

KONSERVASI MENARA SLEKO MENUJU LANSEKAP KAWASAN KOTA KUNO SEMARANG

Jurnal Pengembangan Kota (2021)

Volume 9 No. 1 (13–25)

Tersedia online di:

<http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk>

DOI: 10.14710/jpk.9.1.13-25

R. Siti Rukayah^{1*}, Muhammad Abdullah², Annica Etenia¹

¹Departemen Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Departemen Sastra Indonesia Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

Abstrak. Konservasi arsitektur dan kawasan bersejarah menjadi isu penting dalam pengembangan kota dewasa ini. Semarang memiliki Kawasan Kota Lama dengan Menara Sleko di Kawasan Sleko yang berfungsi sebagai kawasan pelabuhan di era kolonial. Menara ini berfungsi sebagai menara pandang yang digunakan untuk memantau keadaan pelabuhan dan pedagang kecil, serta untuk istirahat para pedagang. Namun, karena kini tertutup oleh bangunan kumuh maka kemegahan bangunan Menara Sleko sebagai *landmark* pada kawasan Kota Kuno Semarang tak nampak lagi. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengungkap keberadaan Menara Sleko sebagai bagian dari Kawasan Kota Lama Semarang. Penelitian ini menggunakan penggalian sejarah dari beberapa arsip kolonial berupa buku, peta dan foto untuk mengungkap keberadaan Menara Sleko sebagai bagian dari Kota Lama Semarang di masa lalu. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Menara Sleko merupakan satu kesatuan rancang kota dengan kota benteng yang kini dikenal dengan nama Kota Lama Semarang. Lokasinya menjadi lansekap kota tepi sungai sebagai tempat kapal berlabuh menuju kota lama dan pusat kota Semarang. Dengan menggunakan pendekatan sejarah sebagai alat analisa maka terungkap gambaran kota lama dengan bangunan menara sebagai *landmark* kota di masa lalu yang terintegrasi dengan lansekap sungai yang bisa digunakan sebagai *guideline* konservasi kawasan Kota Lama Semarang secara utuh.

Kata Kunci: Kawasan Kota Lama; Kota Kolonial Semarang; Kawasan Bersejarah; Sleko; Konservasi

[Title: Sleko Tower Conservation Towards Landscape Old City Area of Semarang]. Conservation of the historic area has become an important issue today in city development. Semarang has an old city with Semarang Tower in the Sleko area that once served as a port in the colonial era. Historically, the building served as a small port facilitated by a viewing tower, which used to monitor the state of port and small traders and a yard for traders to rest. However, because now covered slum buildings, the splendor of the building as a landmark in The Old City Area of Semarang riverside landscape is no longer visible. The purpose of this research was to find forms and concepts of old city landscapes in the past. It used historical excavations from several colonial archives in the of books, maps, and photos. The finding is tower has an integrated design with the fortress city that is now called old Semarang city. The location became a place for ships to dock toward the Old City Center and fortress city. By using three dimensions as an analytical tool, a picture of the old city with the tower building in the past was revealed, integrated with the river landscape which could be used as a guideline for the conservation of the whole of the old city.

Keywords: Old Town Area; The Colonial City of Semarang; Historic Areas; Sleko; Conservation.

Cara Mengutip: Rukayah, R. Siti., Abdullah, Muhammad., & Etenia, Annica. (2021). Konservasi Menara Sleko Menuju Lansekap Kawasan Kota Kuno Semarang. **Jurnal Pengembangan Kota**. Vol 9 (1): 13-25. DOI: 10.14710/jpk.9.1.13-25

1. PENDAHULUAN

Upaya konservasi kawasan dan arsitektur bersejarah menjadi trending topik akhir-akhir ini. Beberapa negara seperti di Singapura telah menjadikan kawasan *historic* sebagai daya tarik wisata (Guan, 2011; Yeoh & Kong, 2012). Di Indonesia seperti di Kawasan kota tua dan Sungai Ciliwung Jakarta (Vidiyanti, 2014), kawasan kota

tua Surabaya (Baskoro, 2017) serta kawasan Kota Lama Semarang (Puspitasari & Ramli, 2017;

ISSN 2337-7062 © 2021

This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>). – lihat halaman depan © 2021

*Email sitirukayah.tutut@gmail.com

Diterima 26 April 2021, disetujui 30 Juni 2021

Rukayah, Sardjono, Abdullah, & Aziz, 2021) telah melakukan upaya konservasi dalam kurun waktu 5 tahun ini. Kawasan konservasi adalah kawasan dengan kepentingan peninggalan bersejarah, arsitektur atau sejarah khusus yang karakter dan penampilannya perlu dilindungi atau ditingkatkan (Rukayah dkk., 2021). Selain itu, merupakan kawasan dengan kumpulan bangunan dan monumen yang signifikan secara arsitektur dan sejarah yang perlu dilindungi kelestariannya, yang merupakan bagian dari identitas kota (Chandan & Kumar, 2019). Konservasi merupakan kegiatan yang berhubungan dengan intervensi fisik atau bangunan yang memiliki nilai sejarah untuk hidup berdampingan untuk menjamin keutuhan struktural kesinambungan (Rukayah, Juwono, & Puguh, 2019). Misalnya di kota Birmingham, pemerintah kota melestarikan bangunan penting di kawasan konservasi dan memastikan bahwa setiap pembangunan memelihara atau meningkatkan karakter khusus kawasan tersebut (Rees, 1994). Selain itu, disana juga memiliki kontrol yaitu pengembangan kontrol, kontrol pembongkaran serta pengawasan. Selain itu, juga akan melaksanakan pekerjaan mendesak untuk melestarikan setiap bangunan kosong yang tidak terdaftar yang telah rusak parah, dan untuk memulihkan biaya dari pemiliknya.

Terkait dengan upaya konservasi kawasan kota di Indonesia, pemerintah sangat peduli pada konservasi bangunan dan kawasan bersejarah. Hal ini salah satunya dibuktikan dengan adanya peraturan perundang-undangan No. 11 tahun 2010 pasal 1 ayat 22 mengenai Pelestarian. Pelestarian adalah upaya dinamis untuk mempertahankan keberadaan cagar budaya dan nilainya dengan cara melindungi, mengembangkan, dan memanfaatkan. Pada ayat 23 mengenai perlindungan adalah upaya mencegah dan menanggulangi dari kerusakan. Peraturan tersebut jelas bertujuan untuk tetap melestarikan dan menjaga peninggalan sejarah yang ada di Indonesia (Irwansyah, 2019). Hal tersebut sudah terjadi di beberapa kawasan kota di Indonesia salah satunya Kota Semarang.

Namun, beberapa kegiatan konservasi tersebut belum sepenuhnya terlaksana. Hal ini dikarenakan banyak kawasan bersejarah yang mengalami fase bangunan kumuh hingga rusak dan menjadi puing

puing bangunan. Upaya konservasi yang dipilih misalnya perlu direvitalisasi atau direkonstruksi supaya bentuk asalnya kembali. Upaya konservasi beberapa kawasan kota lama di pesisir Utara Jawa seperti di Kota Lama Semarang, Jakarta, dan Surabaya telah dilakukan. Tujuan penulisan artikel ini adalah untuk mengungkap keberadaan Menara Sleko sebagai bagian dari Kota Lama Semarang. Melalui penelitian ini diharapkan dapat melengkapi upaya konservasi kawasan Kota Lama Semarang dengan menambahkan Kawasan Sleko yang pernah menjadi pelabuhan sungai menuju kawasan benteng kota lama. Kota-kota lama di Pulau Jawa tersebut biasanya terdapat di kawasan pesisir sehingga keberadaan Menara Sleko menjadi konsep *waterfront* bagi desain kota lama secara keseluruhan. Keberadaan pesisir sangat penting dan pemerintah seharusnya mengupayakan penuh terhadap konservasi di kawasan pesisir lama (Rukayah, Susilo, Abdullah, & Saputro, 2018).

