

Sejarah Perkembangan Struktur Ruang Kota Lasem

History of Development of Lasem City Space Structure

Rina Kurniati¹

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Abstract: Sejarah pertumbuhan kota-kota besar di Indonesia lebih banyak dimulai dari wilayah pantai. Salah satunya wilayah pesisir Kabupaten Rembang lebih tepatnya di wilayah Kecamatan Lasem yang pada abad ke XVI memiliki daerah pelabuhan yang sering disinggahi oleh kapal-kapal pedagang asing yang bertujuan untuk berdagang di wilayah tanah Jawa. Beberapa kapal yang singgah di pelabuhan Lasem selain berasal dari daerah kepulauan nusantara juga banyak yang berasal dari wilayah mancanegara diantaranya berasal dari negeri Cina. Hal itu dibuktikan dengan adanya situs-situs peninggalan sejarah berupa kawasan pemukiman Cina yang tumbuh berdampingan dengan pemukiman masyarakat setempat. Kondisi ini secara fisik menunjukkan suatu pola struktur ruang dan karakter pemukiman masyarakat yang sangat spesifik, unik dan khas, yang selain dibentuk oleh konsep pertumbuhan pantura di wilayah timur Jawa Tengah, juga dibentuk oleh pola sosial-budaya masyarakat setempat. Lasem terdiri dari dua kawasan yaitu kawasan pusat kota yang cenderung memiliki bentuk kawasan gurita/bintang (octopus/ star shaped cities) dan kawasan pesisir yang cenderung memiliki bentuk kawasan kipas (fan shaped cities). Kemudian tekstur figure ground sebagai sebuah unit perkotaan tergolong pada tipe grid kawasan. Pola jaringan jalan utama memiliki bentuk linier dan terpadu dengan sistem jalan lingkungan yang berpola grid. Dari tingkatan hirarkinya pemanfaatan ruang untuk aktivitas perdagangan dan jasa di sekitar Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati menempati hirarki tertinggi. Kota Lasem memiliki pola struktur ruang konsentris yang terpadu dengan linier.

Kata kunci: *Pola Struktur Ruang; Kota Pantai; Kota Lasem.*

Abstract: The history of the growth of big cities in Indonesia starts more from coastal areas. One of the coastal areas of Rembang regency is more precisely in the area of Lasem District which in the XVI century has a port area frequented by foreign merchant vessels that aim to trade in the land of Java. Some ships that stop at the port of Lasem in addition to coming from the archipelago of the archipelago are also many who come from overseas areas of which come from China. This is evidenced by the existence of sites of historical relics in the form of residential areas of China that grows alongside the local community settlement. This condition physically demonstrates a very specific, unique and distinct pattern of spatial structure and character of community settlements, besides shaped by the concept of pantura growth in the eastern region of Central Java, is also shaped by the socio-cultural patterns of the local community. Lasem consists of two areas, namely the downtown area which tends to have the shape of octopus / star shaped cities and coastal areas that tend to have fan shaped cities. Then the texture of the figure ground as an urban unit belonging to the type of grid area. The main road network pattern has a linear and integrated form with a grid patterned road system. From the hierarchy level of space utilization for trading activities and services around Jalan Sultan Agung and Jalan Untung Suropati occupy the highest hierarchy. Lasem City has a pattern of concentric space structure that is integrated with linear.

Keywords: *Spatial Structure Patterns; Beach City; Lasem City.*

¹ Rina Kurniati: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: adalerina_66@yahoo.com

Pendahuluan

Sejarah perkembangan kota pantai (*historical waterfront*)² adalah pelengkap dari kebudayaan maritim, dan beberapa diantaranya berhubungan erat dengan awal kemakmuran dan awal pembangunan ekonomi. Kota pantai mampu menjaga sejarah kawasan pantainya dengan pesona masa lampau yang dimilikinya untuk kehidupan modern (Breen dan Rigby, 1996). Pengembangan wilayah pantai di Indonesia tidak terlepas dari sejarah yang mengiringi sebelumnya. Sejarah pertumbuhan kota-kota besar di Indonesia lebih banyak dimulai dari wilayah pantai, hal itu tidak terlepas bahwa negara Indonesia merupakan negara kepulauan. Sejarah Nusantara yang merupakan wilayah kepulauan dapat ditelusuri melalui bukti sejarah perkembangan pusat-pusat kerajaan di wilayah pantai dan berhubungan dengan sistem sungai dalam pengembangan wilayah pedalaman. Pada periode abad ke VII sampai ke XVII, secara silih berganti bermunculan kerajaan berbasis wilayah pantai seperti Sriwijaya, Samudra Pasai, Kasultanan Banten, Kasultanan Demak, Kasultanan Ternate yang pada periode keemasannya mengembangkan perdagangan baik di perairan Nusantara hingga Mancanegara (Baiquni, 2005).

Propinsi Jawa Tengah sebagai bagian dari wilayah kepulauan Jawa memiliki sejarah yang panjang terkait dengan kota-kota pinggir pantai (*Coastal city*)³, terbukti terdapat dua sejarah kerajaan Islam yaitu Kerajaan Islam Demak yang berada di pantai utara dan Kerajaan Mataram Islam (Kasultanan Yogyakarta dan Kasunanan Surakarta) berada di wilayah pesisir selatan Jawa Tengah. Kedua kerajaan Islam tersebut meninggalkan pengaruh struktur pemerintahan dan pola penataan ruang wilayah pesisir yang sangat kuat, dibuktikan dengan adanya pola permukiman, sistem sosial budaya, ekonomi, dan sistem jaringan perdagangan pada pusat-pusat strategis terhadap wilayah *hinterlandnya*.

