuran lebar pedestrian yang tersempit. Dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki memiliki kelebihan yakni kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati objek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Kondisi iklim kota Cirebon yang panas dan cenderung terik pada siang hari tentu akan mempengaruhi minat untuk berjalan kaki. Pedestrian akan dilengkapi dengan pohon yang bersifat peneduh di sepanjang pedestriannya. Untuk tujuan agar pedestrian dapat menarik minat masyarakat untuk berjalan kaki, maka karena bebas polusi, hemat energy dan relative murah maka diperlukan ransangan fisik maupun visual untuk menjaga rasa gembira agar tidak cepat lelah khususnya dikawasan pedestrian.

Dalam merencanakan jalur pedestrian akan mempertimbangkan beberapa hal diantaranya :

- a) Keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan
- b) Faktor keamanan, dan ruang yang cukup bagi pejalan kaki seperti :
 1. Membuat pemisahan dengan membuat perbedaan ketinggian jalan antara jalur pedestrian dengan jalur pengendara motor
 2. Memberi batas yang jelas antara jalur sepeda dengan kendaraan bermotor dengan tanda warna yang mencolok.
 3. menentukan jenis permukaan pedestrian. Pedestrian dibuat stabil dan kuat, tekstur relative rata, tidak licin dan dengan jarak siar sekitar 5 mm. Permukaan yang tidak teratur dan jarak siar atau nat yang lebar akan menyulitkan gerakan bagi orang yang cacat fisik, dapat menghambat sol sepatu, roda-roda kecil, gerak tongkat manula. Sifat permukaan pedestrian sangat beragam tergantung dari pemilihan bahannya.
 4. fasilitas yang menawarkan kesenangan di sepanjang area pedestrian dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi

elemen penunjang, seperti Tempat istirahat, akan dibuat tempat istirahat di titik-titik tertentu. Menempatkan penerangan disepanjang jalur pedestrian, bangku taman, tempat sampah, lampu taman, box tanaman, wc portable dan memungkinkan jalur pedestriannya juga dapat di gunakan sebagai jogging track

Pedestrian dirancang atau diperlukan untuk perjalanan fungsional untuk tujuan tertentu, misalnya untuk perjalanan bisnis untuk keperluan ke bank, perjalanan wisata kota tua, bekerja pada kantor yang terletak di sekitar kawasan kota tua dan pergi ke tempat-tempat perjalanan santai seperti makan, minum belanja di Mall Cirebon dan Hotel Penta. Ada 4 macam pejalan kaki yang akan dipertimbangkan untuk diwadahi seperti

1. Pejalan kaki penuh
2. Pemakai kendaraan umum
3. Pemakai kendaraan pribadi
4. Pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum

Maka jalur pedestrian akan dibagi dalam beberapa jalur yaitu sebagai fasilitas utama, dimana pedestrian di buat terpisah terpisah dengan jalur jalan. Membuat fasilitas penyebrangan, yang akan menghubungkan antar jalan sehingga terhindar dari pertemuan silang antara kendaraan dan pejalan kaki. Dan dengan mempertimbangkan hal-hal yang mempengaruhi pejalan kaki seperti :

1. Iklim yang panas, yang akan mempengaruhi kenyamanan dan minat untuk berjalan.
2. Waktu dan jarak tempuh maksimal pejalan kaki sekitar kurang lebih 400m, apabila lebih dari 500m

Berdasarkan hal tersebut maka pada jalur pedestrian akan dibuat teduh dengan menempatkan vegetasi pada sepanjang pedestriannya. Dan harus ada fasilitas untuk mengurangi kelelahan dengan membuat jalur pemberhentian pada jalur pedestriannya sebagai tempat beristirahat yaitu dengan menyediakan tempat duduk.

2) Penyediaan elemen street furniture

Perancangan perabot Jalanan (*street furniture*)

Berdasarkan kebutuhan yang didapat atas analisa data di lingkungan jalan kantor dan jalan Pasuketan, maka di dapat prioritas perancangan *street furniture* yaitu kursi taman, rak sepeda, wc umum *portable* , lampu jalanan, tempat sampah, tiang penunjuk jalan, papan keterangan gedung, pot tanaman, toko bergerak, dan beberapa elemen pendukung lainnya.

a) Bangku Jalan

Bangku jalan adalah bangku yang ditempatkan di pinggir jalan sebagai bagian dari perabot jalan, khususnya ditempatkan di kawasan pejalan kaki khususnya di kawasan wisata atau pertokoan, maupun taman kota. Bangku biasanya diduduki untuk beristirahat, makan makanan ringan (*sandwich*), dan di taman sering digunakan sebagai

tempat berkumpul dan bertemu. Kebutuhan akan bangku taman di area kota tua yang terpenting yaitu

3) Kebutuhan simbolik

Kebutuhan simbolik disini lebih kepada citra atau image dari bangku jalan, yaitu :

- Menciptakan kota (sesuai konsep kota tua Cirebon)
- Mengandung makna budaya setempat yang tinggi.
- Integrasi dengan elemen *Street Furniture* lainnya
- Memiliki arti dan makna kebudayaan sekitar di setiap detailnya.