Pembahasan mengenai keberadaan Menara Sleko sebagai bagian dari kota lama belum banyak dibahas. Menara Sleko di kota Semarang menarik untuk dibahas karena bila dibandingkan dengan kota Jakarta dan Surabaya, menara ini kini hanya berupa reruntuhan dan tertutup oleh pemukiman kumuh hingga tidak ada lagi akses menuju sungai. Dahulu menara ini berfungsi sebagai pelabuhan kecil tempat pendaratan kapal. Artikel ini bertujuan untuk menjelaskan keberadaan menara Sleko sebagai bagian desain kota lama karya kolonial Belanda di Kota Semarang yang kini tinggal puing-puingnya. Setelah pemerintah melakukan konservasi dan revitalisasi kawasan kota lama sejak tahun 2013 dan kawasan pasar Johar karya Thomas Karsten pada tahun 2019, maka memerlukan sebuah pengintegrasian kedua aktifitas ini. Puing-puing menara Sleko akan direncanakan oleh pemerintah untuk dilakukan rekonstruksi yang seharusnya tetap memperhatikan lansekap kota lama secara menyeluruh.

Strategi konservasi adalah tetap mempertahankan tanpa merubah bentuk tampilan bangunan sejak awal dibangun pada era Kolonial Belanda (Putra, 2017). Beberapa strategi tersebut didukung dengan pemanfaatan bangunan/kawasan sebagai potensi wisata (Afif & Pigawati, 2017) dan

mempertahankan kondisi sosial-budaya (Violita & Yuliastuti, 2020). Upaya pemerintah untuk merekonstruksi bangunan kuno tersebut akan lebih baik bila melakukan *redesign* yang tidak terpisahkan dengan *landscape* kawasan kota lama secara keseluruhan.

Kolonialisasi Belanda di Indonesia yang telah lama hingga bertahun-tahun, meninggalkan beberapa Kawasan dan bangunan di beberapa kota besar di Indonesia. Beberapa faktor yang telah mempengaruhi bangsa Eropa menuju nusantara ialah karena tujuan ekonomi, agama dan petualangan (Makkelo, 2017). Selain itu adanya perkembangan teknologi di bidang pelayaran sehingga penemuan daerah baru mengakibatkan jaringan dan ekspansi bangsa eropa semakin luas. Kota-kota di Indonesia khususnya Pulau Jawa, adalah Kawasan yang memiliki jejak kolonialism Belanda. Mayoritas dari kota-kota besar tersebut memiliki peninggalan bersejarah baik yang lokasinya berada di tepi-tepi pantai maupun di pedalaman. Sebelum kolonialisasi Belanda berlangsung, Jawa telah dikenal sebagai salah satu pusat peradaban di Indonesia. Hal ini terlihat dari sistem kehidupan sehari-hari yang telah tertata dengan baik, dimana arsitektur dan tata kota di Jawa juga telah memiliki pola yang jelas dan tersistematis (Wihardiyanto & Rahmi, 2020). Kota-kota besar tersebut terlahir karena aktivitas perdagangan yang strategis, terutama Jakarta (Batavia), Semarang dan Surabaya. Perkembangan kota-kota modern tersebut berhubungan dengan berdirinya berbagai jenis industri sebagai tempat penduduk kota bekerja (Baskoro, 2017). Perkembangan industri merupakan tahapan tipe kota setelah agraris dan praindustri (Nas, 2002).

Semarang salah satu kota strategis telah menjadi pelabuhan penting berdasarkan catatan yang dibuat oleh orang berkebangsaan Portugis, Tome Pires pada tahun 1531. Pada tahun tersebut ia berlayar menyusuri pantai utara Pulau Jawa, dan terdapat. Terdapat tiga tempat yang biasa dikunjungi oleh kapal pedagang yaitu Losari, Tegal, dan Semarang. Di Semarang, kolonial Belanda membangun kanal untuk mengantisipasi sedimentasi pada kali Semarang. Kanal tersebut bernama Kalibaroe yang menerus ke pelabuhan. Aktivitas perdagangan di pelabuhan yang sibuk

maka dibangunnya suatu menara untuk memantau aktivitas kapal barang yang berlayar memasuki kota melalui Kali Semarang. Hal ini terlihat dari salah satu bangunan yang tersisa pada masa tersebut ialah Menara Sleko. Selain itu bangunan tersebut terdiri dari beberapa kubus yang berfungsi sebagai pelabuhan kecil untuk mengatur bongkar muat pedagang kecil.

Kini kondisi bangunan megah tersebut kurang terawat sehingga bagian bangunan banyak yang rusak. Bagian atapnya hilang, dindingnya telah keropos dan mengelupas, hanya tinggal batu bata merah yang terlihat saja. Pagar besi telah dipasang untuk melindungi bangunan. Pemerintah Semarang telah melakukan revitalisasi secara bersamaan, Perencanaan DED kali semarang dalam kerjasama revitalisasi didukung oleh PT. PGN. Kemudian mereka menciptakan *linkage* di sekitar kawasan *heritage* Semarang meliputi Kota Lama, Masjid Layur, Kampung Melayu, Menara Sleko dan Pecinan melalui *Kali* (sungai). Selain itu, sejak tahun 2006, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Semarang melansir 325 bangunan kuno yang perlu dikonservasi berdasarkan kriteria usia bangunan di atas 50 tahun (Rubiantoro, 2018).

Upaya rekonstruksi merupakan cara untuk mengembalikan Menara Sleko yang terbilang cukup parah kerusakannya, karena salah satunya sebagai bangunan bersejarah yang tinggi dalam perkembangan pesisir Kota Semarang. Akses sungai Semarang memberi peran pada kehadiran Menara Sleko. Terutama kehadiran Menara Sleko sebagai kawasan koridor niaga perdagangan pesisir yang berpotensi untuk pariwisata (Rukayah dkk., 2018).