Lasem merupakan kota kecamatan yang berada di wilayah Kabupaten Rembang tepatnya di pesisir utara Pulau Jawa, dan berada di kawasan paling timur pesisir Pantai Utara Jawa Tengah. Lasem memiliki sejarah perkembangan kota pesisir, dimana pada abad ke XVI Lasem memiliki daerah pelabuhan yang sering disinggahi oleh kapal-kapal pedagang asing yang bertujuan untuk berdagang di wilayah tanah Jawa. Beberapa kapal yang singgah di pelabuhan Lasem selain berasal dari daerah-daerah kepulauan nusantara juga disinggahi oleh kapal-kapal mancanegara diantaranya adalah berasal dari Cina. Pada awalnya Lasem merupakan tempat mendaratnya pedagang-pedagang Cina di Jawa. Selain itu Lasem juga merupakan pusat perdagangan candu.

Sejak abad ke-16 sudah banyak penduduk Tionghoa yang menetap di Lasem. Mereka juga sudah berakulturasi dengan penduduk pribumi, hal itu dibuktikan dengan adanya peninggalan berupa kawasan pemukiman Cina yang tumbuh berdampingan dengan masyarakat setempat. Ada beberapa bentuk ornamen perpaduan antara kebudayaan Cina dengan kebudayaan lain di Kota Lasem, diantaranya yaitu perkampungan pecinan yang memiliki bentuk arsitektur khas Cina dan berpadu dengan ciri khas kebudayaan masyarakat Jawa (Hastari, 2007).

Adanya bentuk perkampungan pecinan yang menggerombol dengan ditandai oleh pagar-pagar bangunan yang tinggi memberikan kesan tertutup dengan dunia luar, namun ada juga beberapa bangunan pecinan yang menyatu dengan beberapa bangunan masyarakat setempat. Kondisi ini secara fisik menunjukkan suatu pola ruang dan karakter pemukiman yang sangat spesifik, unik dan khas, yang selain dibentuk oleh konsep pertumbuhan pantura di wilayah timur Propinsi Jawa Tengah, juga dibentuk oleh pola sosial budaya masyarakat setempat. Pada perkembangan selanjutnya keberadaan Pelabuhan Lasem mulai surut dan menghilang yang akhirnya berpindah ke wilayah Rembang dimana secara geografis letaknya tepat di sebelah barat Kota Lasem. Berpindahannya Pelabuhan Lasem ke wilayah Rembang diikuti dengan berpindahnya pusat pemerintahan kabupaten dari wilayah Lasem menuju

² Dalam kamus Inggris Indonesia karangan John M. Echols dan Hasan Sadili, menyebutkan bahwa arti dari *Historic* adalah bersejarah, sedangkan arti *Historical* adalah yang berhubungan dengan sejarah. Dan *Waterfront* berarti tepi laut atau daerah kota yang berbatasan dengan air.

³ Istilah *Coastal City* yang berarti kawasan kota tepi laut/ pantai diambil dari penelitiannya Iwan Suprijanto tentang "Karakteristik Spesifik Permasalahan dan Potensi Pengembangan Kawasan Kota Tepi Laut/ Pantai".

Rembang yang akhirnya berpengaruh pada pola struktur permukiman, sosial budaya, dan ekonomi masyarakat setempat, dimana hal itu merupakan kebijakan dari pemerintah Kolonial Belanda (Hadinoto dan Hartono, 2006).

Dengan semakin meningkatnya perkembangan teknologi transportasi darat berpengaruh pada peningkatan pusat-pusat pertumbuhan baru yang ada di luar kawasan pantai Lasem. Hal itu menyebabkan pertumbuhan dan perkembangan kawasan Kota Lasem mengalami kemandekan (stagnasi), bahkan terjadi penurunan perkembangan kawasan yang ditandai dengan semakin sepi aktivitas permukiman, perdagangan, sosial budaya, dan bahkan ekonomi masyarakat setempat.

Kajian Literatur

Pola Struktur Ruang Kota

Pola struktur ruang kota dipengaruhi oleh faktor fisik dan non fisik kota. Untuk dapat mengetahui faktor fisik kota dapat diketahui melalui pendekatan morfologi kota yang mencerminkan ekspresi suatu keruangan kota. Herbert (1973) mengemukakan bahwa "tinjauan terhadap morfologi kota ditekankan pada bentuk-bentuk fisik dari lingkungan kota dan hal ini dapat diamati dari kenampakan kota secara fisik yang antara lain tercermin pada sistem jalan-jalan yang ada, blok-blok bangunan baik daerah hunian maupun bukan (perdagangan/ industri) dan juga bangunan-bangunan individual" (Herbert dalam Yunus, 2000). Sedangkan pengertian "morfologi adalah penataan atau formasi sebuah objek atau sistem", dan pengertian "morfologi perkotaan adalah penataan atau formasi keadaan kota yang sebagai objek dan sistem dapat diselidiki secara struktural, fungsional, dan visual" (Zahnd, 1999). Berdasarkan pembahasan teori yang ada diatas maka dapat disimpulkan bahwa Pola Struktur Ruang Kota dapat diketahui melalui faktor fisik kota, dan faktor fisik tersebut dapat diketahui melalui bentuk dan pola jalan, penggunaan lahan.

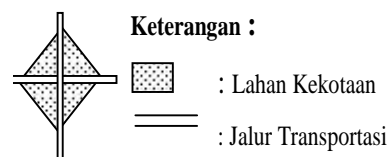
Bentuk Keruangan Kota

Bentuk ekspresi keruangan kota melalui pendekatan morfologi kota dibedakan menjadi dua macam yaitu bentuk kompak dan bentuk tidak kompak. Adapun beberapa bentuk keruangan kota, yang diataranya adalah sebagai berikut (Nelson dalam Yunus, 2000):

Bentuk Kompak

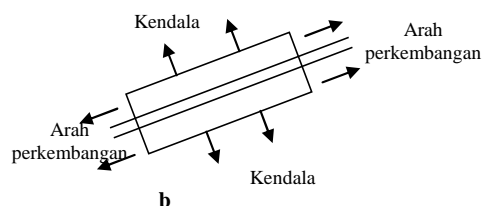
- Bentuk Bujur Sangkar (*the square cities*)

Kota semacam ini tumbuh karena pertumbuhan kota yang seimbang. Sistem transportasi turut mendukung percepatan pertumbuhan kota. Selain itu keadaan geografis dan penggunaan lahan yang ada tidak menghambat pertumbuhan kota yang berkembang secara lebih merata.