4) Image desain



Gambar 1. Mind mapping desain bangku jalanan di kota tua Cirebon

Jalanan diilhami dari perpaduan antara akulturasi kebudayaan yang ada di Cirebon di wakili oleh batik Megamendung dengan gaya *colonial art deco* yang merupakan gaya yang tengah di minati di abad ketika kota tua Cirebon didirikan.

5) Ergonomi/antropometri bangku jalanan

Standar ergonometic dan antropometri dari bangku jalan di sesuaikan dengan standar yang ada di dunia. Standar duduk di area umum dengan zona sirkulasi kepadatan rendah, karena bangku jalan memang di gunakan sebagai sarana istirahat yang nyaman mungkin sehingga zona yang di pakai yakni zona dengan sirkulasi terluas.



Gambar 2. posisi ergonomic di bangku taman kota tua Cirebon dengan perhitungan zona kepadatan rendah

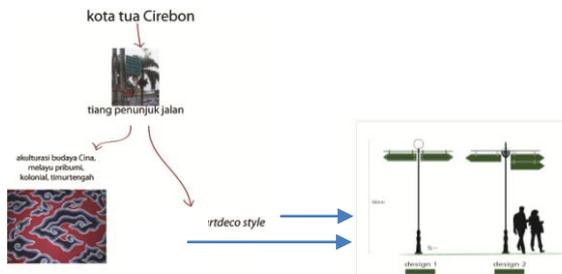
a) Tiang petunjuk jalan

Tiang petunjuk jalan adalah tiang sebagai tempat tahutan penunjuk suatu kawasan tertentu di peruntukan bagi pengguna jalan baik jalan raya maupun trotoar agar tidak tersesat. Kebutuhan simbolik disini lebih kepada citra atau image dari tiang petunjuk jalan, yaitu :

1. Menciptakan kota (sesuai konsep kota tua Cirebon)
2. Integrasi dengan lingkungan sekitar.

3. Memiliki kesan romantis
4. Integrasi dengan elemen *Street Furniture* lainnya
5. Memiliki arti dan makna kebudayaan sekitar di setiap detailnya.

b) *Image desain tiang penunjuk jalan*



Gambar 3. Mind map papan penunjuk

Proses desain tiang penunjuk jalan di rancang ulang karena papan yang ada tidak terintegrasi dengan kondisi konsep dari kota tua Cirebon, papan penunjuk jalan sangat penting di re-design karena sebelum turis datang ke kota tua Cirebon maka pertama yang harus mereka cari adalah arah menuju ke sana dengan melihat ke papan penunjuk jalan.

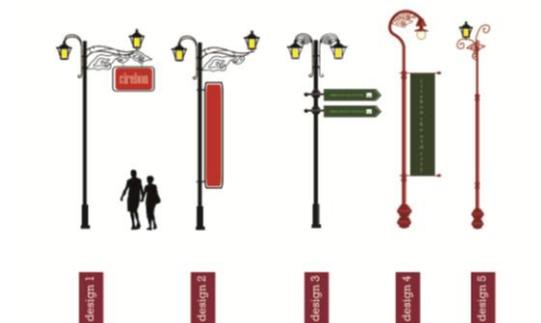
c) *Lampu jalanan*

Lampu jalan adalah lampu yang digunakan untuk penerangan jalan di malam hari sehingga pejalan kaki, pesepeda dan pengendara dapat melihat dengan lebih jelas jalan yang akan dilalui pada malam hari, sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas dan keamanan dari para pengguna jalan.

d) *Kebutuhan simbolik*

Kebutuhan simbolik disini lebih kepada citra atau image dari tiang petunjuk jalan, yaitu :

1. Menciptakan kota (sesuai konsep kota tua Cirebon)
2. Integrasi dengan lingkungan sekitar
3. Memiliki kesan romantis Integrasi dengan elemen *Street Furniture* lainnya
4. Memiliki arti dan makna kebudayaan sekitar di setiap detailnya.