Sungai telah menjadi bagian berharga dari tanah yang didominasi manusia selama ribuan tahun (Burmil, Daniel, & Hetherington, 1999). Rehabilitasi sungai saat ini berusaha untuk memperbaiki badan air yang termodifikasi dan terdegradasi ini, dan sementara pengelolaan sungai biasanya didorong oleh pendekatan teknik yang mendukung sistem yang dapat diprediksi, pemahaman yang lebih holistik tentang sungai sebagai sistem yang dinamis dan kompleks (Gret-Regamey, Weibel, Vollmer, Burlando, & Girot, 2016; Hillman &

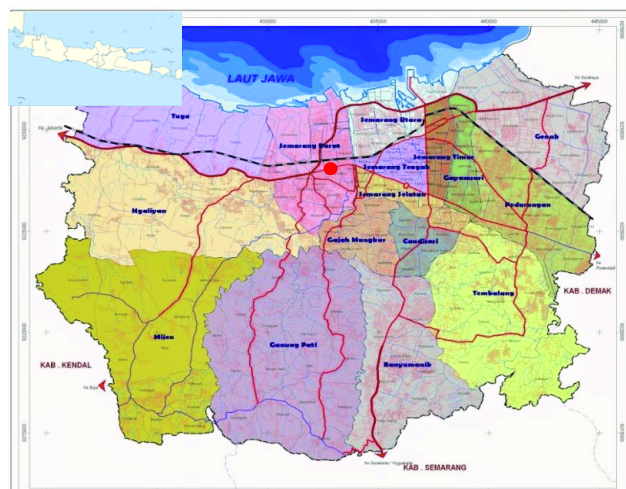
Brierley, 2005). Selain untuk menjaga keaslian laut dan peran koridor ekologis aliran sungai dalam lansekap (Lapenna, Rosati, Salerno, Villani, Fascetti, & Filesi, 2014) diperlukan kegiatan konservasi untuk memperbaharui indra identifikasi mereka sebagai kawasan pesisir (Kobori, Primack, & Uva, 2003). Dengan mempertahankan hubungan antara beberapa komponen yang dikelola oleh masyarakat manusia dalam kumpulan lansekap kecil, ini menyiratkan konektivitas yang lebih luas yang melibatkan pegunungan, hutan, sungai, dan wilayah pesisir sebagai penyebaran organik di berbagai skala spasial (Chakraborty & Chakraborty, 2017). Oleh sebab itu, tidak hanya pemandangan pantai maupun sungai tetapi juga budaya di setiap masyarakat dan kegiatan dari sektor primer kawasan seperti perikanan dan kegiatannya menjadi sasaran dalam kegiatan konservasi (Watanabe, Okuyama, & Fukamachi, 2012).

Kawasan sekitar Menara Sleko yang merupakan kawasan pesisir juga memiliki nilai penting dalam aspek sejarah. Dengan pendekatan arsitektur keterlibatan suatu bangunan mempengaruhi kawasan sekitar, dengan langkah-langkah dalam mengembangkan multi fungsi *landscape* Menara Sleko. Temuan dalam penelitian ini ialah gambaran menara yang berbentuk kubus beserta *landscape* penataan Kawasan kota lama yang menghadap ke arah pesisir sungai dengan menunjukkan bahwa bangunan tersebut merupakan bangunan penting.

2. METODE PENELITIAN

Paper ini membahas mengenai Menara Sleko sebagai ikon kota pesisir yang menjadi penanda perdagangan laut di Kota Semarang di masa lalu. Penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif dengan analisa pendekatan deskriptif. Hal ini bertujuan agar fenomena tersebut dapat diuraikan mengenai suatu objek dan sebagaimana adanya dalam kurun waktu tertentu. Data yang digunakan dapat diperoleh dari penggalian sejarah. Data dari sumber sekunder digunakan untuk memetakan sejarah budaya daerah aliran sungai yang terkait beserta petunjuk keberadaan Menara Sleko sebagai bangunan penting pada masa itu, desain kualitatif memungkinkan peneliti untuk membandingkan data dalam skala waktu yang

lama dan di berbagai tingkatan (Creswell & Creswell, 2017).



Gambar 1. Peta Semarang dan Lokasi Menara Sleko

Objek penelitian ini berada di Kawasan Menara Sleko, sebagai bangunan Menara Sleko di masa lalu. Lokasi tersebut tidak jauh dari ikon Kota Lama Semarang, hanya berjarak 200 meter ke timur (Gambar 1). Dengan demikian unit analisis yang telah digunakan adalah Menara Sleko, Kawasan Sungai Semarang dan Kawasan Kota Lama. Penelitian dilakukan pada tahun 2020 dimana kondisi saat itu Menara Sleko telah berupa puing-puing. Namun demikian bentuk bangunan secara utuh, lokasi yang terintegrasi dengan sungai dan kota lama Semarang telah terdata dalam foto dan peta kuno Semarang dari arsip KITLV (*The Royal Netherlands Institute of Southeast Asian and Caribbean Studies*).

Analisis data yang digunakan yaitu tahap kondensasi data, verifikasi data dan terakhir konklusi data. Sedangkan validasi data menerapkan tipe triangulasi sumber melalui survei, kajian dokumen lama dan data dari konsultan perencana kegiatan konservasi tahun 2019 yang bertujuan untuk menguatkan teori, metode dan interpretasi penelitian (Yin, 2009). Fenomena yang diteliti adalah menjelaskan bagaimana konservasi dan sejarah dari Menara Sleko sebagai bagian penting dari tata kota lama Semarang.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Menara Sleko pada Tata Kota Era Kolonial di Jakarta, Semarang, dan Surabaya

Sungai di perkotaan merupakan sungai yang mengalir ke wilayah perkotaan atau kanal (sungai buatan yang dibuat oleh manusia dengan karakteristik yang sama dengan sungai alami). Karena bagian dari ekologi lansekap, lansekap sungai perkotaan merupakan elemen fisik penting dan semacam koridor ekologis dalam lanskap perkotaan. Sungai di wilayah perkotaan memiliki peran penting bagi ekologis misalnya seperti menyediakan habitat, bertindak sebagai filter dan pembatas, menjadi sumber air dan penyerap air (Kurniawan, 2014). Sungai juga berperan dalam memasok sumber daya air dan cara transportasi, meningkatkan keanekaragaman lanskap kota, memperkaya kehidupan warga kota dan berkontribusi pada stabilitas, kenyamanan, dan keberlanjutan dalam pembangunan perkotaan (Baschak & Brown, 1995). Sungai pada kawasan perkotaan terutama pada peran sungai sebagai jalur perdagangan menjadi salah satu daerah yang paling terpengaruh secara intensif dalam interaksi antara manusia dan proses alam (Yue, 2012).

Kota pesisir pada umumnya dimulai dari faktor geografis dan sejarah. Sejak abad lalu kota pesisir di Indonesia merupakan bagian dari sebuah jalur gerbang alami untuk perdagangan antar pulau (Asnan, 2011; Wibowo, 2011). Pada Kawasan pesisir biasanya dilakukan berbagai aktivitas perdagangan dan jasa seperti pelayanan pelabuhan, dan pusat transaksi ekonomi lintas wilayah bahkan lintas negara. Beberapa kota pesisir di Indonesia misalnya Jakarta, Semarang, dan Surabaya, memiliki sungai yang kala itu menjadi jalur transportasi penting. Sungai-sungai tersebut dilengkapi dengan kanal-kanal di era kolonial Belanda. kota-kota tersebut mengadopsi sistem pengendalian banjir pemerintahan kolonial Belanda, yakni mengalirkan air secepat-cepatnya ke laut. Pembangunan kanal menjadi pilihan utama saat itu. Terbangunlah Kanal Banjir Barat di Jakarta pada 1922. Pembangunan kanal juga diikuti di kota Semarang yaitu Kanal Banjir Barat (1879) dan Kanal Banjir Timur (1896).