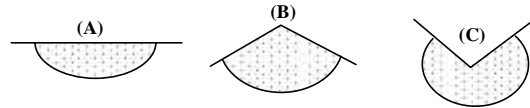
- Bentuk Empat Persegi Panjang (*the rectangular cities*)

Bentuk kota semacam ini tumbuh karena adanya kesempatan berkembang mengikuti alur jalan yang relatif lurus. Namun bentuk kota ini mengalami hambatan kearah luar jalan, biasanya berupa hambatan fisik alam. Atau dalam kata lain dimensi memajang lebih besar dibandingkan dimensi melebar.



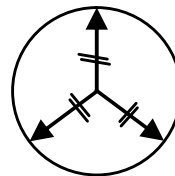
- Bentuk Kipas (*Fan Shaped Cities*)

Bentuk keruangan kota seperti kipas atau hampir membentuk suatu lingkaran biasanya terjadi karena adanya hambatan didalam wilayah lingkaran kekotaan tersebut. Beberapa hambatan yang dapat terjadi diantaranya adalah: (a). terjadinya hambatan alami (*natural constraints*), yang dapat berupa adanya pegunungan ataupun perairan, (b). hambatan artificial (*artificial constraints*), biasanya karena adanya hambatan saluran buatan, *zoning, ring roads*.



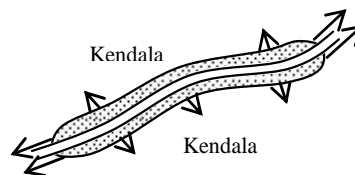
- Bentuk Bulat (*Rounded Cities*)

Bentuk keruangan kota yang bulat merupakan bentuk ekspresi keruangan yang paling ideal, karena pada bagian kota seperti ini tidak mengalami hambatan fisik yang berarti pada bagian luar lingkaran. Perkembangan kota berjalan secara alami tidak banyak dipengaruhi peraturan kebijakan setempat.



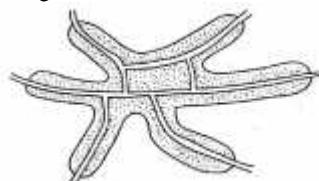
- Bentuk Pita (*Ribbon Shaped Cities*)

Bentuk kota seperti ini mirip dengan bentuk kota “empat persegi panjang”, namun ada hal yang membedakan yaitu dimensi memanjangnya jauh lebih besar dari pada dimensi melebar sehingga bentuk kota mirip dengan pita. Ruang untuk perkembangan kotanya hanya memungkinkan memanjang saja.



- Bentuk Gurita / Bintang (*Octopus/Star Shaped Cities*)

Keberadaan jalur transportasi yang beragam sangat mempengaruhi bentuk kota gurita. Pada bentuk gurita jalur transportasi tidak hanya satu arah saja, namun beberapa arah keluar kota. Keberadaan daerah *hinterland* dengan batas pinggirannya tidak memberikan hambatan fisik yang berarti, sehingga memungkinkan jalur transportasi untuk dikembangkan.



- Tidak Berpola (*Unpatterned Cities*)

Bentuk kota tidak berpola terbentuk karena kondisi geografis yang khusus. Contoh kota yang berbentuk seperti ini adalah sebuah kota pulau (*island city*). Keberagaman bentukan pulau akan mempengaruhi bentukan kota yang ada didalamnya.



Bentuk Tidak Kompak (*Non Compact Form*)

- Bentuk Terpecah (*fragmented cities*)

Bentuk kota yang didukung perkembangan jalur transportasi yang baik. Rute atau jalur transportasi tidak hanya satu namun ada beberapa jalur jalan yang terbentuk sehingga terjadi spot-spot pertumbuhan baru ke segala arah. Daerah pertumbuhan baru saling berdiri sendiri sehingga membentuk "exclaves" pada daerah pertanian di sekitarnya.



- Bentuk Berantai (*chained cities*)

Bentuk kota semacam ini terjadi karena adanya konsentrasi pemanfaatan lahan pada rute/jalur transportasi tertentu. Namun dalam perkembangannya bentuk kota ini mengalami hambatan berupa lahan pertanian yang ada di sepanjang jalur transportasi utama, sehingga perkembangannya mirip mata rantai.



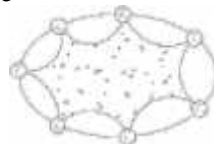
- Bentuk Terbelah (*split cities*)

Bentuk kota ini sebenarnya berupa kota kompak, namun terdapat perairan cukup lebar yang membelah kota sehingga kota seperti dua bagian yang terpisah. Kedua bagian dihubungkan oleh jembatan-jembatan.



- Bentuk Stellar (*stellar cities*)

Bentuk kota seperti ini terjadi pada kota-kota besar yang telah memiliki sistem transportasi dan alat komunikasi yang baik dan dikelilingi oleh kota-kota satelit. Terjadi gejala penggabungan antara kota besar utama dengan kota-kota satelit di sekitarnya. Sehingga bentuk kota ini mirip dengan telapak katak pohon.



Pola Jaringan Jalan

Pola Jalan Tidak Teratur (*Irregular System*)

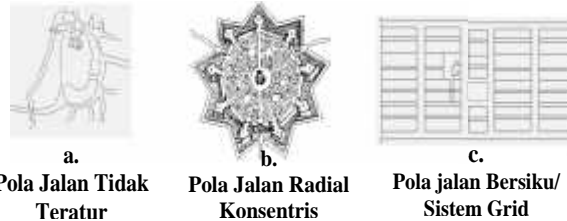
Sistem ini memperlihatkan ketidakteraturan sistem jalan ditinjau dari segi lebar maupun arah jalannya. Begitu pula perletakan rumah satu dengan yang lain tidak menunjukkan keteraturan. Pada umumnya kota-kota pada awal pertumbuhannya, selalu ditandai oleh sistem ini, tetapi pada tahap berikutnya akan mengikuti tipe-tipe yang mempunyai perencanaan teratur.