Gambar 4. Image desain lampu jalanan

6) *Ruang Terbuka*

Ruang terbuka publik dalam suatu kawasan berfungsi sebagai simpul dan sarana komunikasi pengikat sosial untuk menciptakan interaksi antar kelompok masyarakat (Carr, 1992). Atas dasar fungsi tersebut maka ruang terbuka diperlukan untuk suatu kawasan terutama yang akan ditujukan sebagai kawasan wisata kota tua. Ruang terbuka pada suatu kawasan tersebut akan digunakan sebagai tempat untuk beristirahat, area untuk parkir, yang tentu dilengkapi dengan fasilitas penunjangnya antara lain seperti kios mobil yang menjual makanan dan minuman khusus ciri kota Cirebon, toilet umum mobil.

7) *Landmark*

Landmark pada suatu kawasan merupakan elemen yang dapat berfungsi sebagai alat orientasi bagi pengamatnya. Pada suatu kawasan yang memiliki satu bentuk bangunan yang berkarakter kuat seringkali dapat menjadi landmark atau penanda. Namun landmark juga dapat berupa sebuah *sculpture* yang akan menandai adanya suatu tempat. Kawasan kota tua Cirebon tercabang dalam 3 koridor jalan , dalam koridor jalan Yos Sudarso, jalan kearah pelabuhan dan jalan Pasuketan, sehingga pertemuan antara ketiga cabang jalannya membentuk bundaran yang saat ini di tempatkan jam besar. Jika sculpture dapat ditempatkan di pertigaan area kawasan kota tua, maka akan menjadi “gerbang penanda” bagi kawasan kota tua Cirebon yang mengandung nilai sejarah, yang dapat dilihat dari beberapa arah jalan.

8) *Way finding dan signed system*



Gambar 5. Posisi dari arah jl. Yos Sudarso ke arah jl. Pasuketan

Berdasarkan foto diatas, wayfinding dinilai kurang tepat karena pengendara awam sulit membaca wayfinding yang terletak di depan gedung BAT. Hal-hal yang dinilai kurang dari wayfinding tersebut:

1. Posisi
Posisi tiang wayfinding perlu dikaji ulang karena dinilai masih kurang memudahkan pengguna jalan.
2. Desain
Perlu penyesuaian desain pada wayfinding tersebut. Bentuk tiang ada sekarang masih mengikuti bentuk tiang pada umumnya di kota-kota lain di Indonesia. Bentuk tiang dapat disesuaikan dengan keadaan

sekitar dimana masih banyak terdapat bangunan bekas peninggalan jaman kolonial.

3. Kelengkapan informasi
4. Informasi petunjuk arah dinilai masih dangkal. Dapat ditambah informasi- informasi lain yang lebih memudahkan pengguna jalan. Tapi tetap harus lugas dan efisien tanpa mengurangi estetika yang ada.



Gambar 6. Posisi dari arah jl. Kebumen ke arah jl. Pasuketan

Apabila wayfinding tersebut dilihat dari jl. Kebumen (Foto B), kurang terbaca, karena wayfinding mengarah ke jl. Yos Sudarso. Harus jalan belok dulu ke jl. Pasuketan agar wayfinding dapat terbaca.



Gambar 7. Tiang petunjuk jalan Pasuketan

Dapat dilihat dari foto C, kondisi tiang petunjuk jalan kurang terawat ditandai dari warna cat yang sudah luntur dan terdapat karat pada bagian tiang, pada bagian plat nama, warna juga sudah pudar sehingga cukup mengganggu pembacaan juga mengurangi estetika yang ada.

9) Analisis Warna Wayfinding

Tatawarna yang kontras, warna terang diatas dasar yang gelap menjadikan sebuah tanda jadi lebih mudah dibaca dan lebih terbaca dari jarak yang lebih jauh.

10) Fungsi Utama Wayfinding

1. Menunjukkan tempat dan apakah tempat tersebut dapat dicapai semua orang.
2. Menyatakan bahaya (kalau diperlukan)
3. Pengenal (terhadap hal yang khusus, misal parkir untuk tamu, pusat informasi, pertolongan darurat)

4. Pengaturan (tanda berhenti, larangan parkir, satu arah)

11) Analisis Tipografi Wayfinding

1. Jenis font yang digunakan merupakan *Sans Serif* (tanpa kait).
2. Warna font yang digunakan adalah putih dengan warna latar belakang hijau.
3. Menggunakan huruf besar / kapital di setiap penerapannya.

