

SKRIPSI 48

**TRANSFORMASI POLA PERPETAKAN
BLOK KOTA JALAN PASUKETAN –
PELABUHAN, KOTA CIREBON.**



**NAMA : ILYA SAPTARINI
NPM : 2015 420 091**

PEMBIMBING: DR. IR. Y. KARYADI K, MT.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 4339/SK/BAN-
PT/Akred/PT/XI/2017 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 4501/SK/BAN-PT/Akred/S/XI/2019**

**BANDUNG
2020**

SKRIPSI 48

**TRANSFORMASI POLA PERPETAKAN
BLOK KOTA JALAN PASUKETAN –
PELABUHAN, KOTA CIREBON.**



**NAMA : ILYA SAPTARINI
NPM : 2015 420 091**

PEMBIMBING:

DR. IR. Y. KARYADI KUSLIANSJAH, MT.

**PENGUJI :
ANINDHITA N. SUNARTIO, ST., MT.
DR. GIOSIA PELE WIDJAJA**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 4339/SK/BAN-
PT/Akred/PT/XI/2017 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 4501/SK/BAN-PT/Akred/S/XI/2019**

**BANDUNG
2020**

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI

(Declaration of Authorship)

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ilya Saptarini
NPM : 2015 420 091
Alamat : Jln. Cipaku 1 Komplek Pajak no.5, Bandung
Judul Skripsi : Transformasi Pola Perpetakan Blok-Kota Jalan Pasuketan-
Pelabuhan, Kota Cirebon. (Dilihat Dari Periodisasi ≤1946 dan
2019-2020)

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika dikemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplagiarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, 14 Mei 2020

Ilya Saptarini

2015 420 091

Abstrak

TRANSFORMASI POLA PERPETAKAN BLOK-KOTA JALAN PASUKETAN-PELABUHAN, KOTA CIREBON.

Oleh
Ilya Saptarini
NPM: 2015420091

Kota Cirebon, merupakan salah satu kota dengan peradaban tertua di Indonesia. Kota Cirebon merupakan kota kuno yang telah berdiri ratusan tahun, pertumbuhan dan perkembangan yang terjadi pada kota Cirebon jauh melebihi kota-kota besar di Pulau Jawa seperti Jakarta, Surabaya, ataupun Semarang. Kota Cirebon, khususnya blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan yang merupakan bagian dari kawasan kota tua pun mengalami perkembangan yang cukup signifikan dikarenakan letaknya yang berada di antara kawasan Pelabuhan (pada sisi Timur) yang merupakan pusat kegiatan ekonomi dan kawasan permukiman komersil seperti; pecinan dan kp. Arab (pada sisi Barat-Barat Daya) yang memiliki tingkat aktivitas yang tinggi.

Lynch menyatakan bahwa rona lingkungan secara fisik serta nilai kultural dan adat masyarakat sebagai faktor yang akan membentuk lingkungan dengan karakter yang unik dan khas. Menjadikan keberadaan sebuah *urban generator* ataupun tata letak lingkungan akan sangat berpengaruh pada perkembangan sebuah kawasan pada kota. Sebagai blok-kota yang terhimpit oleh dua titik *urban generator* sekaligus, menjadikan blok tersebut tertuntut untuk berkembang menyesuaikan kondisi lingkungan sekitarnya. Blok-kota ini terdampak pertumbuhannya secara pola, tipe, dan setting fisiknya.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan metode kualitatif-kuantitatif. Penelitian ini melakukan analisa terhadap blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan terhadap keberadaan pola perpetakan tua (telah hadir pada periodisasi ≤ 1946) dan membandingkannya pada kondisi saat ini sehingga terlihat faktor dan jenis kecenderungan transformasi yang berkembang di dalam blok-kota. Penelitian dilakukan dengan memecah blok-kota menjadi 14 segmen pembacaan yang terbagi berdasarkan garis petak persil periodisasi ≤ 1946 .

Hasilnya, kecenderungan transformasi terbagi menjadi 3 kategori. Pertama, adanya kecenderungan hancurnya sebagian batas petak persil (tidak hancur secara penuh) mengindikasikan adanya bukti bahwa perkembangan yang terjadi sampai saat ini masih mengikutsertakan keberadaan batas petak lama sebagai acuan yang dipertahankan. Kedua, adanya kecenderungan pertumbuhan massa yang bertambah pada persil-persil dengan keadaan pola sebaran yang berubah pula, terbaca pada 7 segmen dari total 14 segmen pembacaan. Ketiga, kecenderungan transformasi pada blok kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan adalah terjadinya pembelahan blok persil sehingga menjadikan pola persil mengecil dari waktu ke waktu.

Kata-kata kunci: Blok kota, Kota Cirebon, Pelabuhan, Persil, Pola Perpetakan.

Abstract

PLOT PATTERN TRANSFORMATION OF PASUKETAN-PELABUHAN STREET OF URBAN-BLOCKS, CIREBON CITY.

by

Ilya Saptarini
NPM: 2015420091

Cirebon City, is one of the oldest civilized cities in Indonesia. Cirebon, is an ancient city that has been established for hundreds of years, the growth and development that occurred in the city of Cirebon far exceeds the big cities on Java Island such as Jakarta, Surabaya, or Semarang. Cirebon City, especially in the Pasuketan-Pelabuhan Street city blocks which are part of the old city area also experienced significant development due to their location between the Cirebon Port area (on the East side) which is the center of economic activity and commercial residential areas such as; Chinatown and Arabic settlements (on the Southwest-Southwest side) which has a high level of activity.

Lynch states that the physical environment as well as the cultural values of the community are factors that will shape the environment with a unique character. Making the existence of an urban-generator or environmental layout will greatly affect the development of an area in the city. As a city-block of Pasuketan-Pelabuhan Street squeezed by two urban-generator at once, making the block is required to develop to adjust the conditions of the surrounding environment. These city-blocks are affected by their growth in patterns, types, and physical settings.

This research is a descriptive study with quantitative-qualitative methods. This study analyzes the city block of Pasuketan-Pelabuhan Street on the existence of old mapping patterns (already present in the period ≤ 1946) and compares them to the current conditions so that the factors and types of transformation trends that develop within the city-block can be seen. The study was conducted by breaking up city blocks into 14 reading segments divided by parcel plot line periodization ≤ 1946 .

The result, transformation tendencies are divided into 3 categories. First, the tendency for the destruction of some parcel boundaries (not completely destroyed) indicates evidence that developments that occur to this day still include the existence of old boundary plots as a reference to maintain. Secondly, there is a tendency for mass growth to increase in parcels with a changing pattern of conditions, read in 7 segments out of a total of 14 reading segments. Third, the tendency of transformation in the city block of Pasuketan-Pelabuhan Road is the division of parcel blocks which makes the parcels pattern shrink over time.