Pola Jalan Radial Konsentris (*Radial Concentric System*)

- mempunyai pola jalan konsentris dan pola jalan radial;
- bagian pusatnya merupakan daerah kegiatan utama dan tempat pertahanan terakhir dari suatu kekuasaan. Daerah pusat dapat berupa pasar, kompleks perbentengan/ibadah dll;
- secara keseluruhan membentuk jaringan sarang laba-laba;
- mempunyai keteraturan geometris;
- jalan besar menjaring dari titik pusat dan membentuk "asterisk shaped pattern".

Pola Jalan Bersiku atau Sistem Grid (*The Rectangular or Grid System*)

Sistem jalan ini lebih dikenal dengan "*bastides cities*" (kota benteng). Bagian kotanya dibagi menjadi blok-blok empat persegi panjang dengan jalan paralel longitudinal dan transversal membentuk sudut siku-siku. Sistem kota ini cocok untuk pembagian lahan pada daerah luar kota yang masih tersedia lahan kosong, sehingga perkembangan kota akan tampak teratur dengan mengikuti pola yang telah teratur



Pola Kota

Pola kota berpengaruh terhadap perkembangan fisik kota yang terdiri dari :

- Radial Konsentris (*Ring Radial*)

Bentuk kota ini memiliki pusat di tengah kota dengan tujuan agar dapat melayani daerah sekitarnya dari segala arah. Pola ini biasanya diterapkan pada kota-kota kerajaan. Pola ini terkait juga dengan jalur transportasi dari pusat kota ke daerah pinggirannya.

- Pola Kota Grid (*Rectalinier*)

Penggunaan pola grid biasanya pada kota-kota yang lebih mengutamakan optimalisasi lahan. Ciri-ciri dari penggunaan pola ini adalah pusat kota biasanya terdapat disembarang tempat; tidak memiliki jenjang; penggunaan tanah efisien dan optimal dan banyak jalan dan persimpangan. Pola ini terkesan teratur, tegas dan kaku.

- Linier

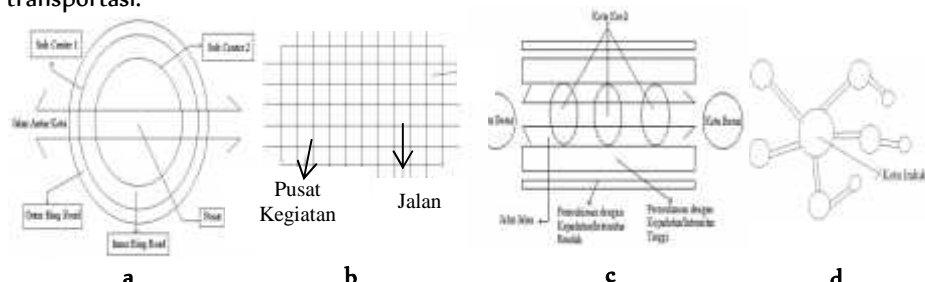
Kota berpola linier mempunyai ciri-ciri pusat tidak jelas, tumbuh disekitar jaringan jalan yang ada dan biasa terdapat di kota-kota pantai. Pola ini biasanya terjadi secara alami yang dipengaruhi oleh faktor alam seperti laut karena biasanya pola ini terdapat pada kota pantai.

- Pola Kota Satelit

Merupakan kota-kota kecil yang masih tergantung pada kota induknya. Fungsi kota ini diantaranya sebagai kota tidur (*dormitory city*), kota kampus dan kota hiburan (*entertaint city*). Pola ini terjadi pada kota-kota satelit yang berada disekitar kota besar yang sudah berkembang pesat. Pola satelit berfungsi untuk memecah kepadatan dan mengurangi terjadinya pemusatan di kota induk. Akan tetapi disisi lain dapat mendorong terjadinya fenomena mega urban yang sulit dikendalikan perkembangannya

- Pola Kota *Constalation*

Kota ini merupakan kota-kota kecil yang tidak memiliki kota induk. Pola kota ini ditentukan oleh struktur kota itu sendiri juga elemen- elemen kota dan zoning. Terbentuknya pola ini dapat terjadi secara alami maupun terencana yang dipengaruhi oleh kebijakan zoning kota itu sendiri. Dan merupakan sekelompok kota-kota kecil yang tidak mempunyai kota induk dan terhubung oleh jaringan transportasi.