12) Analisa Aspek Revitalisasi Kawasan Kota Tua Cirebon

Bangunan peninggalan Belanda yang sekarang masih difungsikan dikawasan kota tua Cirebon khususnya di jalan Pasuketan adalah gedung BAT dan gedung Bank Mandiri keduanya masih dalam kondisi yang relative baik. Tepat berada di sebelah gedung Mandiri, terdapat Klenteng yang sudah berusia ratusan tahun yang sekarang dalam kondisi yang memerlukan perbaikan. Dan Klenteng juga terdapat di jalan talang tepatnya di sebelah gedung BAT. Selain bangunan peninggalan colonial yang sarat dengan detail arsitektur yang indah, keberadaan Klenteng juga dapat berpotensi menjadi salah satu bagian dari historical kawasan yang akan bisa menjadi daya tarik tertentu bagi kawasan kota tua Cirebon. Potensi lain adalah marka jalan yang cukup lebar dengan boulevard ditengahnya. Cirebon Mall yang di dalamnya juga terdapat hotel, deretan ruko, area Pelabuhan yang memiliki ruang terbuka ditengahnya dengan pemandangan laut, kapal dan beberapa peninggalan bangunan Belanda yang masih utuh, sangat potensial untuk dapat menunjang area kota tua sebagai kawasan yang lengkap dengan fasilitas-fasilitas yang menghibur pada sebuah kawasan. Namun secara keseluruhan kawasan belum tertata dengan baik. Belum terlihat adanya kesinambungan antar bagian-bagian elemen kotanya. Ada 1 buah gedung kuno dengan detail indah khas arsitektur colonial di ujung jalan pasuketan tepat di sebrang gedung BAT kondisi gedung yang Nampak tidak bertuan, sangat memprihatinkan. PKL atau pedagang kaki lima berjejer menempati trotoar/pedestrian didepan jalannya menambahkan situasinya nampak kumuh. Demikian juga bangunan-bangunan kolonial di area pelabuhan, meskipun hampir semua masih difungsikan sebagai kantor, namun kondisi fisik bangunan terlihat tidak dirawat dengan baik dan terkesan ada pembiaran terhadap kerusakan di beberapa bagian fasad bangunannya. Keadaan tersebut apabila tidak dilakukan penanganan yang serius dikhawatirkan kondisinya akan semakin buruk. Hal tersebut tentu akan merupakan ancaman serius bagi kota secara tidak langsung, karena dapat mempercepat penurunan kualitas fungsional, visual maupun lingkungannya.

Salah satu upaya perbaikan lingkungan adalah melalui revitalisasi kawasan. Upaya tersebut harus dilakukan secara terpadu dan melibatkan semua aspek yang terkait, baik yang sifatnya fisik dan non fisik maupun para actor pelakunya (Effendi, 2001). Persoalan yang sering muncul dalam pengembangan suatu

kawasan, dalam hal ini kawasan bersejarah (cagar budaya) ada 3 unsur (3 Elemen Penggerak dalam Pembangunan Kota) yaitu masyarakat (people) yang menempati kawasan tersebut. Unsur kedua adalah pihak pemerintah (power) yang mempunyai kewenangan dalam penentuan jenis pemanfaatan kawasan, dan unsur ketiga adalah pihak swasta (profit) yang turut berperan dalam pembangunan kota.

Unsur masyarakat dan sejarah sering diabaikan sehingga terjadi ketidakseimbangan tuntutan dan kebutuhan, oleh karena itu agar upaya pelestarian kawasan cagar budaya dapat berhasil yang utama harus dilakukan adalah mendekati, mengimbuu dan menyadarkan para penentu kebijakan dan pihak swasta tentang pentingnya pelestarian kawasan sebagai salah satu cara melindungi warisan budaya (Budihardjo, 1993) Kawasan historis (bersejarah) adalah kawasan dengan kekayaan sejarah dan budaya serta merupakan salah satu jejak peninggalan masa lalu dari sebuah kota atau kawasan. Salah satu usaha untuk memelihara, menjaga dan mempertahankan kawasan bersejarah adalah dengan revitalisasi. Revitalisasi merupakan salah satu kegiatan dalam pelestarian, sebagai upaya untuk menata kembali suatu wilayah melalui peningkatan kualitas fisik dengan tujuan meningkatkan vitalitas sosial, ekonomi, dan lingkungan fisik wilayah tersebut (Dokumen Pecinan dalam Hesti, 2005). Pengertian revitalisasi tersebut juga dapat diartikan menghidupkan kembali suatu kawasan yang sudah mati; meningkatkan kawasan yang sudah hidup; menyuntikan sesuatu yang baru (aktivitas dan bangunan) pada suatu kawasan. (Kimpraswil, 2003).