Keywords: *Cirebon City, Parcels, Plot Pattern, Port, Urban Blocks.*

PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepastakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh skripsi haruslah seijin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Fakultas Teknik Program Studi Arsitektur, Universitas Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Bapak Dr. Ir. Y. Karyadi K, Mt.. atas saran, pengarahan, dan masukan yang telah diberikan serta berbagai ilmu yang berharga.
- Dosen Penguji, Bapak Anindhita N. Sunartio, St., Mt. dan Dr. Giosia Pele Widjaja atas masukan dan bimbingan yang diberikan..
- Orang tua dan keluarga yang telah menyemangati dan mendoakan selama proses pengerjaan skripsi.
- Teman-teman yang baik hati dan rekan seperjuangan mengerjakan skipri Arkodeko ini.

Bandung, 14 Mei 2020

Ilya Saptarini

DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Abstract.....	iii
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.1.1. Perkembangan Kota Cirebon - Skala Makro.....	2
1.1.2. Masa Perkembangan Kawasan Pelabuhan - Skala Messo.....	4
1.1.3. Kawasan Pelabuhan Cirebon.....	6
1.2. Pertanyaan Penelitian	8
1.3. Tujuan Penelitian	8
1.4. Manfaat Penelitian	8
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	9
1.6. Metode Penelitian	9
1.6.1. Jenis dan Sumber Data	9
1.7. Sistematika Pembahasan	10
1.8. Kerangka Konseptual	11
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1. Pengertian Transformasi	12
2.1.1. Jenis Transformasi.....	12
2.2. Perkembangan Kota dan Pelabuhan (<i>Port City</i>)	13
2.3. Kajian Blok-Kota	17
2.3.1. Perkembangan Blok-Kota	18
2.4. Pengertian Petak Tanah dan Blok Persil	19
2.5. Teori Figure ground	21
2.5.1. <i>Urban Solids - Voids</i>	21

2.6. Konfigurasi Ruang dan Massa	24
2.7. Kerangka Teoritik	25
BAB 3 METODE PENELITIAN	26
3.1. Jenis Penelitian	26
3.2. Lokasi dan Waktu Penelitian	26
3.3. Teknik Pengumpulan Data.....	27
3.3.1. Observasi.....	27
3.3.2. Kajian Kepustakaan	27
3.4. Tahap Analisis Data.....	27
3.4.1. Prosedur Analisis Data.....	28
3.5. Tahap Penarikan Kesimpulan	30
3.6. Kerangka Penelitian.....	31
BAB 4 HASIL PENGAMATAN	32
4.1. Gambaran Umum Kawasan	32
4.1.1. Blok Kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan.....	34
4.1.2. Tinjauan Historis Blok-Kota Jalan Pasukean-Pelabuhan.....	35
4.1.3. Faktor Pembentuk Blok-Kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan	36
4.2. Massing Blok Kota Jalan Pasuketan - Pelabuhan	39
4.2.1. Pembacaan Solid-Void.....	40
4.2.2. <i>Land-Use</i>	41
4.3. Pemetakan.....	42
4.3.1. Periodisasi \leq 1946.....	42
4.3.2. Periodisasi 2019-2020.....	44
BAB 5 ANALISA ANALISA KECENDERUNGAN TRANSFORMASI BLOK KOTA JALAN PASUKETAN-PELABUHAN.....	46
5.1. Segmentasi	46
5.1.1. Analisis Segmen dalam Blok	47
5.1.2. Persebaran Segmentasi.....	48
5.2. Analisa Segmen 01	49
5.2.1. Batas-Batas Segmen 01.....	50
5.2.2. Potongan Segmen 01.....	51

5.2.3.	Klasifikasi 1: Segmen 01.....	52
5.2.4.	Klasifikasi 2: Segmen 01.....	52
5.3.	Analisa Segmen 02.....	53
5.3.1.	Batas-Batas Segmen 02.....	54
5.3.2.	Potongan Segmen 02.....	54
5.3.3.	Klasifikasi 1: Segmen 02.....	55
5.3.4.	Klasifikasi 2: Segmen 02.....	55
5.4.	Analisa Segmen 03.....	56
5.4.1.	Batas-Batas Segmen 03.....	57
5.4.2.	Potongan Segmen 03.....	57
5.4.3.	Klasifikasi 1: Segmen 03.....	58
5.4.4.	Klasifikasi 2: Segmen 03.....	58
5.5.	Analisa Segmen 04.....	59
5.5.1.	Pembahasan Segmen 04.....	60
5.5.2.	Potongan Segmen 04.....	60
5.5.3.	Klasifikasi 1: Segmen 04.....	61
5.5.4.	Klasifikasi 2: Segmen 04.....	61
5.6.	Analisa Segmen 05.....	62
5.6.1.	Pembahasan Segmen 05.....	63
5.6.2.	Potongan Segmen 05.....	63
5.6.3.	Klasifikasi 1: Segmen 05.....	64
5.6.4.	Klasifikasi 2: Segmen 05.....	64
5.7.	Analisa Segmen 06.....	65
5.7.1.	Batas-Batas Segmen 06.....	66
5.7.2.	Potongan Segmen 06.....	66
5.7.3.	Klasifikasi 01, Segmen 06.....	67
5.7.4.	Klasifikasi 02, Segmen 06.....	67
5.8.	Analisa Segmen 07.....	68

5.8.1. Pembahasan Segmen 07.....	69
5.8.2. Potongan Segmen 07.....	69
5.8.3. Klasifikasi 1: Segmen 07	70
5.8.4. Klasifikasi 2: Segmen 07	70
5.9. Analisa Segmen 08	71
5.9.1. Batas-Batas Segmen 08.....	72
5.9.2. Potongan Segmen 08.....	72
5.9.3. Klasifikasi 1: Segmen 08	73
5.9.4. Klasifikasi 2: Segmen 08	73
5.10. Analisa Segmen 09	74
5.10.1. Pembahasan Segmen 09.....	75
5.10.2. Potongan Segmen 09.....	75
5.10.3. Klasifikasi 1: Segmen 09	76
5.10.4. Klasifikasi 2: Segmen 09	76
5.11. Analisa Segmen 10	77
5.11.1. Pembahasan Segmen 10.....	78
5.11.2. Potongan Segmen 10.....	78
5.11.3. Klasifikasi 1: Segmen 10	79
5.11.4. Klasifikasi 2: Segmen 10	79
5.12. Analisa Segmen 11	80
5.12.1. Pembahasan Segmen 11.....	81
5.12.2. Potongan Segmen 11.....	81
5.12.3. Klasifikasi 1: Segmen 11	82
5.12.4. Klasifikasi 2: Segmen 11	82
5.13. Analisa Segmen 12	83
5.13.1. Pembahasan Segmen 12.....	84
5.13.2. Potongan Segmen 12.....	84
5.13.3. Klasifikasi 1: Segmen 12	85