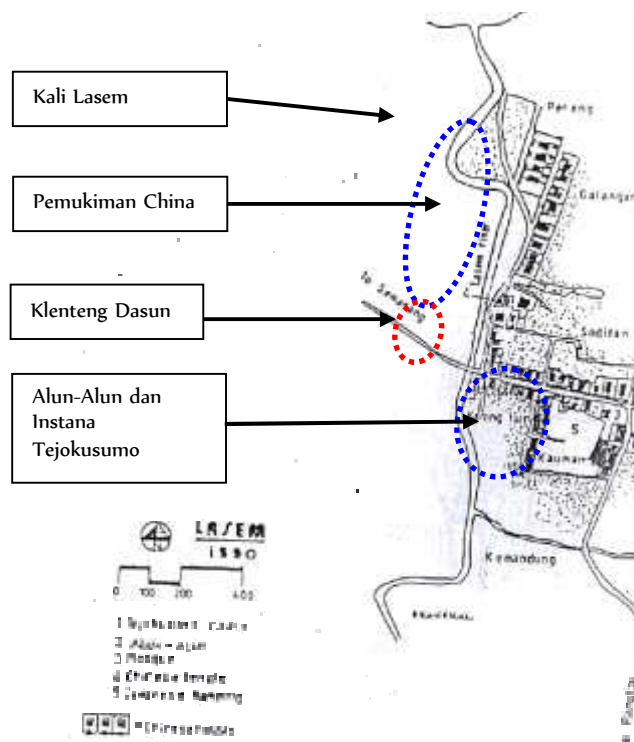


Gambar 1. Pola Kota (a) Ring Radial, (b) Grid, (c) Linier dan (d) Satelit

Sejarah Lasem Pada Masa Kerajaan Nusantara

Dari sejarahnya, Lasem pada tahun 1351m telah berdiri kerajaan yang dipimpin oleh Ratu Dewi Indu (Bhre Lasem), yang menurut buku Badra Santi, Dewi Indu merupakan keponakan Raja Hayam Wuruk Kerajaan Majapahit. Secara konsitusi Kerajaan Lasem merupakan kerajaan dibawah imperium Kerajaan Majapahit.. Letak Kerajaan Lasem berada dipinggir Sungai Lasem (Kali Lasem) sebelah timur, keberadaan sungai tersebut merupakan salah satu sarana transportasi perdagangan hasil pertanian (Hadinoto dan Hartono, 2006).

Seiring perkembangan zaman, Kerajaan Lasem mulai tumbuh dan berkembang sebagai kota perdagangan dengan ditandai adanya dermaga di sekitar Sungai Lasem sebagai tempat berlabuh kapal-kapal dagang. Beberapa pedagang dari luar pulau Jawa yang berlabuh diantaranya banyak yang berasal dari wilayah nusantara, namun ada juga yang berasal dari wilayah manca seperti halnya adalah pedagang dari Negeri Cina (Tionghoa). Banyaknya pedagang Cina yang berinteraksi dengan penduduk lokal pada akhirnya membentuk suatu permukiman disekitar dermaga tepi Kali Lasem dengan pusatnya kelenteng Cu An Kiong. Dan pusat pemerintahan Kota Lasem berada di jalan utama kota (kelak menjadi Jalan Raya Daendels), disekitar pusat pemeritahan tersebut terdapat keraton dan alun-alun didepannya (Hadinoto dan Hartono, 2006).

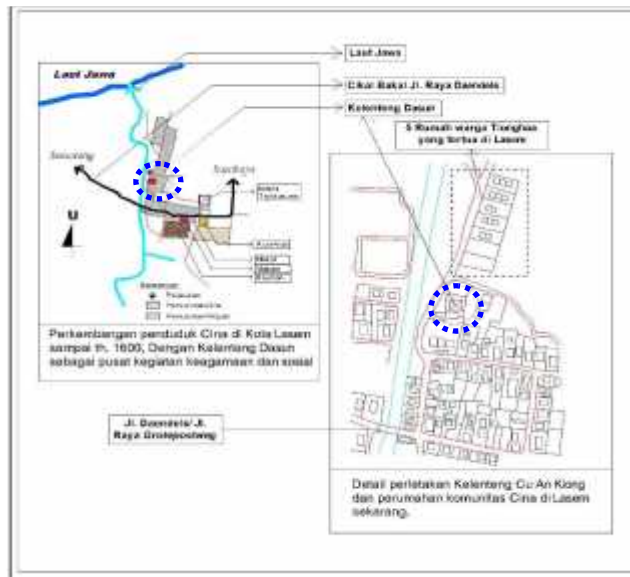


Sumber: Pratiwo, 1990

Gambar 2. Awal Perkembangan Pemukiman di Kota Lasem Sampai Tahun 1590

Semakin berkembang dan meningkatnya aktivitas perdagangan di sekitar Kerajaan Lasem, maka semakin banyak pula pedagang-pedagang luar daerah khususnya dari wilayah Cina yang menetap dan mendirikan bangunan permukiman di sekitar Kerajaan Lasem. Sebelumnya permukiman penduduk Cina hanya disekitar Dermaga Kali Lasem, namun seiring bertambahnya penduduk pribumi dan Cina maka permukimannyaupun semakin berkembang kearah selatan yaitu kelak Jalan *Grotepostweg* (Jalan Raya Pos/ Jalan Raya Utama) sampai batas alun-alun kota kerajaan⁴. Sampai tahun 1600-an di wilayah sebelah barat Kali Lasem tidak mengalami pertumbuhan yang berarti.

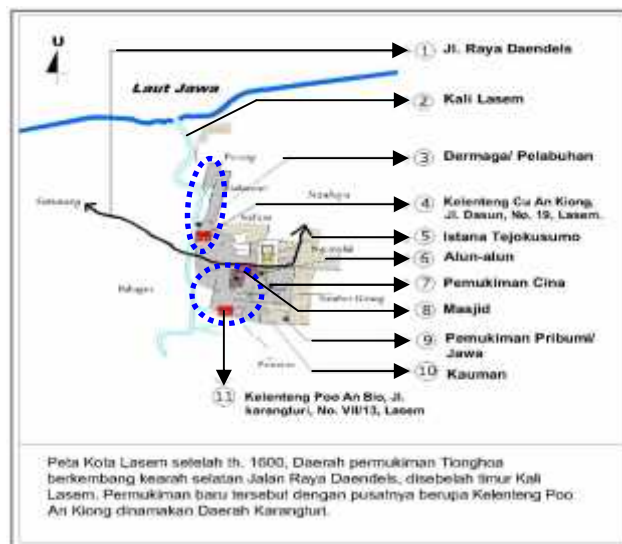
⁴ Konsep Kota Jawa "alun-alun" adalah bagian dari pusat nilai-nilai unsur politik/ kerajaan. Sedangkan "pasar" merupakan bagian dari pusat kegiatan ekonomi.