Dengan adanya kanal-kanal sebagai jalur perdagangan ke pelabuhan maka di beberapa kota tersebut memiliki Menara Syahbandar yaitu bangunan Menara tempat kepala pelabuhan. Menara Syahbandar tersebut masing-masing memiliki keunikan bangunan yang berbeda. Misalnya menara Syahbandar di Kalimas Surabaya dengan fungsi bangunan yang sama yaitu sebagai menara pengawas jalur lalu lintas kapal laut. Bangunan tersebut membuktikan bahwa Kalimas dulunya merupakan sebuah dermaga yang luas dan sibuk dengan lalu lintas perdagangan. Pada bangunan depan terdapat logo *Soera Ing Baja* yang menjadi lambang kota Surabaya sekarang. Selain itu Ibukota Jakarta juga memiliki syahbandar, pada masa itu difungsikan untuk kantor *pabean* yang dahulu digunakan sebagai tempat berkumpulnya pedagang untuk membayar pajak atas barang-barang yang dimuat di Pelabuhan Sunda Kelapa. Kemudian pada sekitar awal April tahun 2007, pemerintah setempat telah melakukan revitalisasi pada menara untuk merealisasikan program revitalisasi Kota Tua yang telah direncanakan sejak tahun 2006.

Sama seperti Menara Syahbandar di Kota lainnya, Menara Sleko di Semarang juga memiliki fungsi yang sama yaitu sebagai pelabuhan kecil yang dilengkapi sebagai menara pandang untuk mengatur bongkar muat pedagang kecil. Selain itu, bangunan yang dilengkapi gardu pandang ini mempunyai halaman untuk istirahat para pedagang. Dahulu kapal-kapal yang hendak masuk ke Kota Semarang harus mendapat izin dari Menara Sleko. Di menara inilah, retribusi ditarik dari para pedagang yang masuk ke Kota Semarang. Dimana Kala itu transportasi sungai memiliki peran penting dalam membawa kebutuhan sehari-hari serta barang dagangan untuk dijual ke pedalaman. Para pedagang inilah melakukan kegiatan berjualan kebutuhan sehari-hari untuk masyarakat kota Semarang, salah satunya bahan makanan untuk memasok kebutuhan di pasar Johar. Dapat disimpulkan bahwa keberadaan Menara ini merupakan integrator aktifitas perekonomian pasar Johar dan aktifitas pemerintahan, pemukiman dan pertahanan di Kota Lama Semarang.

Kota Semarang merupakan kota dagang VOC yang mewakili kota pesisir Utara Jawa. Pembangunan menara syahbandar menjadi ikon perdagangan kota. Posisi menara ini berada tepat di tepi Kali Semarang, yang memiliki arsitektur yang menarik. Sleko sendiri diadopsi dari bahasa Belanda, yang memiliki arti gerbang kota yang menghubungkan dengan pelayaran ke luar Semarang.

3.2 Konservasi Menara Sleko Kawasan Kota Lama Semarang

Industrialisasi dan modernisasi merupakan faktor pemicu yang mendorong dinamika pertumbuhan perkotaan menuju urbanisasi yang berlebihan dan pemadatan yang maksimal. Dengan percepatan globalisasi ekonomi dan urbanisasi global yang terus menerus, sistem perkotaan mengalami tingkat kepadatan yang tinggi (Yang, Lei, & Li, 2019). Urbanisasi di kota besar ditandai dengan populasi dan peningkatan penggunaan lahan dan kompleksitas ekosistem perkotaan. Sebagian besar lahan di perkotaan mengalami penurunan kualitas lingkungan akibat aktivitas manusia (Kostecki & Greinert, 2017). Akibat dari siklus tersebut terjadinya kemiskinan karena pendapatan yang tidak memadai dan perampasan lingkungan (Ballesteros, 2010). Pembentukan pemukiman kumuh dikaitkan dengan urbanisasi yang cepat dan tren pertumbuhan penduduk, pengetahuan umum yang sedikit tentang evolusi permukiman kumuh, terbatasnya kapasitas pemerintah daerah untuk menyediakan layanan infrastruktur sosial dan fisik yang lebih baik bagi penduduk dan pertumbuhan penduduk yang bermigrasi merupakan faktor penyebab pertumbuhan permukiman kumuh (Sori, 2012). Oleh sebab itu diperlukan bentuk penataan kawasan pemukiman yang memperhatikan bencana dan kesehatan lingkungan agar berkelanjutan (Valencia, Herlambang, & Tjung, 2019). Namun tidak mungkin untuk memindahkan masyarakat sekitar sungai karena sebagian besar masyarakat masih menggantungkan hidupnya pada lingkungannya (Rachmayanti, Rusli, & Wulandari, 2017).

Kawasan Kota Lama Semarang merupakan kawasan kota *heritage* yang terletak di pesisir Kota Semarang. Kawasan tersebut dikelilingi oleh bangunan-bangunan kuno bersejarah yang pada

dahulunya merupakan pemukiman dan wilayah militer bagi pemerintah Belanda pada masanya. Kawasan tersebut membentuk benteng besar yang bernama Benteng Vijfhoek berbentuk segi lima dan pertama kali dibangun di sisi barat. Kawasan Kota Lama, pasar Johar dan Menara Sleko merupakan salah satu bagian dari bangunan bersejarah dan masih dalam lingkup kawasan yang sama. Jika dalam fungsinya pasar Johar sebagai bangunan dalam pusat kegiatan ekonomi, sedangkan Menara Sleko merupakan bagian dari alur perdagangan ekonomi Semarang pada masa itu. Hal tersebut ditunjukkan pada peta di Gambar 2.



Gambar 2. Peta Kota Lama dan Lokasi Menara Sleko dan Pasar Johar

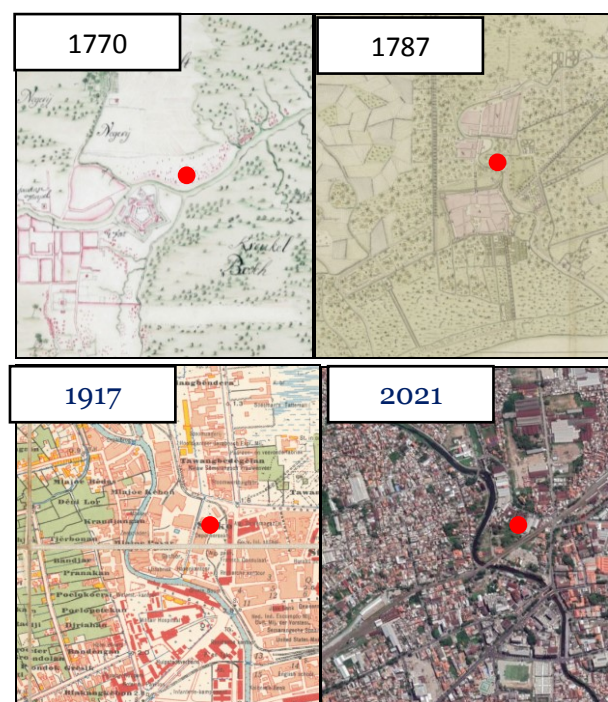
Menara Sleko mulai dibangun pada tahun 1825, pada saat itu setiap kapal yang berlabuh harus melapor kepada Syahbandar. Kala itu, di Kota Semarang merupakan kawasan niaga yang ramai. Menara Sleko berdekatan dengan Benteng Vijfhoek yang menjadi cikal bakal permukiman Eropa di Semarang. Pada peta dibawah ini merupakan perkembangan Menara Sleko sebagai pusat perdagangan pesisir, posisi menara ini berada persis di tepi Kali Semarang. Pada peta tahun 1770 hingga 1787 (lihat Gambar 3) kolonial

Belanda mulai membangun benteng di pusat Kota Semarang. Di dalam Benteng ini kemudian berkembang pula sebagai perkampungan Belanda (Purwanto, 2005). Perkembangan pemukiman dan perdagangan yang pesat pada saat itu hingga akhirnya menyebar ke arah Kawasan Bulu. Perkembangan pembangunan transportasi jalur pos tahun 1809-1811 membawa dampak yang tidak langsung dalam perkembangan kota. Setelah dibangunnya kanal baru di Kali Semarang pada abad ke 19 Kawasan Semarang semakin berkembang sebagai kota niaga. Kanal Kali Baru ini memiliki panjang sekitar 1.180 m, lebar antara dinding pangkalan berlabuh sekitar 23 m, lebar jarak antara tanggul timur dan barat sekitar 65 m (Agus, 2001).