5.13.4. Klasifikasi 2: Segmen 12.....	85
5.14. Analisa Segmen 13.....	86
5.14.1. Pembahasan Segmen 13.....	87
5.14.2. Potongan Segmen 13.....	88
5.14.3. Klasifikasi 1: Segmen 13.....	89
5.14.4. Klasifikasi 2: Segmen 13.....	89
5.15. Analisa Segmen 14.....	90
5.15.1. Pembahasan Segmen 14.....	91
5.15.2. Potongan Segmen 14.....	91
5.15.3. Klasifikasi 1: Segmen 14.....	92
5.15.4. Klasifikasi 2: Segmen 14.....	92
5.16. Kategorisasi Jenis Transformasi	93
5.16.1. Kategorisasi Segmen 01	94
5.16.2. Kategorisasi Segmen 02	94
5.16.3. Kategorisasi Segmen 03	95
5.16.4. Kategorisasi Segmen 04	95
5.16.5. Kategorisasi Segmen 05	96
5.16.6. Kategorisasi Segmen 06	96
5.16.7. Kategorisasi Segmen 07	97
5.16.8. Kategorisasi Segmen 08	97
5.16.9. Kategorisasi Segmen 09	98
5.16.10. Kategorisasi Segmen 10.....	98
5.16.11. Kategorisasi Segmen 11.....	99
5.16.12. Kategorisasi Segmen 12.....	99
5.16.13. Kategorisasi Segmen 13.....	100
5.16.14. Kategorisasi Segmen 14.....	100
5.17. Nilai Kategorisasi Transformasi	101
5.17.1. Nilai Kategorisasi T.1	101

5.17.2. Nilai Kategorisasi T.2	102
5.17.3. Nilai Kategorisasi T.3	103
BAB 6 SARAN & KESIMPULAN.....	104
6.1. Kesimpulan	104
6.1.1. Temuan	Error! Bookmark not defined.
6.2. Saran	107
DAFTAR PUSTAKA.....	
LAMPIRAN.....	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Pelabuhan Cirebon Tahun 1920-1930	1
Gambar 1.2 Peta Kota Cirebon sekitar abad 16-17'	2
Gambar 1.3 Peta Perkembangan Kota Cirebon 1500-1600	3
Gambar 1.4 Peta Perkembangan Kota Cirebon 1600-1800	3
Gambar 1.5 Peta Perkembangan Kota Cirebon 1800-1940	3
Gambar 1.6 Peta Keberadaan Benteng dan Pelabuhan Cirebon (1695)	5
Gambar 1.7 Peta benteng De Beschermingh, Cirebon, 1696	7
Gambar 1.8 Peta Kota Cirebon tahun 1770	7
Gambar 1.9 Lokasi blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan	9
Gambar 1.10 Kerangka Konseptual.....	11
Gambar 2.1 Ilustrasi Pelabuhan pada Periode <i>Energy Revolution Era</i>	14
Gambar 2.2 Ilustrasi Pelabuhan pada Periode <i>The Infrastructural Era</i>	14
Gambar 2.3 Ilustrasi Pelabuhan pada Periode <i>Increase in (auto)mobility</i>	15
Gambar 2.4 Ilustrasi Pelabuhan pada Periode <i>Globalization and Internationalization of Industry</i>	16
Gambar 2.5 Jenis bukaan pada barisan blok-kota.....	17
Gambar 2.6 Blok kota pada Barcelona	18
Gambar 2.7 Bentuk-bentuk blok kota.....	18
Gambar 2.8 Perletakkan petak tanah/kaveling dan persil	19
Gambar 2.9 Jenis Petak tanah/Kaveling.	20
Gambar 2.10 Giambattista Nolli, Roma 1748	21
Gambar 2.11 Figure-ground dari Pantheon, Roma.....	22
Gambar 2.12 Diagram Tipe <i>Urban Solids</i> dan <i>Voids</i>	23
Gambar 2.13 Pola konfigurasi massa bangunan (solid) dan ruang terbuka (void). 24	
Gambar 2.14 Kerangka Teoritik	25
Gambar 3.1 Deliniasi Blok Kota	26
Gambar 3.2 Kerangka tahapan penelitian.....	30
Gambar 3.3 Kerangka Penelitian	31
Gambar 4.1 Perkembangan Blok-Kota kawasan Pelabuhan Cirebon.....	32
Gambar 4.2 Blok Kota <i>layer</i> ke-1 dari Kawasan Pelabuhan.	33
Gambar 4.3 Blok Kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan.....	34
Gambar 4.4 Peta Kota Cirebon, 1921	35

Gambar 4.5 Pelabuhan Cirebon, 1943.	35
Gambar 4.6 Arabishce Kamp, Panjunan, 1915.	35
Gambar 4.7 Chinese Kamp, Pasoeketan, 1900'.	35
Gambar 4.8 Transformasi Jalan Pasuketan; Groote Postweg.	36
Gambar 4.9 Dominasi massa perdagangan etnis Cina-Arab, Jalan Pasuketan 1918	36
Gambar 4.10 Peta Kawasan Strategis Kota Cirebon.....	37
Gambar 4.11 Blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan	39
Gambar 4.12 <i>Solid-Void</i> blok-kota Jl.Pasuketan-Pelabuhan.....	40
Gambar 4.13 Persebaran fungsi massa dalam blok.....	41
Gambar 4.14 Peta Kota Cirebon, 1921.	42
Gambar 4.15 Peta Kota Cirebon, 1946	42
Gambar 4.16 Peta Penggambaran ulang batas kaveling Periodisasi ≤ 1946	43
Gambar 4.17 Persebaran persil pada blok kota.	44
Gambar 4.18 Peta persil pada blok	45
Gambar 5.1 Proses pembagian segmentasi Blok-Kota Pasuketan-Pelabuhan	46
Gambar 5.2 Perbandingan peta persebaran massa dalam pembacaan segmen	47
Gambar 5.3 Peta lokasi persebaran segmentasi 1-14 dalam blok	48
Gambar 5.4 Peta kunci Segmen 01	50
Gambar 5.5 Koridor Jalan Pelabuhan	50
Gambar 5.6 Koridor Jalan Benteng.....	50
Gambar 5.7 Koridor Gang	50
Gambar 5.8 Foto Persimpangan Jalan Pelabuhan – Jalan Bahagia.....	50
Gambar 5.9 Koridor Jalan Bahagia.....	50
Gambar 5.10 Potongan A: Skematik Koridor Jalan Benteng (Kiri)	51
Gambar 5.11 Potongan B: Skematik Koridor Jalan Bahagia. (Kanan).....	51
Gambar 5.12 Peta kunci Segmen 02	54
Gambar 5.13 Koridor Jalan Benteng.....	54
Gambar 5.14 Jalan Tersier	54
Gambar 5.15 Koridor Gang	54
Gambar 5.16 Koridor Jalan Bahagia.....	54
Gambar 5.17 Potongan Skematik Segmen 02.....	54
Gambar 5.18 Peta Kunci Segmen 03	57
Gambar 5.19 Koridor Jalan Bahagia.....	57