Berdasarkan atas kondisi yang ada dan kebutuhan akan adanya rencana untuk mewujudkan Cirebon sebagai kota wisata, revitalisasi yang akan diusulkan untuk dilakukan pada kawasan kota tua Cirebon adalah dengan menata ruang luar kawasannya, dengan penekanan terhadap pengolahan pedestrian yang menarik dan menghibur, lengkap dengan fasilitas penunjangnya. Menyuntikkan suatu kegiatan dan fungsi baru pada kawasannya. Melakukan preservasi pada bangunan-bangunan kolonialnya.

Beberapa usulan pragmatis untuk revitalisasi pusat kota lama di kota-kota besar di Indonesia, pada beberapa pointnya dapat digunakan sebagai konsep pengembangan di kawasan kota tua Cirebon diantaranya adalah :

- 1) Pengaturan kembali arus / sirkulasi lalu lintas agar bangunan dan lingkungan yang kuno yang masih bertahan itu dapat terintegrasi dengan penataan pedestrian, fasilitas bangunan penunjang, transportasi umum, kendaraan pribadi dan jalur bersepeda.
- 2) Perencanaan dan perancangan lengkap tata ruang luar perkotaan yang mengacu pada kekhasan nuansa yang bernafas kuno. Tata lampu untuk menerangi bangunan kuno terutama sekali pada bagian atapnya atau berupa deretan lampu-lampu kecil yang dapat lebih menonjolkan permainan bidang atas dari bangunan.

- 3) Penyusunan rencana kegiatan bazar, pameran atau pementasan seni budaya diruang terbuka atau Taman dan bila perlu sepanjang jalan ditutup untuk arus kendaraan pada saat-saat tertentu.
- 4) Penanaman pohon, semak, penutup tanah, rerumputan, pot bunga, pot gantung, tanaman menjalar dan lain-lain yang dapat menyejukkan suasana kawasan
- 5) Perubahan jalan aspal menjadi jalan bertekstur selain agar kendaraan bermotor berjalan melambat sekaligus dapat menambah keindahan lingkungan
- 6) Membuat jalur pedestrian yang akan menikmati suasana kawasan

3. Kesimpulan

Dalam perencanaan sebuah kota, haruslah berpihak pada masa lalu, dirancang pada masa kini, tetapi dipakai dimasa yang akan datang, untuk itu perlu kepekaan mengelaborasi masalah di masa yang akan datang agar produk dan proses perancangannya mampu mengakomodasi dengan baik kegiatan yang akan diwadahi. Kota harus menjadi "the happy place", ruang kota harus dibuat mengacu pada kebahagiaan manusiannya, kota yang bahagia akan menghasilkan generasi yang bahagia. Kota selama ini terlalu "male-oriented" dan memanjakan kendaraan bermotor, maka kota harus dibuat inklusif. Ramah terhadap pejalan kaki, anak, wanita dan kaum minoritas lainnya.

Dalam rangka menyiapkan wisata kawasan kota tua Cirebon, menyelamatkannya dari kemerosotan kualitas fungsi dan visual kota yang bersejarah dan menjadikan kawasan tersebut menarik warga untuk datang menggunakan ruang kotanya untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat menghibur dan rekreatif, antara lain dengan menambahkan dan memperbaiki beberapa fungsi dan fasilitas baru ke dalam kawasan, menata pedestrian sebagai jalur yang menyenangkan untuk menikmati kawasannya dalam pergerakan yang lambat. Ide usulan rancangan pedestrian di boulevard jalan Pasuketan, adalah melengkapi pedestrian dengan beberapa sarana, sebagai berikut:

- 1) Alternatif Re-design Lingkungan Urban
- 2) Membuat jalur sepeda (90-120 cm)
- 3) Parkir mobil parallel disepanjang jalur lambat (200-400 cm)
- 4) Membuat jalur ditengah dengan pengerasan yang dilengkapi dengan taman, bangku taman, tempat sampah, parkir sepeda, lampu jalan dan nama /keterangan arah jalan -125 cm)
- 5) Memperlebar jalur pedestrian untuk pejalan kaki (90-125 cm)
- 6) Menghijaukan boulevard dengan penataan lansekap lengkap dengan elemen penunjang yang membagi jalan Pasuketan dan jalan Kantor

Pengadaan fasilitas parkir parallel di tempatkan hanya disepanjang jalan Pasuketan yang memiliki badan jalan yang relative lebar dan dimana terdapat pemandangan bangunan kuno yang relative panjang dan menerus disepanjang jalannya. Rancangan pedestrian yang kuat

tersebut akan diimbangi dengan diperkuatnya beberapa fungsi bangunan yang ada di kawasan kota tua, seperti Cirebon Mall dan Hotel Penta sebagai penunjang kawasan, memperbaiki dan menata PKL agar menjadi tempat yang baik sekaligus menarik dengan membuat desain kios mobil dan gerobak souvenir yang berkarakter serta membuka area untuk wisata kuliner yang saat ini berfungsi sebagai ruko tepatnya terletak bersebrangan dengan gedung tua BAT dan Cirebon Mall, sehingga akan menjadi suatu area yang memiliki daya tarik tersendiri bagi penduduk local bahkan wisatawan local dan domestic untuk datang, menarik investor dan aktifnya kegiatan ekonomi disana. Diharapkan dalam jangka panjang kawasan tersebut akan berfungsi sebagai wadah social, budaya dan ekonomi.