Walaupun tidak bisa dilayari kapal- kapal besar, namun lalu-lintas kapal berukuran kecil dan perahu masih dijumpai di Semarang hingga tahun 1930-an (Waloejono, 2015). Biasanya kapal dengan muatan besar akan menunggu disekitar pelabuhan, pengangkutannya ke gudang-gudang akan menggunakan perahu atau kapal kecil jika letak perusahaan dan gudangnya berada disekitar sungai atau kali. Sungai-sungai di Semarang bukan hanya berfungsi sebagai drainase dan saluran air semata. Salah satu fungsi yang signifikan adalah keberadaan beberapa sungai dan kanal di Semarang menjadi penunjang bagi pelabuhan Semarang. Dengan meningkatnya volume ekspor dan impor di pelabuhan ini, maka pemerintah kolonial berupaya untuk memperbesar daya tampung dari pelabuhan ini dengan membangun pelabuhan lain di sisi timur dari Kanal Kali Baru ini. Pembangunan pelabuhan juga berdampak pada pembangunan jalur kereta api yang tergambar pada peta tahun 1719 (lihat Gambar 3) (Ningsih, 2017). Dari latarbelakang ini bisa terungkap sedikit peranan sungai di Semarang terutama dalam bidang perekonomian. Jejak bangunan di sepanjang kanal ditemukan cukup banyak perusahaan dagang besar yang berada di Semarang.

Namun perkembangan yang pesat tersebut membawa dampak kepadatan penduduk yang tak terkendali. Pertumbuhan penduduk Kota Semarang menyebabkan pusat kota menjadi semakin padat sehingga orang mulai bergerak ke

pinggiran kota (Arsandi, Ismiyati, & Hermawan, 2017). Kepadatan yang disebabkan oleh perpindahan tersebut membawa dampak kumuh bagi kawasan pemukiman sekitar Menara Sleko. Pada kawasan sekitar menara terdapat massa bangunan, warung, hingga bangunan pemukiman, dan lain sebagainya. Massa-massa ini membentuk ruang baru sehingga kawasan tersebut menutupi sebageian kawasan menara. Oleh sebab itu, makna menara sebagai bangunan utama dari kawasan pesisir hilang dan identitasnya tidak terlihat sebagai bagian dari sungai Semarang dan Kota Lama Semarang.



Gambar 3. Peta Semarang dan Lokasi Menara Sleko dari tahun ke tahun

Diperlukan suatu perencanaan jangka panjang untuk perencanaan permukiman secara menyeluruh disertai kejelasan status kepemilikan tanah yang dihuni sehingga tidak ada masalah bagi masyarakat untuk mendapatkan tempat tinggal dan tentunya kawasan permukiman dengan resiko tersebut membutuhkan peningkatan infrastruktur sebagai penunjang keselamatan dalam kegiatan hunian. Selain itu, diperlukan kegiatan normalisasi sungai dengan melakukan konservasi lahan yang merupakan kegiatan jangka panjang yang efektif dalam penanggulangan masalah lingkungan baik banjir maupun kerusakan lingkungan lainnya.

Konservasi kota lama Semarang juga merupakan salah satu program pemerintah Kota Semarang dalam menghidupkan kawasan bersejarah menjadi sebuah kota yang hidup dan berkembang. Hampir beberapa bangunan sekitar Kota Lama telah selesai dan banyak digunakan kembali sebagai fungsi lain yang bertujuan untuk menghidupkan kawasan dan meningkatkan ekonomi. Oleh sebab itu, banyak bangunan kolonial beralih fungsi sebagai toko dan restoran, yang diperuntukkan sebagai kawasan pariwisata bersejarah. Menara Sleko, Pasar Johar merupakan salah satu bagian dari program revitalisasi tersebut (lihat Gambar 4 dan Gambar 5).



Gambar 4. Konservasi Kota Lama di Semarang



Gambar 5. Menara Sleko, sebagai pelabuhan menuju kota Lama dan Pasar Johar Semarang

3.3 Analisa Bangunan Menara Sleko sebagai Bagian dari Kawasan Kota Lama dengan Menggunakan Foto kuno dan Peta Kuno

Konsep *waterfront* ialah konsep yang mulai lahir dari aspek budaya dan perekonomian yang awalnya dari perkembangan intens sebuah kawasan pemukiman maupun desa sekitar tepi air, kemudian berkembang menjadi jalur perniagaan dan perdagangan yang strategis. *Waterfront* sebagai tepi air di kota-kota dari semua ukuran dan badan air dapat berupa sungai, danau, laut, teluk, sungai, atau kanal (Breen & Rigby, 1996). Bantaran sungai yang tidak tertata dapat menimbulkan banyak permasalahan. Banyaknya perumahan *illegal* di sekitar bantaran sungai bukan hanya menyebabkan menyempitnya daerah aliran sungai,

namun juga menurunkan kualitas Kawasan (Vidiyanti, 2014). Proses *redevelopment* banyak dilakukan seperti pada Kawasan sungai-sungai bersejarah.

Pembangunan kembali atau *redevelopment* merupakan pemanfaatan suatu fungsi *waterfront* lama yang masih digunakan hingga saat ini dan tetap difungsikan untuk kepentingan masyarakat dalam merevitalisasi maupun merekonstruksi fasilitas yang ada. Dan yang dimaksud dengan pengembangan *waterfront* merupakan sebuah usaha dalam menata dan pengembangan sebuah kawasan kota dalam skala kegiatan maupun fungsi yang beragam dalam kapasitas yang tinggi untuk wilayah perkotaan (Latif, Arif, & Mulyawati, 2020). Oleh karena itu, situasi sosial dan kemasyarakatan kawasan pesisir, secara fisik dan lingkungan serta ekonomi memerlukan strategi revitalisasi yang berkelanjutan (Girard, Kourtit, & Nijkamp, 2014). Dengan menggunakan foto dan peta kuno pada Kawasan Menara Sleko terkuak adanya sebuah halaman sebagai ruang publik bagi masyarakat dan pedagang dari kapal untuk mendarat. Bila ruang publik tersebut dikembalikan seperti pada kondisi awalnya, maka diharapkan akan dapat menghidupkan kembali masyarakat dan area ruang publik yang hilang karena padatnya pemukiman kumuh (Sairinen & Kumpulainen, 2006).

Menara Sleko pada masa kejayaan Belanda, dahulu sudah diterapkan konsep *waterfront* karena fungsinya yang penting dalam perniagaan antar pulau dan negara lain. Menara Sleko juga menghubungkan jalur darat laut untuk saling berhubungan antar kapal dan pedagang di jalur darat. Menara Sleko memiliki gardu pandang yang digunakan untuk istirahat para pedagang. Di foto kuno bawah ini juga dilengkapi gudang khusus untuk penyimpanan barang sementara bagi pedagang (Gambar 6).