Gambar 5.20 Deret massa Segmen 03	57
Gambar 5.21 Potongan Skematik Segmen 03	57
Gambar 5.22 Peta Kunci Segmen 04	60
Gambar 5.23 Koridor Jalan Benteng	60
Gambar 5.24 Suasana dalam Gudang Segmen 04	60
Gambar 5.25 Potongan Skematik Segmen 04	60
Gambar 5.26 Deret massa berfungsi pabrik pada segmen	62
Gambar 5.27 Peta Kunci Segmen 05	63
Gambar 5.28 Deret bangunan Segmen 05	63
Gambar 5.29 Suasana Koridor Jalan Bahagia	63
Gambar 5.30 Koridor Jalan Kenduruan	63
Gambar 5.31 Potongan Skematik Koridor Segmen 05	63
Gambar 5.32 Deret massa hunian segmen 06	65
Gambar 5.33 Peta Kunci Segmen 06	66
Gambar 5.34 Batas CCH pada Segmen 06	66
Gambar 5.35 Koridor Jalan Kenduruan	66
Gambar 5.36 Lokasi Segmen 06	66
Gambar 5.37 Potongan Skematik Koridor Segmen 06	66
Gambar 5.38 Peta Kunci Segmen 07	69
Gambar 5.39 Koridor Jalan Benteng	69
Gambar 5.40 Koridor Jalan Benteng	69
Gambar 5.41 Koridor Jalan Kenduruan	69
Gambar 5.42 Potongan Skematik Koridor Segmen 07	69
Gambar 5.43 GSPDI Filadelfia, Kota Cirebon	71
Gambar 5.44 Peta Kunci Segmen 08	72
Gambar 5.45 Koridor Jalan Benteng	72
Gambar 5.46 Koridor Jalan Kenduruan	72
Gambar 5.47 Koridor Jalan Benteng	72
Gambar 5.48 Potongan Skematik Koridor Segmen 08	72
Gambar 5.49 Peta Kunci Segmen 09	75
Gambar 5.50 CHH dari Jalan Kenduruan	75
Gambar 5.51 Koridor Jalan Bahagia	75
Gambar 5.52 Koridor Jalan Bahagia	75
Gambar 5.53 Potongan Skematik Koridor Segmen 09	75

Gambar 5.54 Lahan Parkir GSPDI Cirebon.....	77
Gambar 5.55 Peta Kunci Segmen 10	78
Gambar 5.56 Area Parkir GSPDI.....	78
Gambar 5.57 Koridor Jalan Benteng.....	78
Gambar 5.58 Koridor Jalan Benteng.....	78
Gambar 5.59 Potongan Skematik Koridor Segmen 10	78
Gambar 5.60 Peta Kunci Segmen 11	81
Gambar 5.61 Koridor Jalan Gang	81
Gambar 5.62 Koridor Jalan Bahagia.....	81
Gambar 5.63 Koridor Jalan Gang	81
Gambar 5.64 Akses Jalan Gang Jalan Kantor.....	81
Gambar 5.65 Peta Kunci Segmen 12	84
Gambar 5.66 Batas Utara Segmen 12	84
Gambar 5.67 Koridor Jalan Benteng.....	84
Gambar 5.68 Akses masuk Segmen 12.....	84
Gambar 5.69 Koridor Jalan Kantor.....	84
Gambar 5.70 Potongan Skematik Koridor Segmen 12	84
Gambar 5.71 Peta Kunci Segmen 13	87
Gambar 5.72 Koridor Jalan Bahagia.....	87
Gambar 5.73 Hook Jalan Pasuketan-Bahagia	87
Gambar 5.74 Koridor Jalan Pasuketan.....	87
Gambar 5.75 Koridor Jalan Kantor.....	87
Gambar 5.76 Potongan B: Koridor Jalan Kantor (kanan).....	88
Gambar 5.77 Potongan A: Skematik Koridor Jalan Benteng (kiri)	88
Gambar 5.78 Peta Kunci Segmen 14	91
Gambar 5.79 Koridor Jalan Benteng.....	91
Gambar 5.80 Hook Jalan Benteng- Pasuketan.....	91
Gambar 5.81 Koridor Jalan Pasuketan.....	91
Gambar 5.82 Dinding Pemisah Segmen 14	91
Gambar 6.1 Segmen 13; Transformasi utuh dari segi batas petak.	105

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Klasifikasi Tahap 1	28
Tabel 3.2 Klasifikasi Tahap 2	28
Tabel 3.3 Kategori Transformasi 1	29
Tabel 3.4 Kategori Transformasi 2	29
Tabel 3.5 Kategori Transformasi 3	29
Tabel 4.1 Tabel aspek pengembangan Pelabuhan Cirebon untuk tahun 2019.....	38
Tabel 5.1 Pembacaan Segmen 01	49
Tabel 5.2 Klasifikasi 1, Segmen 01	52
Tabel 5.3 Klasifikasi 2, Segmen 01	52
Tabel 5.4 Pembacaan Segmen 02	53
Tabel 5.5 Klasifikasi 1, Segmen 02	55
Tabel 5.6 Klasifikasi 2, Segmen 2	55
Tabel 5.7 Pembacaan Segmen 03	56
Tabel 5.8 Klasifikasi 1, Segmen 03	58
Tabel 5.9 Klasifikasi 2, Segmen 03	58
Tabel 5.10 Pembacaan Segmen 04	59
Tabel 5.11 Klasifikasi 1, Segmen 04	61
Tabel 5.12 Klasifikasi 2, Segmen 04	61
Tabel 5.13 Pembacaan Segmen 05	62
Tabel 5.14 Klasifikasi 1, Segmen 05\	64
Tabel 5.15 Klasifikasi 2, Segmen 05	64
Tabel 5.16 Pembacaan Segmen 06	65
Tabel 5.17 Klasifikasi 1 Segmen 06	67
Tabel 5.18 Klasifikasi 2 Segmen 06	67
Tabel 5.19 Pembacaan Segmen 07	68
Tabel 5.20 Klasifikasi 1, Segmen 07	70
Tabel 5.21 Klasifikasi 2, Segmen 07	70
Tabel 5.22 Pembacaan Segmen 08	71
Tabel 5.23 Klasifikasi 1, Segmen 08	73
Tabel 5.24 Klasifikasi 2, Segmen 08	73
Tabel 5.25 Pembacaan Segmen 09	74
Tabel 5.26 Klasifikasi 1, Segmen 09	76

Tabel 5.27 Klasifikasi 2, Segmen 09	76
Tabel 5.28 Pembacaan Segmen 10	77
Tabel 5.29 Klasifikasi 1, Segmen 10	79
Tabel 5.30 Klasifikasi 2, Segmen 10	79
Tabel 5.31 Pembacaan Segmen 11	80
Tabel 5.32 Potongan Skematik Koridor Segmen 11	81
Tabel 5.33 Klasifikasi 1, Segmen 11	82
Tabel 5.34 Klasifikasi 2, Segmen 11	82
Tabel 5.35 Pembacaan Segmen 12	83
Tabel 5.36 Klasifikasi 1, Segmen 12	85
Tabel 5.37 Klasifikasi 2, Segmen 12	85
Tabel 5.38 Pembacaan Segmen 13	86
Tabel 5.39 Klasifikasi 1, Segmen 13	89
Tabel 5.40 Klasifikasi 2, Segmen 13	89
Tabel 5.41 Pembacaan Segmen 14	90
Tabel 5.42 Potongan Skematik Koridor Segmen 14	91
Tabel 5.43 Klasifikasi 1, Segmen 14	92
Tabel 5.44 Klasifikasi 2, Segmen 14	92
Tabel 5.45 Kategorisasi Segmen 01	94
Tabel 5.46 Kategorisasi Segmen 02	94
Tabel 5.47 Kategorisasi Segmen 03	95
Tabel 5.48 Kategorisasi Segmen 04	95
Tabel 5.49 Kategorisasi Segmen 05	96
Tabel 5.50 Kategorisasi Segmen 06	96
Tabel 5.51 Kategorisasi Segmen 07	97
Tabel 5.52 Kategorisasi Segmen 08	97
Tabel 5.53 Kategorisasi Segmen 09	98
Tabel 5.54 Kategorisasi Segmen 10	98
Tabel 5.55 Kategorisasi Segmen 11	99
Tabel 5.56 Kategorisasi Segmen 12	99
Tabel 5.57 Kategorisasi Segmen 13	100
Tabel 5.58 Kategorisasi Segmen 14	100
Tabel 5.59 Nilai Transformasi Kategori T.1	101
Tabel 5.60 Nilai Transformasi Kategori T.2	102