Rancangan pedestrian diatas, dengan investasi yang cukup besar, maka akan dibuat sesuai dengan konsep revitalisasi yaitu memperkuat dan atau menambahkan fungsi bangunan dan kawasan yang sudah ada diantaranya dengan :

- a. Pelabuhan yang memiliki ruang terbuka ditengah areanya, dengan pemandangan laut dan kaya dengan bangunan kuno, akan direkomendasikan sebagai ruang terbuka public yang menyenangkan dan memberi kegembiraan. Untuk itu akan disiapkan ruang terbuka di area pelabuhan untuk beristirahat, berkumpul, bermain, kegiatan wisata kuliner, belanja souvenir/kerajinan kota Cirebon, berinteraksi antar komunitasnya dan menyediakan tempat parkir yang luas untuk kendaraan bermotor termasuk bis-bis besar. Melengkapi area tersebut dengan restroom-trailer, bangku taman, lampu jalan, tempat sampah dan sebagainya, yang di teduhi dengan pepohonan jenis peneduh dan lansekap yang lengkap dengan armatur taman, yang akan membentuk ruang tertentu secara spikologis dan dapat mengarahkan sirkulasi dan kegiatan yang terjadi di dalam plaza atau ruang terbuka tersebut.
- b. Mengusulkan bangunan gudang pelabuhan sebagai Museum Transportasi Hindia Belanda, dengan ruang terbuka serta fasilitas yang disebutkan diatas sebagai ruang luarnya
- c. Membuat 'sculpture' sebagai landmark bagi kawasannya, di pertigaan jalan yang menghubungkan ke tiga ruas jalan di kawasan kota tua Cirebon, yaitu jalan Yos Sudarso, jalan menuju ke Pelabuhan dan jalan Pasuketan
- d. Mengolah fasad Cirebon Mall untuk mewujudkan terjadinya kontinuitas visual, sehingga dapat memperkuat suasana estetika visual kawasannya. Selain agar secara spikologis perubahan fasad dan tata ruang luarnya, mengundang masyarakat tertarik untuk datang, dan akan menjadi salah satu penunjang dan alasan masyarakat untuk datang kekawasan tersebut. Menata kembali lingkungan ruang luar Cirebon Mall sehingga mengarahkan pencapaian ke dalam bangunan terlihat jelas, baik untuk pejalan kaki maupun yang berkendara. Menambah unsur air pada lansekapnya, agar udara panas dapat terserap ke permukaan air dan menguapkan kembali ke

sekitar bangunan dan memberikan kelembaban atau kesejukan.

- e. Penggunaan bata merah pada sebagian fasad bangunan akan terintegrasi dengan beberapa gate yang bercirikan arsitektur Hindu yang dipilih Cirebon sebagai ciri khas dari kotanya, yang ada disekitar bangunan. Penambahan penggunaan atap pada sebagian masa bangunan pada mall Cirebon, disamping menggambarkan ciri khas bangunan di iklim tropis akan tampak menyatu sebagai urutan sequen secara visual pada bangunan kuno/kolonial seperti gedung BAT dan Mandiri dikawasan tersebut. Pengolahan bagian entrance bangunan yang lebih terbuka dan memilih menggunakan material kaca yang bersifat transparan pada bagian dindingnya bertujuan agar terkesan lebih mengundang pengunjung untuk datang.

Jalur pedestrian yang bersifat menghibur dapat pula digunakan sebagai "jogging track", dimana ditempatkan penyebrangan bagi pejalan kaki yang akan menghubungkan antar jalannya.

- a. Alternative pedestrian tanpa jalur parkir mobil parallel, ada di sepanjang jalan Kantor tepatnya didepan gedung Mandiri sampai dengan di area Pelabuhan.
- b. Area parkir mobil dan fasilitas ruang terbuka hijau untuk kepentingan wisatawan local dan domestic di tempatkan di pelabuhan, sebuah tempat yang luas dengan pemandangan laut dan kaya dengan bangunan kuno.

Lokasi yang akan direkomendasikan sebagai ruang terbuka public.