Sumber: Sunartio dalam Hadinoto dan Hartono, 2006

Gambar 3. Perkembangan Penduduk Cina di Kota Lasem Sampai Tahun 1600

Setelah tahun 1600an, permukiman penduduk Cina asli maupun keturunan semakin meningkat, banyak terjadinya imigran penduduk asli Cina terutama dari Propinsi Fujian ke wilayah Kerajaan Lasem. Alasan terjadinya imigran Cina ke wilayah Lasem yaitu untuk mencari penghidupan yang lebih baik, selain itu juga karena banyaknya sanak saudara maupun rekan yang telah tinggal di Lasem⁵. Semakin berkembangnya permukiman Cina di Lasem ke arah selatan jalan raya utama (kelak Jalan Daendels), maka disaat itu pula berdirilah kelenteng baru yaitu Kelenteng Poo An Bio di wilayah Karangturi yang merupakan salah satu simbol kelenteng tertua di Lasem.



Sumber: Sunartio dalam Hadinoto dan Hartono, 2006

Gambar 4. Perkembangan Permukiman Cina Yang Menuju Ke arah Selatan Jalan Raya Utama (Kelak Jalan Daendels)

Masa kejayaan Kerajaan Lasem sampai akhir abad ke-17, mulai awal abad ke-18 bangsa Belanda mulai masuk di wilayah Lasem. Pada awalnya bangsa Kolonial Belanda hanya bermaksud untuk melakukan kerja sama perdagangan, namun akhirnya bangsa Belanda melakukan misi penguasaan wilayah/ melakukan penjajahan. Dan disaat itu pula keberadaan Kerajaan Lasem mulai hilang.

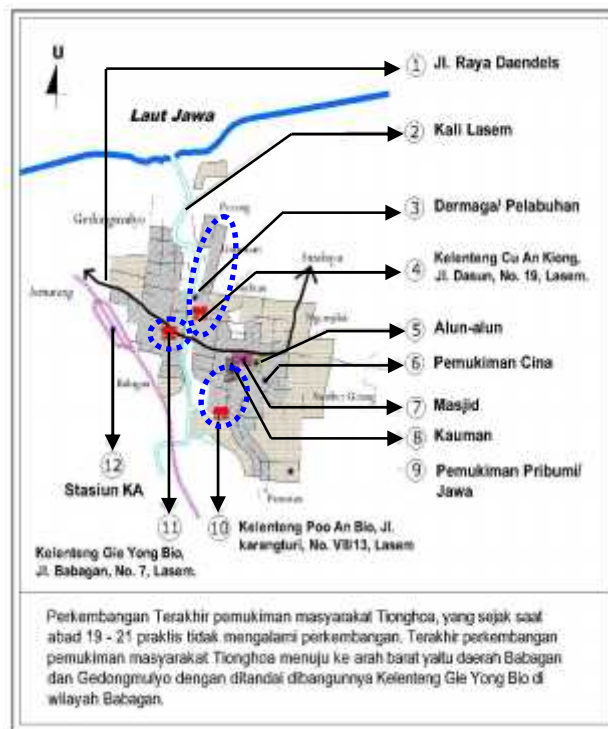
⁵ Menurut Samuel Hartono, peneliti dari Universitas Kristen Petra; penduduk Cina yang datang ke wilayah Lasem berasal dari Desa Baijio Kabupaten Zhang Zhou, Propinsi Fujian, Tiongkok Selatan.

Sejarah Lasem Pada Masa Kolonial Belanda dan Pendudukan Jepang

Dari sejarahnya bangsa Belanda (VOC) mulai menguasai Lasem pada tahun 1679 masehi. Sejak itu Belanda mulai mengotrol segala aktivitas di wilayah Lasem, termasuk pula aktivitas pemerintahan Kerajaan Lasem (Keraton Lasem). Kekuasaan Belanda ditandai dengan didirikannya benteng didaerah Tulis. Pada tahun 1750 benteng pertahanan Belanda yang ada di Lasem dipindahkan ke Rembang, dan pada tahun berikutnya Kota Lasem diturunkan derajatnya dari kota kabupaten menjadi kota kecamatan sampai sekarang. Pusat kekuasaan (Keraton Lasem) yang ada didepan alun-alun kemudian berubah menjadi pusat perdagangan. Sedangkan pusat pemerintahannya berpindah ke Rembang (kota sebelah Barat, ±13 km dari Lasem).

Sekitar tahun 1740 masehi terjadi kerusuhan yang mengakibatkan pembunuhan terhadap orang China di Batavia, yang berakhir dengan banyaknya orang China yang mengungsi kearah Timur. Lasem adalah salah satu kota yang dituju, mengingat kota ini mempunyai banyak penduduk etnis China. Untuk menampung perkembangan penduduk China ini maka dibukalah daerah disebelah barat Kali Lasem yang berdekatan dengan jalan raya (kelak menjadi Jalan Daendels). Daerah baru ini dinamakan Babagan. Segera setelah itu didirikan sebuah kelenteng baru yang dinamakan Gie Yong Bio, sebagai tempat ibadah dan pusat kegiatan sosial bagi penduduk daerah baru tersebut. Pada tahun 1808, Daendels menjadikan Jalan Raya Lasem sebagai bagian dari Jalan Raya Pos (*grotepostweg*) dari Anyer sampai Panarukan. Sejak saat itu Sungai Lasem yang mulai mengalami pendangkalan sudah tidak banyak berperan sebagai sarana pengangkutan dari pedalaman ke daerah pantai. Orientasi kota Lasem beralih dari Sungai Lasem kearah Jalan Raya Daendels (*grotepostweg*) tersebut (Hadinoto dan Hartono, 2006).

Puncak kejayaan Kota Lasem adalah pada waktu akhir abad ke 19. Pada waktu itu dibangun jalan kereta api yang menghubungkan Lasem dengan kota-kota pedalaman seperti Bojonegoro sampai Surabaya disebelah Timur dan sampai Semarang disebelah Barat. Peristiwa penyelundupan opium, yang merupakan bagian dari jaringan perdagangan opium di Jawa lewat pelabuhan Lasem dan Rembang, membuat sebagian orang China Lasem menjadi kaya. Dalam waktu yang bersamaan berkembang pula permukiman China kearah Barat Kali Lasem dan sebelah utara Jalan Daendels. Daerah permukiman baru tersebut dinamakan 'Gedongmulyo'.