Tabel 5.61 Nilai Transformasi Kategori T.3.....	103
---	-----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Peta Kota Cirebon, 1890.....	109
Lampiran 2. Peta Kota Cirebon 1921.....	110
Lampiran 3. Peta Kota Cirebon 1946.....	111
Lampiran 4 Pecahan Segmen-segmen	112
Lampiran 5 Peta Persil hasil penggambaran ulang data BPN.....	113

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Cirebon, menurut S. Hardjasaputra, merupakan salah satu kota dengan peradaban tertua di Indoneisa. Kota Cirebon merupakan kota kuno yang telah berdiri ratusan tahun, pertumbuhan dan perkembangan yang terjadi pada kota Cirebon jauh melebihi kota-kota besar di Pulau Jawa seperti Jakarta, Surabaya, ataupun Semarang.

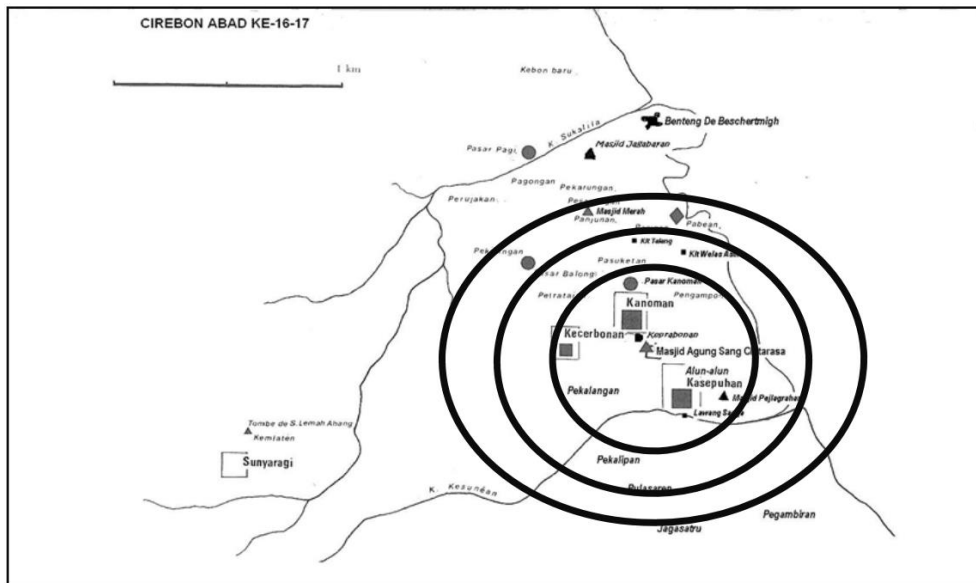
Kota Cirebon yang pada awal perkembangannya dikenal sebagai tempat kapal singgah nelayan kecil pada pelabuhan Muara Jati, saat ini sudah lebih dikenal dengan nama Pelabuhan Cirebon, berkembang cukup pesat dipicu dengan kedatangan perserikatan dagang Belanda (VOC) sejak tahun 1596. Setelah terjadi pengambilan kekuasaan oleh Belanda atas kota Cirebon, terjadi pembangunan dan pengembangan pada beberapa daerah di kota Cirebon, salah satunya ialah pengembangan kawasan pelabuhan sebagai sarana impor-ekspor barang perdagangan.



Gambar 1.1 Pelabuhan Cirebon Tahun 1920-1930
Sumber: Tropenmuseum, Amsterdam.

1.1.1. Perkembangan Kota Cirebon - Skala Makro

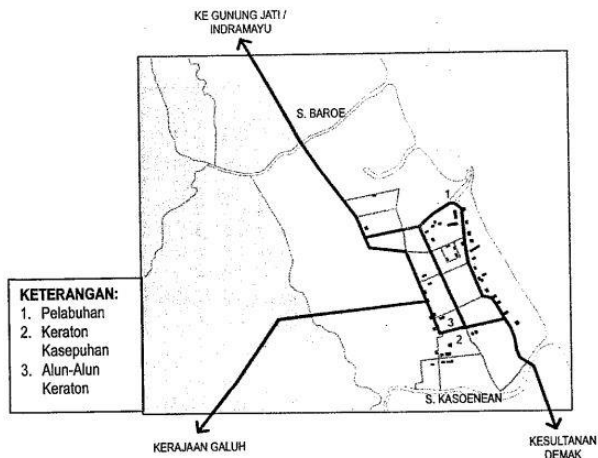
Kota Cirebon merupakan kota yang pada awalnya bersifat memusat terhadap kekeratonan, berpola Cosmic-city (hirarkis-konsentris) menurut Spiro Kostof, menjadikan pola permukimannya mengelilingi keraton dengan zonasi tertentu diatur sesuai jabatan ataupun tingkat kasta dalam masyarakat.



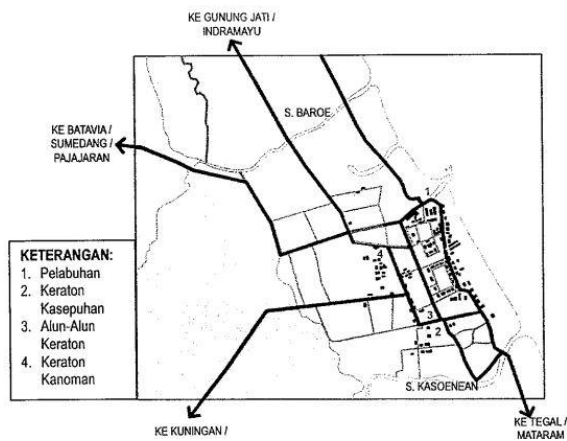
Gambar 1.2 Peta Kota Cirebon sekitar abad 16-17'
Sumber: Lombard, 2005

Setelah terjadi pengembangan Pelabuhan, kehidupan masyarakat Kota Cirebon seolah-olah terbagi menjadi dua, yaitu sebagai *ceremonial town* (kota pusat upacara adat) yang berpusat pada keraton-keraton Cirebon dan *commercial town* (kota pusat bisnis) yang mengacu pada dibentuknya wilayah baru yang merupakan daerah bisnis di sekitar pelabuhan (S.Siregar, 2012).