1. Konsep Perencanaan Kawasan Kota tua Cirebon, akan membagi lokasi menjadi 2 bagian karakter distrik yang masing-masing memiki alternatif unik dengan potensi pengembangan beserta fasilitasnya masing-masing. Pengembangan membagi kawasan ini kemudian dibagi 2 (dua) distrik sebagai berikut :
 - Distrik Satu → Distrik sentra bisnis (dikawasan jalan Pasuketan)
 - a. Luas Area : ha
 - b. Konsep Perencanaan : restorasi, revitalisasi dan beautification Kawasan
 - c. Karakter Kawasan : Historik, Welcoming (mengundang), menghibur,
 - d. Fungsi Kawasan : wisata, perkantoran namun juga , sebagai penunjang kawasannya,
 - e. Aktifitas Kawasan : Perkantoran, Komersial (F&B), Meeting Point Plaza, Hotel/Penginapan,
 - f. Konsep Perencanaan : Titik berat pengendalian pada ruas jalan Pasuketan, khususnya pada pedestrianisasi, penambahan vegetasi/ruang hijau, perbaikan fasad bangunan yang akan saling menguatkan antar bangunannya secara visual.

- Distrik Dua → Distrik sentra ruang terbuka, sentra ekonomi, bisnis dan perdagangan di kawasan pelabuhan jalan
- a. Luas Area : ha
- b. Konsep Perencanaan : restorasi dan revitalisasi
- c. Karakter Kawasan : Historic,
- d. Fungsi Kawasan : Budaya dan Pelayanan Masyarakat
- e. Aktifitas Kawasan : Museum, teater seni, galeri seni, tempat istirahat dan pertemuan, souvenir shops, F&B, kantor , taman
- f. Konsep Perencanaan : Penyediaan ruang terbuka, area parkir

Desain wayfinding tinggi 560 cm, diharapkan penunjuk jalan ini menjadi solusi yang tepat. Pemilihan warna, dimana tetap mempertahankan warna hijau, karena warna ini sudah diterima oleh masyarakat Indonesia pada umumnya sebagai warna yang dipakai untuk wayfinding di jalan raya. Bentuk tiang merupakan perpaduan gaya Cirebon dan Art Deco, dimana pemilihan gaya Art Deco guna sinergi dengan kondisi di lingkungan Jl. Kantor – Jl. Pasuketan yang didominasi oleh bangunan-bangunan bekas peninggalan kolonial.

Penempatan wayfinding dapat di beberapa titik lokasi berikut :

1. Ujung Jl. Yos Sudarso yang menuju Jl. Pasuketan sebelah kiri jalan. Arah: RS Gn. Jati , Keraton
2. Percabangan Jl. Pasuketan dengan Jl. Kebumen. Arah: RS Gn. Jati , Keraton
3. Percabangan Jl. Pasuketan dengan Jl. Talang. Arah: RS Gn. Jati
4. Percabangan Jl. Kantor dengan Jl. Benteng (sudut pandang dari Jl. Kantor Arah : Stasiun Kereta Api, RS Pelabuhan Cirebon
5. Percabangan Jl. Benteng dengan Jl. Kantor (sudut pandang dari Jl. Benteng) Arah: Bank BI, Kantor Pos, Gereja St. Yusuf
6. Bundaran Taman Arah: Pelabuhan, Kantor Pos, Gereja St. Yusuf

Agar nuansa Kota Tua terasa kental, sebaiknya billboard/papan reklame tidak berada di kawasan ini. Billboard merupakan bentuk media komersil yang cenderung modern, sehingga tampilannya dapat menimbulkan kontras dengan wilayah ini (Kota Tua). Jadi sebaiknya billboard tersebut dapat dipasang minimal berjarak 100 meter dari Jl. Kantor – Jl. Pasuketan atau 1 blok diluar wilayah tersebut.

2. Saran Desain Tipografi

Pemilihan *font* Deco Neo berlandaskan pertimbangan area kajian wilayah dimana percampuran elemen Eropa, China dan Hindu dan Islam. Akan tetapi elemen yang paling kuat ditampilkan di area kajian, yaitu bangunan-bangunan peninggalan bangsa Eropa, yang bergaya Art Deco. Deco Neo juga bersifat formal, sehingga tidak bermasalah dalam penerapan pada kajian ini.

Brand wilayah kajian ini bernama “Kota Toea Tjirebon”, dimana menggunakan ejaan lama seperti lafal “u” menggunakan “oe” pada kata “toea”, dan lafal “ci” menggunakan “tji” pada kata “Tjirebon”.