Sumber: Sunartio dalam Hadinoto dan Hartono, 2006
Gambar 5. Perkembangan Permukiman Cina Sampai Ke Daerah Babagan dan Gedongmulyo

Pada masa penjajahan Jepang (1942), Lasem tidak mengalami perkembangan berarti. Dikarenakan wilayah Lasem tidak lagi menjadi pusat kabupaten, namun hanya sebuah Ibukota Kecamatan. Walaupun tidak mengalami perkembangan berarti Lasem tetap dijadikan sebagai salah satu dari 6 pusat pembuatan kapal di Jawa oleh Jepang, lokasinya yaitu di Desa Dasun dan industri pembuatan kapal ini telah ada sejak masa penjajahan Belanda dan Kerajaan Lasem. Untuk mendukung aktivitas pembuatan kapal-kapal perang Jepang yang ada di wilayah Desa Dasun, pemerintah pendudukan Jepang mengeluarkan kebijakan yaitu melebarkan jalan-jalan yang menuju lokasi industri galangan kapal khususnya Jalan Dasun.

Sejarah Lasem Pada Masa Paska Kemerdekaan - Sekarang

Sampai akhir penjajahan Belanda dan masuk pada masa kemerdekaan, sampai sekarang status Kota Lasem masih merupakan kecamatan dari bagian Kabupaten Rembang. Sejak abad 19 sampai awal abad 21 di Kota Lasem hampir tidak mengalami kemajuan berarti, bahkan cenderung mengalami kemandekan dan kemunduran lingkungan. Banyak terjadi kegiatan penghancuran bangunan kuno yang khas Cina-Lasem terus dilakukan terutama pada masa Orde Baru (tahun 1967-1998). Pada masa orde baru tersebut pernah ada kebijakan yang memerintahkan untuk memotong pagar bangunan agar tidak terlalu tinggi dan dilubangi.

Seiring dengan semakin meningkatnya aktivitas transportasi darat, maka aktivitas transportasi sungai dan laut mulai berkurang bahkan di masa kemerdekaan jalur transportasi sungai sudah mulai ditinggalkan dan hilang. Hanya aktivitas nelayanlah yang masih memanfaatkan jalur Sungai Lasem untuk berlabuhnya kapal-kapal mereka. Sampai masa paska kemerdekaan di wilayah Kota Lasem masih terdapat jalur transportasi kereta api peninggalan zaman Belanda. Namun pada tahun 1989 jalur kereta api yang melintasi wilayah Lasem mulai ditutup.

Pada paska kemerdekaan, kota Lasem tidak mengalami perkembangan yang berarti. Struktur Kota Lasem masih relatif sama, hanya sedikit terjadi perubahan penggunaan lahan diantaranya terjadi pada alun-alun Kota Lasem yang berubah fungsi menjadi pasar dan sub terminal. Sekitar jalan pantura (Daendels) lebih banyak berkembang kegiatan perdagangan dan jasa penginapan.

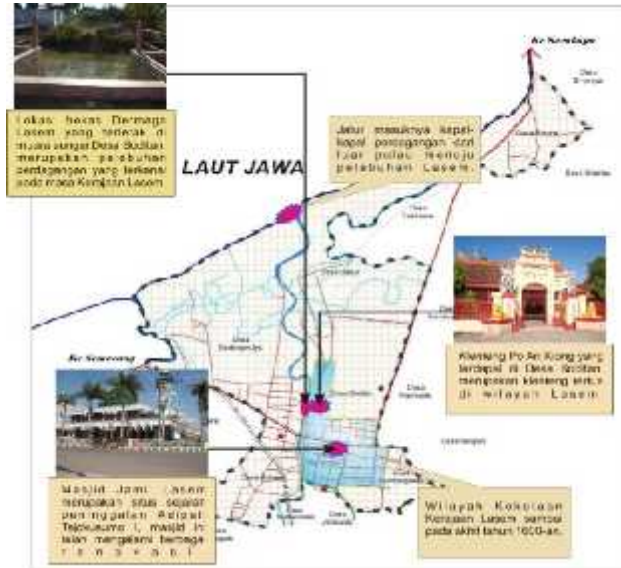
Analisis Perkembangan Sejarah Kota Lasem Sebagai Kota Pantai

Terbentuknya Kota Lasem sekarang ini tidak terlepas dari pengaruh perjalanan sejarah sebelumnya, karena sejarah merupakan bagian dari kesinambungan masa lampau-masa kini-dan masa depan (Budihardjo, 1996). Kota Lasem sebelumnya merupakan sebuah kerajaan kecil yang berada di pesisir utara Jawa Tengah yang masih berada dibawah pengaruh kekuasaan Kerajaan Majapahit, (Hadinoto dan Hartono, 2006). Perkembangan Kota Lasem pada masa kerajaan Jawa dapat diketahui mulai dari abad 13 sampai pada abad ke 17, dimana pada waktu itu titik awal pertumbuhan Kota Lasem berada di wilayah Desa Soditan, sebagian Desa Sumbergirang, dan sebagian Desa Karangturi, Pada waktu itu simpul-simpul pertumbuhan Kota Lasem lebih berorientasi pada wilayah sungai dan pantai, letak dermaga pelabuhan Lasem sendiri berada di muara Sungai Lasem tepatnya di Desa Soditan. Selain sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dari luar pulau, keberadaan Sungai Lasem juga dimanfaatkan untuk kegiatan transportasi air dari wilayah hulu ke hilir yang ada di sebelah selatan Kota Lasem.

Pada zaman kerajaan, Kota Lasem merupakan sebuah kota pantai yang telah memiliki fasilitas pelabuhan dengan dikelilingi daerah perdagangan. Sebagai salah satu kota pantai yang terkenal diwilayah Jawa, wilayah Kerajaan Lasem ramai dikunjungi oleh pedagang-pedagang dari luar pulau bahkan pedagang dari daratan Cina. Berdasarkan kajian literatur dan hasil wawancara terhadap narasumber, masyarakat Tionghoa yang datang ke wilayah Lasem kebanyakan berasal dari Desa Baijio Kabupaten ZhangZhou, Propinsi Fujian, Tiongkok Selatan (Hadinoto dan Hartono, 2006).