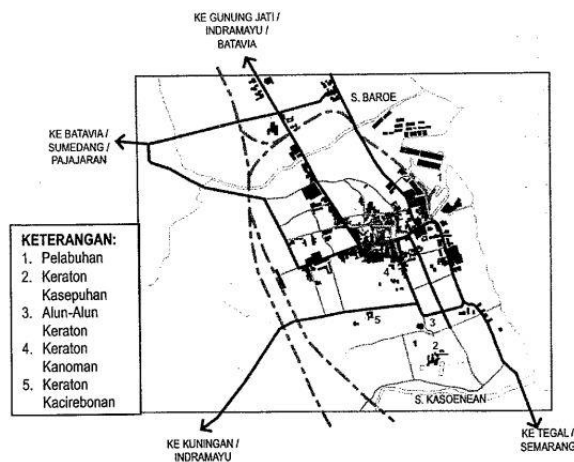
Pada abad ke-18, sempat terjadi kekacauan akibat kurang direncanakannya pengembangan kawasan pelabuhan yang menjadikan area di luar benteng *De Beschermingh* sangat kumuh, kotor, dan tidak sehat. Hal ini dikarenakan tidak ada saluran air menyebabkan banjir saat hujan, sampah-sampah membusuk, dan sanitasi memburuk. Dikatakan bahwa orang Belanda yang tinggal di dalam benteng sampai tidak mau keluar benteng karna tetalu berantakan dan tidak terawatnya kawasan tersebut. Pada 1801, Residen Waterloo mencoba membuat pipa saluran air dari Linggarjati, tetapi akhirnya terbengkalai (S.Siregar, 2012).



Gambar 1.3 Peta Perkembangan Kota Cirebon 1500-1600
 Sumber: Siregar, Sandi. 2012



Gambar 1.4 Peta Perkembangan Kota Cirebon 1600-1800
 Sumber: Siregar, Sandi. 2012



Gambar 1.5 Peta Perkembangan Kota Cirebon 1800-1940
 Sumber: Siregar, Sandi. 2012

Setelah apa yang terjadi tersebut, berikutnya pembangunan kawasan yang dilakukan oleh Belanda tidak terikat hanya pada kebutuhan impor-ekspor dagang saja, tetapi Belanda juga memajukan kawasan menjadi lebih maju dan manusiawi untuk dihuni. Selain membangun kantor-kantor pemerintahan, pada 1808 Belanda juga membangun jalan raya Pos, stasiun kereta api dan jalur rel (1911), melakukan pengembangan terpadu pada pelabuhan, dan lain-lain. Aktivitas yang didorong oleh keminatan masyarakat dan kebutuhan fasilitas baru menggeser pusat kota Cirebon yang awalnya berada pada alun-alun Keraton menjadi ke Jalan Siliwangi (dekat Pelabuhan).

1.1.2. Masa Perkembangan Kawasan Pelabuhan - Skala Messo

Dipicu oleh keretakan kesultanan Cirebon tahun 1685, terjadi kesepakatan antara ketiga Kesultanan (Keraton Kasepuhan, Keraton Kanoman, dan Keraton Kacirebonan) yang menyatakan bahwa Gubernur Jenderal Belanda bertindak sebagai pemprakarsa dan pelindung Kesultanan Cirebon dengan perantara masing-masing. Maka pada tahun 1686, pemerintah VOC membangun loji atau benteng yang disebut Benteng *De Beschermingh* pada kawasan pengembangan pelabuhan Cirebon yang berfungsi sebagai tempat bermukim para residen Belanda, sebelum akhirnya lenyap terbakar pada tahun 1835.

Kawasan pelabuhan Cirebon terus mengalami pertumbuhan baik dari segi infrastruktur maupun sarana prasarana selama bertahun-tahun hingga menjadi seperti sekarang. Pelabuhan yang menjadi titik berangkat proses perkembangan kota Cirebon menjadi sebuah pemicu yang menarik untuk dibahas, termasuk pada elemen-elemen kota yang hadir menyertai prosesnya. Penelitian ini mengidentifikasi pola, tipe, dan struktur kota yang muncul dalam perkembangan morfologi kota Cirebon.

a. Cirebon sebagai Kota Pelabuhan (Port City)

Dilihat dari letak geografis kota dan sekaligus pelabuhan Cirebon sangat strategis. Kota pelabuhan ini terletak pada teluk yang terlindungi oleh Semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai dari terjangan ombak dari arah utara. Apa lagi pelabuhan Cirebon terletak di tengah-tengah route pelayaran 'jalur dagang' di sepanjang pantai utara Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai tempat untuk pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan

bekal perjalanan dan barang dagangan. Hal yang paling menonjol dalam konstelasi geografis pelabuhan Cirebon adalah keberadaan sungai. Sebelum jalan darat berkembang terutama pada abad XIX, peranan sungai sebagai jalur transportasi sampai pedalaman cukup penting di Cirebon.



Gambar 1.6 Peta Keberadaan Benteng dan Pelabuhan Cirebon (1695)
Sumber: Atlas Mutual Heritage, Leiden

Tumbuhnya Cirebon sebagai kota pelabuhan yang ramai juga didukung oleh berbagai faktor kondusif yang sangat dibutuhkan oleh pelabuhan-pelabuhan besar pada waktu itu antara lain; pertama, Cirebon dapat bertindak sebagai pangkalan tempat para pelaut membeli bekal seperti air tawar, beras, sayur-sayuran, dan sebagiannya untuk persediaan dalam perjalanan. Kedua, Cirebon telah menjadi tempat bermukimnya para pedagang besar sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya. Sebagai kota pelabuhan tempat menetap para pedagang besar, yang sering kali bertindak sebagai pemilik modal dan kapal, maka tentulah bandar Cirebon menjadi tempat penimbunan barang-barang perdagangan yang di samping untuk diperdagangkan dengan penduduk setempat juga dengan pedagang asing yang pada waktu musim-musim tertentu datang bahkan banyak pedangan asing yang menetap di Cirebon.

Terjadi pergeseran-pergeseran orientasi dalam kehidupan politik maupun ekonomi kerajaan Cirebon. Kraton Cirebon semakin tenggelam dalam urusan-urusan politik dengan kerajaan pedalaman, sedangkan di bidang perdagangan, VOC

mulai menancapkan dominasinya atas perdagangan di kota pelabuhan Cirebon. Kehidupan Keraton Cirebon semakin jauh dari kehidupan kelautan. Pada saat pengaruh Mataram sangat mendalam terhadap Cirebon sejak dekade terakhir abad XVI terjadilah proses feodalisasi terhadap kerajaan pesisir ini.