Dari gambaran foto kuno (Gambar 6) tersebut menunjukkan bahwa lansekap tepi air tersebut tidak adanya bangunan utama lain selain menara dan gudang sekitar. Ruang publik antara bangunan dan sungai memberikan kesan yang menonjol pada menara hingga menjadi *landmark* kawasan. Desain tersebut dikhususkan untuk kawasan perniagaan

dan komersial yang diarahkan pada *system waterfront*.



Gambar 6. Menara *Sleko* tahun 1825 dan kondisi kini yang berupa puing puing

Jika ditinjau dari segi fungsi yang memiliki keberagaman menunjukkan bahwa sebuah kawasan perairan merupakan kawasan yang sangat diperlukan dan penting keberadaanya (Supriyadi, 2008). Hingga saat ini pemerintah hanya melakukan sebagian dari fungsi kawasan perairan. Penerapan revitalisasi tersebut hanya dilakukan pada bagian bangunan dan halaman menara. Oleh sebab itu, halaman dan lingkungan keseluruhan sepanjang sungai dan menara juga perlu dikembalikan agar makna bangunan muncul sebagai *landmark* kawasan. Hal tersebut sesuai dengan teori elemen pembentuk kota dan teori elemen pembentuk citra kota.

Penggalian tersebut dilakukan dengan cara mendalami dan mengkaji potensi-potensi dari muara sungai ini sebagai sebuah pusat aliran air untuk kawasan Semarang yang biasa dijuluki dengan nama sungai Kali Semarang dan Kanal Semarang. Maka diperlukan sebuah kajian secara mendalam pada suatu kawasan sehingga dapat memahami berbagai karakteristik juga dapat dikembangkan dari potensi-potensi yang ada. Walaupun kawasan tidak digunakan kembali sebagai kawasan perniagaan komersial namun dengan mewadahnya dengan keberadaan fungsi komersial dalam aspek kawasan wisata ataupun sebagai *open space* yang sesuai dengan teori Lynch (1960). Bentuk ruang terbuka yang digunakan biasanya mencakup taman, jalan, lapangan sepak bola, jalur pejalan kaki dan taman. Namun bisa digunakan sebagai *open space* yang khusus untuk kawasan sungai dan steril dari bangunan apapun,

juga menyediakan fasilitas tempat duduk, kamar mandi dan fasilitas pada *public space*. *Public space* di kawasan tepi air ini akan menunjang Menara Sleko sebagai *landmark* pada kawasan.

Landmark merupakan sebuah elemen eksternal yang penting dalam sebuah bentuk visual yang telah didapatkan dan terlihat menonjol dari kota, misalnya sebuah gedung atau bukit, menara, patung candi maupun tempat ibadah dan sebagainya (Lynch, 1960). Keberadaan menara dengan ketinggian empat lantai bangunan menjadi menonjol diantara bangunan yang ada disekitarnya yang dibangun oleh kolonial Belanda dengan rerata memiliki ketinggian dua lantai. Secara visual ketinggian Menara Sleko menjadi *landmark* Kawasan Kota Lama Semarang.

Hingga saat ini fungsi sungai masih berfungsi dengan baik namun, masih memerlukan pemeliharaan dan kebersihan disekitar sungai masih terabaikan karena banyaknya pemukiman dan kios-kios yang mengelilingi kawasan. Oleh sebab itu, diperlukan relokasi atau *resettlement* penduduk lama ke tempat baru. Konsep *resettlement* menurut *World Bank Organisation* harus memperhatikan *Replacement cost, Income Restoration, Squatters and Euroachers* dan diperlukan perhatian dari pemerintah secara penuh (Poedjioetami, 2008). Pemerintah telah merelokasi beberapa rumah dan warung sekitar menara namun, pemukiman di sisi kiri sungai belum dilakukan penataan hingga sekarang. Jika program pemerintah untuk menata Kawasan dan mengembalikan sebagai *landscape* / halaman depan Menara Sleko, maka kesan sebagai pusat *landmark* kawasan dan bangunan tepi air akan muncul kembali.

4. KESIMPULAN

Setelah menelaah gambar kuno dan peta kuno serta melakukan survey lapangan dan wawancara dengan konsultan perencana konservasi, maka ditemukan bahwa dalam skala kota di masa lalu menara tersebut menjadi pintu masuk menuju Kota Semarang di era kolonial. Dalam Perancangan kota, menara ini menjadi *landmark* dan *edge* tepi sungai kawasan kota benteng kolonial Belanda (Chapman & Lynch, 1962). Guna mengembalikan

pada konsep semula sebagai kawasan tepi sungai, maka konsep tepi sungai perlu memperhatikan dari segala aspek budaya dan perekonomian yang awalnya berupa pemukiman maupun desa tepi air menjadi jalur perdagangan (Breen & Rigby, 1996). Konsep tersebut juga perlu diperhatikan dalam skala jangka panjang dan konsep *sustainable* (Girard dkk., 2014), dimana ketika peran sungai dalam tata kota yang semula sangat vital sebagai jalur transportasi namun dalam perkembangannya telah tergantikan oleh jalur darat.

Konsep tepi air pada Menara Sleko dengan menelaah dari peta kuno tahun 1770 hingga tahun 1719, terbaca karena adanya ruang publik diantara bangunan dan sungai. Arah hadap bangunan menara juga mengarah ke sungai sesuai fungsinya sebagai menara pengawasan perahu-perahu yang hendak berlabuh. Kala itu, sungai dan kanal Semarang terhubung langsung dengan pelabuhan. Secara visual karena ketinggian Menara Sleko, maka Konsep *waterfront* Menara Sleko juga menghadap langsung ke arah pertemuan Kali Semarang dan Kanal Kali Baroe. Posisi ini membuka peluang riset lanjutan mengenai pembangunan kanal dan terjadinya sedimentasi pada Kali Semarang.

Mengingat perkembangan Kota Semarang kini dimana kota benteng kolonial telah dikonservasi dan direvitalisasi hingga menjadi sebuah kawasan komersial dan destinasi wisata *heritage* maka pelabuhan sungai di sekitar konservasi Menara Sleko penting dilakukan dan diharapkan terintegrasi dengan kawasan konservasi Lota Lama. Hal ini terkuak dari pendekatan historis dengan menggunakan foto kuno dan peta kuno dari KITLV bahwa Menara Sleko merupakan bagian penting yang berfungsi sebagai pelabuhan menuju kota benteng kolonial Semarang. Secara visual Menara Sleko menjadi *landmark* kawasan dari arah sungai. *Landmark* merupakan sebuah elemen eksternal yang penting dalam sebuah bentuk visual yang telah didapatkan dan terlihat menonjol dari kota (Lynch, 1960). Konsep antara bangunan dan sungai memerlukan perancangan lansekap tersendiri untuk memperkuat visual sebagai *landmark* Kota Lama. Keberadaan Menara Sleko tak bisa lepas pula dengan keberadaan Pasar Johar. Kala itu, para pedagang melakukan bongkar muat di pelabuhan

kecil Sleko dan memindahkan barang dagangannya ke Pasar Johar. Dengan demikian Menara Sleko memfasilitasi keberadaan Kawasan kota kolonial di Semarang.