Pemberian *Brand* pada wilayah kajian ini, agar dapat menciptakan suatu nilai jual kepada masyarakat umum. Khususnya masyarakat luar Cirebon agar dapat mengunjungi wilayah ini, dan diharapkan dapat menjadi tempat wisata nasional maupun internasional.

3. Saran Icon

1) Icon bank Mandiri

Penulis mengkaji foto gedung bank Mandiri tampak depan agar dapat dibuat *icon*-nya. Garis merah merupakan bentuk dasarnya. Mulai dari sisi bawah, sisi samping kiri-kanan, hingga sisi atap gedung. Garis biru menandakan bentuk pintu dan jendela pada bagian dasar gedung. Cukup dengan bentuk lengkung pada bagian atas pintu dan jendela, sudah mencirikan bangunan ini, terkecuali dua jendela di kedu bagian ujung. Garis hijau sebagai penanda bentuk jendela pada lantai 2. Agar harmoni dengan bentuk *icon* keseluruhan, maka detail ornamen pada jendela tidak ditampilkan. Penggunaan warna abu pada keseluruhan *icon*, bermaksud memberikan makna “stabil” karena bank harus stabil (konsisten) dalam pelayanannya.

2) Icon gedung BAT

Selanjutnya Penulis mengkaji foto gedung BAT tampak depan agar dapat dibuat *icon*-nya. Tidak semua bagian gedung BAT diilustrasikan, hanya bagian gedung yang berada di ujung kiri (bila dilihat dari Jl. Pasuketan). Garis merah merupakan bentuk dasar dari gedung BAT. Sisi-sisi yang diilustrasikan yaitu sisi bawah (dasar), samping kiri-kanan dan atas (atap) gedung. Garis hijau mengilustrasikan kaca-kaca jendela yang berada di bagian bawah. Bentuk lengkung inilah yang menjadi ciri khas dari gedung ini. Garis biru mengilustrasikan kaca-kaca jendela pada bagian tengah dan atas gedung. Warna-warna yang dipakai pada *icon* selaras dengan warna gedung aslinya, yaitu warna coklat muda pada bagian dasar gedung (warna keramik), warna putih gading pada bagian tengah gedung, dan warna coklat pada bagian atas (atap).

3) Icon pelabuhan

Penulis buat *Icon* pelabuhan menggunakan bentuk kapal. Pertimbangan menggunakan bentuk kapal karena pelabuhan merupakan kawasan hilir mudik kapal-kapal yang bermuatan. Tidak ada benda maupun bangunan yang secara simbolis menarik menjadi *icon* pelabuhan di kawasan ini selain objek kapal. Bentuk kapal yang dijadikan referensi merupakan kapal yang berukuran sedang, tidak terlalu besar karena pelabuhan ini terbatas pada kapal-kapal berukuran kecil dan sedang. Penggunaan warna coklat pada dasar kapal tidak bermakna spesifik. Penggunaan warna biru pada *body* agar tercipta kontras dengan warna putih di bagian atas kapal, yang pada penerapan di kapal

aslinya agar dari jarak kejauhan, kapal lain dapat melihat lebih jelas keberadaan kapal ini. Penggunaan warna kuning memberikan kesan ceria pada *icon* ini.

4) *Icon Kelenteng*

Bentuk bangunan yang dijadikan *Icon* kelenteng yaitu kelenteng yang berada di jalan Talang. Garis biru merupakan bentuk dasar dari kelenteng dari dasar bangunan, samping kiri-kanan, dan bagian atap. Garis putih mengilustrasikan bentuk lingkaran yang ada di bagian tampak depan kelenteng. Ornamen yang rumit tidak diilustrasikan agar *icon* tetap sederhana. Penggunaan warna berdasarkan warna-warna pada bangunan aslinya yang sangat khas yaitu warna merah dan hijau.

- [3] Joseph De Chiara & LeeE Koppelman. 1975. *Site Planning Standart*. NewYork : Regional Plan Association, Inc.
- [4] Prof. Ir. Eko Budihardjo, MSc. 1991. *Arsitektur Dan Kota di Indonesia*. Bandung : Penerbit Alumni.
- [5] Markus, Zahud. 2008. *Model Baru Perancangan Kota Yang Berkontekstual*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius
- [6] Kurniawan. 2001. *Semiologi Roland Barthes*. Magelang: Indonesiatera.

Daftar Pustaka

- [1] Manurung, Parmonangan. 2009. *Desain Pencahayaan Arsitektural_ Konsep Pencahayaan Artificial pada Ruang Eksterior*, Yogyakarta: Penerbit Andi
- [2] Melville C. Branch. 1995. *Comprehensive City Planning:Introduction & Explanation*. Amerika: The Planner Press of the American Planning Association