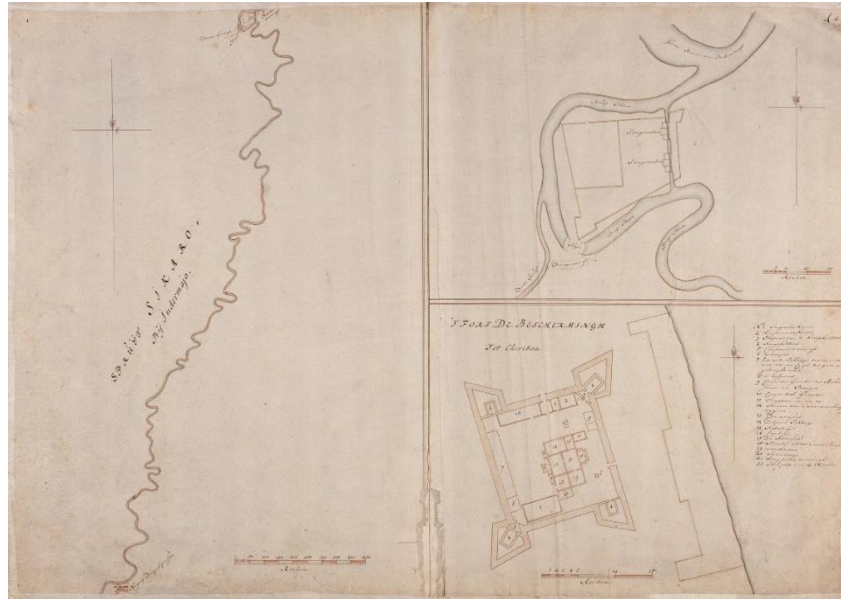
Terlepasnya Keraton Cirebon dengan dunia perdagangan laut semakin jauh pada saat VOC berhasil menanamkan dominasinya di Cirebon sejak tahun 1681. Terjadi perjanjian antara Kesultanan Cirebon dengan VOC yang sangat mempengaruhi perjalanan Cirebon sebagai kota dagang, bahwa Belanda mendapatkan hal monopoli impor pakaian, kapas, opium, dan monopoli ekspor seperti lada, kayu, gula, beras, dan produk lain apapun yang dikehendaki oleh bangsa Belanda.

1.1.3. Kawasan Pelabuhan Cirebon

Pesisir Cirebon merupakan pantai yang landai, tidak curam, sehingga mudah didatangi kapal-kapal apalagi perahu. Kenyataan itulah yang memungkinkan bangsa Belanda memandang kota pelabuhan Cirebon sebagai kota pelabuhan yang baik. Kondisi alamiah seperti itu memungkinkan kemudahan dalam pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan seperti dermaga, gudang, dan sebagainya.

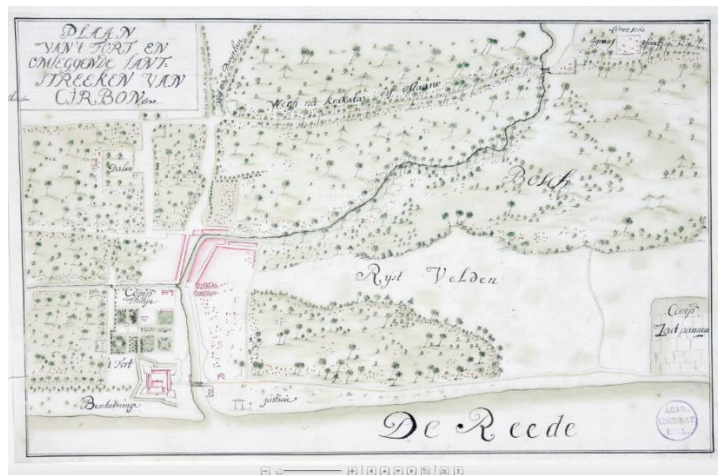
Sejalan dengan semakin besarnya kepentingan Belanda, baik dari pihak pemerintah maupun swasta di pedalaman Cirebon maka peran pelabuhan dan kota Cirebon semakin penting bukan hanya sebagai transit komodi ekspor dan impor tetapi juga sebagai pusat pengendalian politik kawasan pedalaman. Pada awal abad XX Cirebon merupakan pelabuhan ekspor-impor terbesar ke-4 di Jawa setelah Batavia, Surabaya, dan Semarang. Hal ini mendorong Belanda untuk melakukan berbagai pembenahan terhadap pelabuhan dan kota Cirebon.

Pada awal eksistensinya di Kota Cirebon, golongan Belanda mengelompok di dalam benteng De Bescherming di kawasan pelabuhan, namun saat benteng ini terbakar pada tahun 1835 maka didirikanlah permukiman baru di desa Tangkil, berjarak 3 km sebelah barat Cirebon. Pada tahun 1841 permukiman baru bagi orang Eropa didirikan di daerah pelabuhan. Mayoritas orang Eropa bekerja sebagai pegawai pemerintah, selain itu ada juga yang menjadi pemilik toko, dokter, pengusaha, notaris, pedagang, militer, apoteker, pemilik perkebunan, pegawai berbagai perusahaan swasta, serta bank.



Gambar 1.7 Peta benteng De Beschermingh, Cirebon, 1696
 Sumber : Atlas Mutual Heritage, Leiden

Menurut Uka Tjandrasasmita benteng *De Beschermingh* terletak di belakang Klenteng Cina, yang buktinya sampai sekarang masih dijumpai jalan yang diberi nama Jalan Benteng di dekat Pelabuhan.



Gambar 1.8 Peta Kota Cirebon tahun 1770
 Sumber : Atlas Mutual Heritage, Leiden.

Sebagaimana di kota-kota pelabuhan lainnya di Indonesia pada periode ini, pusat aktivitas orang-orang Belanda di Cirebon berada dalam sebuah benteng yang diberi nama De Beschermingh. Di benteng ini pula residen Cirebon, sekretaris dan para pegawai lainnya, para perwira dan prajurit Belanda bertempat tinggal. Di dekat benteng yang dikelilingi parit dan dilengkapi dengan kanon ini didirikan gudang dan penjara. Fungsi residen terutama adalah sebagai penengah antara

penguasa Belanda di Batavia dengan penguasa lokal di Cirebon. Kekuatan militer yang ditempatkan di benteng lebih banyak merupakan elemen yang sewaktu-waktu dapat digunakan untuk menekan dalam tawar-menawar dengan penguasa setempat.

1.2. Pertanyaan Penelitian

1. Apa pola sebaran dan pertumbuhan massa yang terdapat dalam blok-kota Jalan Pasuketan – Pelabuhan Cirebon?
2. Apa saja bentuk transformasi fisik yang hadir dalam pola perpetakan blok-kota tersebut?
3. Bagaimana bentuk kecenderungan transformasi pada pola perpetakan yang mempengaruhi pembentukan fisik pertumbuhan blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk dan kecenderungan transformasi fisik blok dilihat dari pola perpetakan tanah yang terdapat dalam blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan dalam periodisasi <1946 dan periodisasi 2019-2020.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini ditujukan untuk memberi manfaat kepada berbagai bidang dan profesi, di antaranya:

- Menjadi sumber pembelajaran dan informasi tambahan bagi masyarakat Cirebon.
- Sebagai informasi bagi pegiat sejarah dan pemerhati cagar budaya untuk digunakan sebagai referensi perkembangan sejarah kota beserta elemen-elemen fisik bersejarah. Juga sebagai informasi bagi perancang kawasan dalam membangun atau mengembangkan wilayah pesisir Kota Cirebon secara kontekstual dengan lingkungan sekitar.
- Sebagai bahan dokumentasi sejarah yang dapat digunakan bagi khalayak luas untuk menjaga kekayaan budaya masyarakat Cirebon dan Indonesia secara umum.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Batasan yang dilakukan dalam penelitian ini diantaranya adalah batasan pada objek penelitian, batasan pada teori, dan batasan waktu penelitian. Hal ini dilakukan agar penelitian tetap fokus pada tujuan dan tidak melebar.