Oleh sebab itu, konsep *waterfront* pada Menara Sleko bisa dilakukan dengan mengembalikan fungsi ruang publik di depan bangunan Menara seperti dahulu. Walaupun aktivitas perdagangan laut tidak bisa kembali namun bisa digantikan dengan fungsi ruang publik yang menunjukkan bahwa Menara Sleko memiliki halaman depan untuk menuju sungai. Pengembalian fungsi halaman ini juga akan memberikan visual hingga menjadikan Menara menjadi *landmark* kawasan. Diharapkan jika keadaan sesuai dengan peta kuno dan kondisi pada foto kuno maka pemukiman kumuh di sekitar menara dan warung yang berjajar dengan kondisi Menara Sleko saat ini akan terelokasi dan terdesain menjadi ruang publik.

Konservasi adalah tindakan atau upaya untuk mencegah kerusakan dan memperpanjang umur bangunan tua atau kawasan bersejarah (Australian ICOMOS Inc, 2013). Upaya konservasi Menara Sleko dan ruang publiknya sebagai lansekap kawasan sungai di Kawasan Kota Lama Semarang akan mengembalikan visualisasi bentuk desain keseluruhan yang pernah memiliki fungsi sebagai pelabuhan alam untuk kapal-kapal di masa lalu. Kegiatan konservasi akan mencegah kerusakan bangunan dan kawasan serta akan memperkuat *landmark* menara sebagai pengintegrasikan kawasan Kota Lama Semarang.

5. ACKNOWLEDGEMENT

Peneliti mengucapkan terimakasih kepada konsultan perencana dan Dinas Tata Ruang Kota Semarang yang telah memberikan data konservasi pekerjaan Menara Sleko. Selain itu, terimakasih pula kami ucapkan pada Fakultas Teknik Universitas Diponegoro yang telah memberikan dana hibah penelitian strategis. Penelitian ini didanai oleh Dana RKAT Fakultas Teknik Tahun 2021, Universitas Diponegoro dengan skema Penelitian Strategis No.195/UN7.5.3.2/HK/2021. Ucapan terimakasih kami sampaikan pula pada Universitas Diponegoro atas hibah Penelitian Riset

Pengembangan dan Penerapan (RPP) tahun 2021 nomor Kontrak 185-56/UN7.6.1/PP/2021.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Afif, M., & Pigawati, B. (2017). Pengembangan Kawasan Vihara Buddhagaya Watugong Sebagai Objek Wisata di Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 3(2), 128-138. Doi: <https://doi.org/10.14710/jpk.3.2.128-138>
- Agus, S. (2001). *Hubungan Antara Pelabuhan Dengan Daerah-Daerah Hinterland: Studi Kasus di Pelabuhan Semarang pada Masa Kolonial Belanda Abad XX*. Lembaga Penelitian Universitas Indonesia: Yayasan Adikarya IKAPI.
- Arsandi, A. S., Ismiyati, I., & Hermawan, F. (2017). Dampak Pertumbuhan Penduduk Terhadap Infrastruktur Di Kota Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 6(4), 01-14.
- Asnan, G. (2011). Sungai-Sungai di Sumatera dalam Catatan Perjalanan dan Laporan Penelitian pada Masa Kolonial. *Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata Konferensi Nasional Sejarah IX*.
- Australian ICOMOS Inc. (2013). The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. 1–10.
- Ballesteros, M. M. (2010). Linking Poverty and The Environment: Evidence from Slums in Philippine Cities. Philippine: PIDS Discussion Paper Series.
- Baschak, L. A., & Brown, R. D. (1995). An Ecological Framework for The Planning, Design and Management of Urban River Greenways. *Landscape and Urban Planning*, 33(1-3), 211-225. Doi: [https://doi.org/10.1016/0169-2046\(94\)02019-C](https://doi.org/10.1016/0169-2046(94)02019-C)
- Baskoro, S. (2017). Surabaya Sebagai Kota Kolonial Modern pada Akhir Abad Ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, dan Kemajemukan Masyarakat. *Mozaik Humaniora*, 17(1), 157. Doi: <http://dx.doi.org/10.20473/mozaik.v17i1.6597>
- Breen, A., & Rigby, D. (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. London: Thames and Hudson.
- Burmil, S., Daniel, T. C., & Hetherington, J. D. (1999). Human Values and Perceptions of Water in Arid Landscapes. *Landscape and Urban Planning*, 44(2-3), 99-109. Doi: [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(99\)00007-9](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(99)00007-9)
- Chakraborty, S., & Chakraborty, A. (2017). Satoyama Landscapes and Their Change in A River Basin Context: Lessons for Sustainability. *Issues in Social Science*, 5(1), 38-64. Doi: <http://dx.doi.org/10.5296/iss.v5i1.10892>
- Chandan, S., & Kumar, A. (2019). Review of Urban Conservation Practices in Historic Cities. *Int. J. Emerg. Technol*, 10, 74-84.
- Chapman, E. H., & Lynch, K. (1962). The Image of The City. *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, 21(1), 91. Doi: <https://doi.org/10.2307/427643>
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. London and Thousand Oaks: Sage Publications.
- Girard, L. F., Kourtit, K., & Nijkamp, P. (2014). Waterfront Areas as Hotspots of Sustainable and Creative Development of Cities. *Sustainability*. Doi: <https://doi.org/10.3390/su6074580>
- Gret-Regamey, A., Weibel, B., Vollmer, D., Burlando, P., & Girot, C. (2016). River Rehabilitation as an Opportunity for Ecological Landscape Design. *Sustainable Cities and Society*, 20, 142-146. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2015.09.013>
- Guan, T. C. (2011). *Learning from The Singapore Shophouse: Towards A Sustainable Tropical Architecture*. (Doctoral Dissertation), University of Florida, Florida.
- Hillman, M., & Brierley, G. (2005). A Critical Review of Catchment-Scale Stream Rehabilitation Programmes. *Progress in Physical Geography*, 29(1), 50-76. Doi: <https://doi.org/10.1191/2F0309133305pp434ra>
- Irwansyah, I. (2019). Konservasi Bangunan Bersejarah "Studi Kasus: Istana Niat Lima Laras Batubara". *PROPORSI: Jurnal Desain*,