Lingkup lokasi pada penelitian ini adalah blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan yang merupakan blok-kota terhimpit oleh perkembangan kawasan Pelabuhan Cirebon (sisi Timur Blok) dan kawasan permukiman komersil yaitu Kp.Arab dan Pecinan (sisi Barat Blok).



Gambar 1.9 Lokasi blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan

1.6. Metode Penelitian

1.6.1. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan metode kualitatif-kuantitatif. Penelitian ini melakukan analisa terhadap blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan terhadap keberadaan pola perpetakan tua (telah hadir pada periodisasi <1946) dan membandingkannya pada kondisi saat ini sehingga terlihat faktor dan jenis kecenderungan transformasi yang terjadi di dalam blok-kota.

Penelitian ini mencapurkan analisis secara kualitatif berupa pembacaan pola sebaran massa dan analisis transformasi yang akan dibaca pada 14 segmen pembagian. Hal diatas kemudian akan menghasilkan 14 pembacaan transformasi berbeda dan akan dijumlahkan secara kuantitatif untuk melihat kecenderungan terbesar dari jenis transformasi yang terjadi di dalam blok.

1.7. Sistematika Pembahasan

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini membahas latar belakang, mencakup tentang perkembangan kota Cirebon dan masa perkembangan kawasan pelabuhan sebagai *primary generator* dari terbentuknya Kota Cirebon. Bab ini juga membahas tentang pertanyaan penelitian, tujuan, manfaat, dan ruan lingkup penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas dengan teori dasar mengenai kawasan kota tua Cirebon dan pelabuhan yang dikaitkan dengan pengembangan kota terkait adanya *primary generator*. Pada bab ini juga membahas pengertian transformasi, kajian blok-kota, dan teori-teori terkait konfigurasi massa.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang jenis penelitian yang dipakai beserta keterangan terkait lokasi, waktu pengambilan data, jenis data, dan tahapan analisis data sampai mencapai kesimpulan berupa kecenderungan transformasi blok-kota.

BAB IV : HASIL PENGAMATAN

Bab ini memaparkan hasil dari pengamatan terkait objek penelitian yang mendukung terlaksananya penelitian ini. Bab ini berisi gambaran umum kawasan blok-kota dan pelabuhan Cirebon yang dilanjutkan dengan pengamatan secara historis dari blok-kota Jalan Pasuketan-Pelabuhan. Kemudian pengamatan dilanjutkan dengan memaparkan pembacaan elemen solid/void pada blok kota dan Landuse. Bab ini diakhiri dengan membahas blok-kota dan pembacaan terjadinya pemetakan di dalam blok-kota ini yang dijadikan variabel utama dalam penelitian.

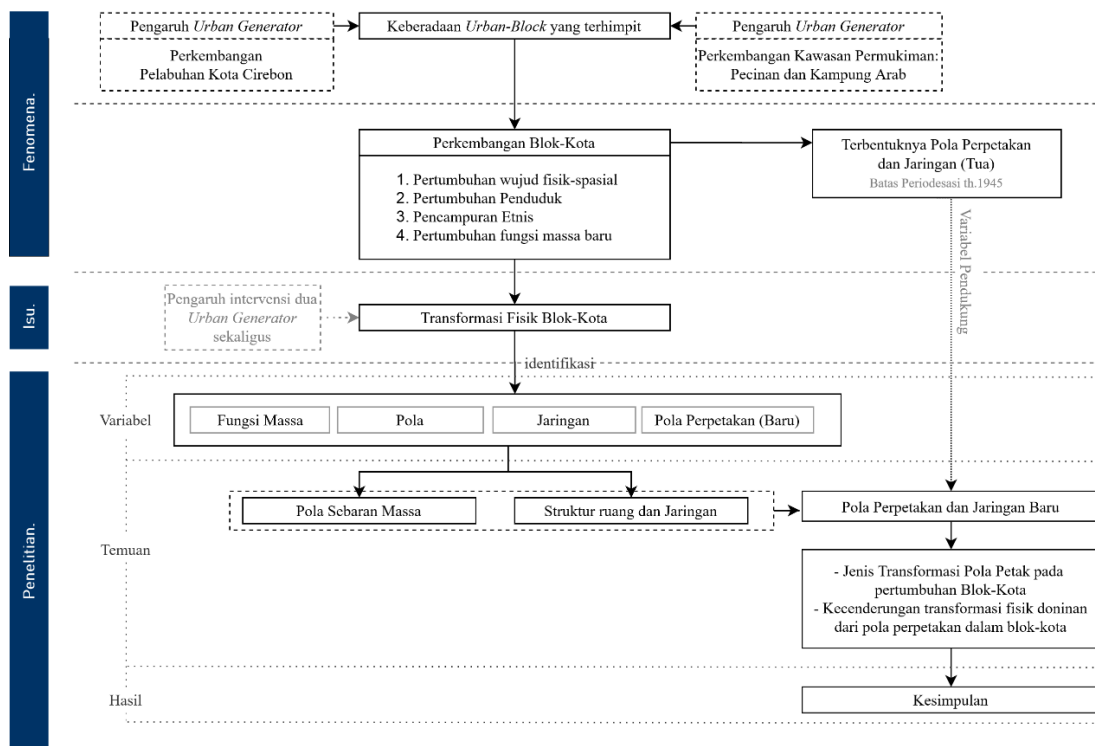
BAB V : ANALISA KECENDERUNGAN TRANSFORMASI BLOK KOTA JALAN PASUKETAN-PELABUHAN KOTA CIREBON.

Bab ini memaparkan pembacaan analisis yang dilakukan dalam segmen-segmen yang telah dibagi menjadi 14 buah. Pembacaan dilakukan secara bertahap dimulai dengan pengenalan pada segmen dan pola sebaran massa yang terdapat di dalamnya. Kemudian dilanjutkan dengan membahas elemen batas-batas pelingkup dari segmen yang diikuti dengan penyediaan gambar potongan. Kemudian dilakukan pengklasifikasian secara dua tahap yang menghasilkan data lanjutan untuk dikategorialkan menjadi jenis transformasi.

BAB VI : SARAN DAN KESIMPULAN

Bab ini berisikan kesimpulan dari analisis yang dilakukan dalam penelitian ini, kesimpulan dibagi menjadi tiga bagian menurut jenis kategori transformasi yang dilakukan dalam membaca kecenderungan transformasi blok-kota secara utuh. Kemudian bab ini diakhiri dengan penjelasan singkat terkait saran yang bisa diberikan oleh peneliti.

1.8. Kerangka Konseptual



Gambar 1.10 Kerangka Konseptual