- Multimedia dan Industri Kreatif*, 2(2), 131-142. Doi: <http://dx.doi.org/10.22303/proporsi.2.2.2017.131-142>
- Kobori, H., Primack, R., & Uva, R. (2003). Conservation for Satoyama, The Traditional Landscape of Japan. *Environmental Protection*, 62(4), 3-10.
- Kostecki, J., & Greinert, A. (2017). *Influence of Technic Surfaces on The Selected Properties of Ekranic Technosols*. Paper presented at the International Congress on Soils of Urban, Industrial, Traffic, Mining and Military Areas. Doi: 10.1007/978-3-319-89602-1_4
- Kurniawan, B. (2014). Penataan Bantaran Sungai Berbasis Komunitas sebagai Upaya Membangun Pemerintahan yang Partisipatif: Sebuah Analisis Pendekatan Penataan Bantaran DAS Cisadane. *Jurnal Lingkar Widya Swara*, 1(4), 67-74.
- Lapenna, M. R., Rosati, L., Salerno, G., Villani, M., Fascetti, S., & Filesi, L. (2014). *Landscape Planning and Biodiversity Conservation of River Habitats Require Vegetation Analysis and Mapping: The Case of Cilento National Park (Italy)*. Paper presented at the Latest Trends in Energy, Proceedings of the 7th International Conference on Environmental and Geological Science and Engineering (EG 14).
- Latif, J. M., Arif, I., & Mulyawati, L. S. (2020). Pengembangan Ruang Kawasan Tepi Pantai Untuk Rekreasi Dalam Mendukung Kota Ternate Sebagai Waterfront City. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Perencanaan Wilayah & Kota*, 1(1), 1-11.
- Lynch, K. (1960). *The Image of The City* (Vol. 11). Cambridge: MIT press.
- Makkelo, I. D. (2017). Sejarah Perkotaan: Sebuah Tinjauan Historiografis dan Tematis. *Lensa Budaya: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Budaya*, 12(2), 83-101. Doi: <https://doi.org/10.34050/jlb.v12i2.3052>
- Nas, P. J. (2002). Java and De Groot Postweg, La Grande Route, The Great Mail Road, Jalan Raya Pos. *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde*, 158(4), 707-725. Doi: 10.1163/22134379-90003763
- Ningsih, T. R. (2017). Pengaruh Keberadaan Kampus Terhadap Perubahan Fisik Kawasan di Sekitarnya (Studi Kasus: Kawasan Babarsari, Kecamatan Depok, Yogyakarta). *Jurnal Pengembangan Kota*, 5(2), 159-165. Doi: <https://doi.org/10.14710/jpk.5.2.159-165>
- Poedjioetami, E. (2008). Penataan Ulang Kawasan Bantaran Sungai Dengan Menghadirkan Sentra Ekonomi dan Rekreasi Kota. *Jurnal rekayasa perencanaan*, 4(3).
- Purwanto, L. M. F. (2005). Kota Kolonial Lama Semarang (Tinjauan Umum Sejarah Perkembangan Arsitektur Kota). *Journal of Architecture and Built Environment*, 33(1), 27-33. Doi: <https://doi.org/10.9744/dimensi.33.1>
- Puspitasari, A. Y., & Ramli, W. O. S. K. (2017). *Manajemen Pelestarian Kawasan Kota Lama Sebagai Bagian Penting Kota Pusaka Semarang*. Paper presented at the Seminar Nasional SPACE.
- Putra, D. W. (2017). Identifikasi Kelestarian Kawasan Kota Lama Melalui Proteksi Bangunan Cagar Budaya Oleh Pemerintah Kota Surabaya. *Jurnal Pengembangan Kota*, 4(2), 139-150. Doi: <https://doi.org/10.14710/jpk.4.2.139-150>
- Rachmayanti, S., Rusli, C., & Wulandari, A. A. A. (2017). Cultural Acculturation in Interior and Architecture of Old Straits-Born Chinese Lasem House. *Humaniora*, 8(3), 279-290. Doi: <https://doi.org/10.21512/humaniora.v8i3.3718>
- Rees, P. W. (1994). *Conservation Areas in the City of London*. London: Department of Planning & Transportation.
- Rubiantoro, E. A. (2018). Kajian Konservasi Bangunan Cagar Budaya pada Koridor Jl. Kepodang Kota Semarang. *Jurnal Riptek*, 12(1), 89-96.
- Rukayah, R. S., Juwono, S., & Puguh, D. R. (2019). Post Office and Traditional City Center Square As City Linkage in Java. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*, 4(10), 126-132. Doi: <https://doi.org/10.21834/e-bpj.v4i10.1624>
- Rukayah, R. S., Sardjono, A., Abdullah, M., & Aziz, A. (2021). *Inventory of Old Buildings and*

- Land Subsidence in Semarang Old Colonial City*. Paper presented at the International Conference on Environment, Sustainability Issues, and Community Development 21 October 2020, Semarang, Indonesia. Doi: 10.1088/1755-1315/623/1/012072
- Rukayah, R. S., Susilo, E. S., Abdullah, M., & Saputro, S. (2018). *Exploring The Position of Old Semarang Sea Port: Based on Javanese City Pattern*. Paper presented at the 3rd International Conference on Tropical and Coastal Region Eco Development 2017 2–4 October 2017, Yogyakarta, Indonesia. Doi: 10.1088/1755-1315/116/1/012036
- Sairinen, R., & Kumpulainen, S. (2006). Assessing Social Impacts in Urban Waterfront Regeneration. *Environmental impact assessment review*, 26(1), 120-135. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2005.05.003>
- Sori, N. D. (2012). *Identifying and Classifying Slum Development Stages From Spatial Data*. (Master's thesis), University of Twente, Belanda.
- Supriyadi, B. (2008). Kajian Waterfront di Semarang. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 7(1), 50-58.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.
- Valencia, L. N., Herlambang, S., & Tjung, L. J. (2019). *Planning of urban slum settlement in adaptation to landslide disaster*. Paper presented at the Tarumanagara International Conference on the Applications of Technology and Engineering 22–23 November 2018, Jakarta, Indonesia. Doi: 10.1088/1757-899X/508/1/012030
- Vidiyanti, C. (2014). Sustainable Waterfront Development sebagai Strategi Penataan Kembali Kawasan Bantaran Sungai. Studi Kasus: Bantaran Sungai Ciliwung Segmen Kampung Melayu. *Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI)*, 7–12.
- Violita, R., & Yulastuti, N. (2020). Identitas Keberadaan Kampung Lama Berdasarkan Tradisi dan Kebiasaan di Kampung Purwodinatan, Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 8(1), 1-11. Doi: <https://doi.org/10.14710/jpk.8.1.1-11>
- Waloejono, D. (2015). *Transformasi Kawasan Pelabuhan Dalam Aspek Industri di Coastal City Semarang*. Paper presented at the Seminar Nasional Menuju Ruang Arsitektur & Perkotaan Yang Ber-Kearifan Lokal, 12 Mei 2015, Semarang.
- Watanabe, T., Okuyama, M., & Fukamachi, K. (2012). A Review of Japan's Environmental Policies for Satoyama and Satoumi Landscape Restoration. *Global Environmental Research*, 16(2), 125-135.
- Wibowo, A. (2011). Kerentanan Lingkungan Pantai Kota Pesisir di Indonesia. *Jurnal Ilmu Dan Teknologi Kelautan Tropis*, 3(2). Doi: <https://doi.org/10.28930/jitkt.v3i2.7818>
- Wihardyanto, D., & Rahmi, D. H. (2020). Pengaruh Kolonisasi Belanda di Kawasan Pusat Kota Pulau Jawa: Sebuah Kajian Literatur. *Nature: National Academic Journal of Architecture*, 7(1), 15-35. Doi: <https://doi.org/10.24252/nature.v7i1a2>
- Yang, Z., Lei, J., & Li, J.-G. (2019). Identifying The Determinants of Urbanization In Prefecture-Level Cities in China: A Quantitative Analysis Based on Spatial Production Theory. *Sustainability*, 11(4), 1204. Doi: <https://doi.org/10.3390/su11041204>
- Yeoh, B. S., & Kong, L. (2012). Singapore's Chinatown: Nation Building and Heritage Tourism in A Multiracial City. *Localities*, 2, 117-159.
- Yin, R. K. (2009). *Case Study Research: Design and Methods* (Vol. 5). London, UK: Sage.
- Yue, J. (2012). Urban Rivers: A Landscape Ecological Perspective. *Hydrology: Current Research*, 3(1), 3–8. Doi: <https://doi.org/10.4172/2157-7587.1000125>