Di wilayah pusat Kota Lasem banyak sekali terdapat pemukiman masyarakat Tionghoa yang sampai sekarang masih kokoh berdiri. Di Lasem sendiri banyak sekali terdapat situs-situs peninggalan masyarakat Tionghoa, salah satunya situs peninggalan yang paling tua adalah Klenteng Poo An Kiong yang berada di Jalan Dasun. Pada saat itu Lasem juga telah memiliki sistem jalan kota yang pertama kali yaitu Jalan Dasun yang letaknya persis disebelah timur Sungai Lasem. Setelah

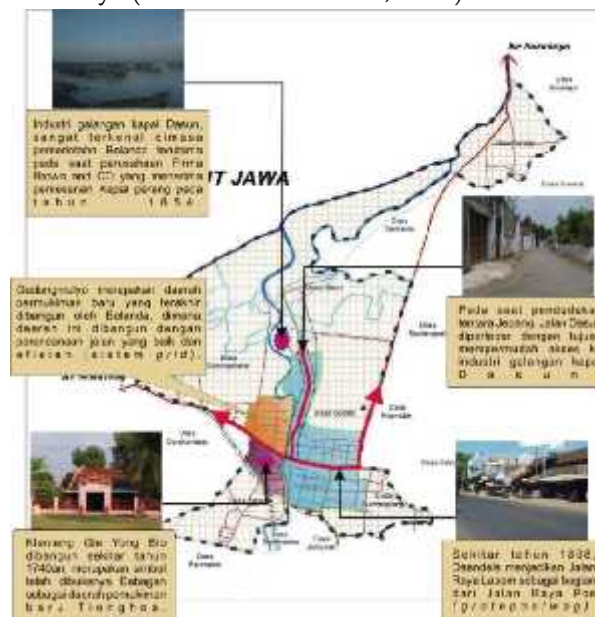
Kerajaan Hindu-Budha Lasem mulai runtuh dengan ditandai runtuhnya Kerajaan Majapahit dan digantikan oleh dinasti Mataram Islam, maka disaat itu pula Kerajaan Lasem telah menjadi sebuah kerajaan Islam (1469-1679 M). Masa kejayaan kerajaan Islam di wilayah Lasem adalah pada saat pemerintahan Adipati Tejukusumo I, dimana pada waktu itu ia telah mendirikan sebuah Masjid Jami' yang letaknya tepat di sebelah barat Alun-alun Lasem.



Sumber: Analisis, 2015

Gambar 6. Analisis Perkembangan Kota Lasem pada Masa Kerajaan Lasem

Semakin berkembangnya penduduk di wilayah Lasem terutama masyarakat Tionghoa menyebabkan perlu dibukanya lahan baru, dan pada waktu itu daerah di sebelah utara Babagan yang masih berupa hutan mulai dibuka kelak menjadi daerah Gedongmulyo. Perencanaan jalan-jalan barupun dilakukan dengan baik, yaitu dengan berpola *grid* yang lebih efisien. Di daerah baru ini tidak didirikan kelenteng, Gedungmulyo merupakan permukiman China terakhir di Kota Lasem. Sedangkan permukiman orang Belanda secara khusus tidak ada di Lasem. Dan hal inilah yang membedakan perkembangan Kota Lasem dengan kota-kota besar yang terletak di pantai Utara Jawa lainnya (Hadinoto dan Hartono, 2006).



Sumber: Analisis Penyusun, 2009

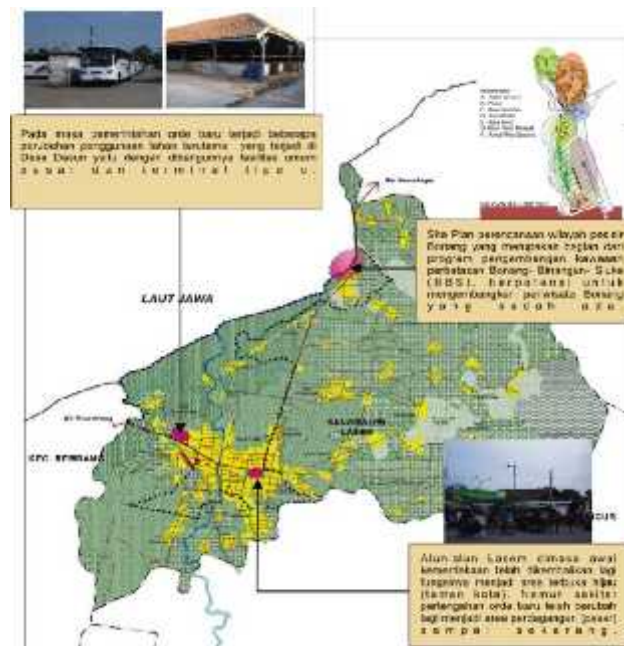
Gambar 7. Analisis Perkembangan Kota Lasem Pada Masa Kolonial Belanda dan Pendudukan Jepang

Masuk pada masa penjajahan Jepang (1942), Lasem tidak mengalami perkembangan berarti. Walaupun tidak mengalami perkembangan berarti Lasem tetap dijadikan sebagai salah satu dari 6 pusat pembuatan kapal di Jawa oleh Jepang, lokasinya yaitu di Desa Dasun dimana industri pembuatan kapal ini telah ada pada masa penjajahan Belanda. Untuk mendukung aktivitas pembuatan kapal-kapal perang Jepang yang ada di Desa Dasun, pemerintah pendudukan Jepang mengeluarkan kebijakan yaitu melebarkan jalan-jalan yang menuju lokasi industri galangan kapal khususnya Jalan Dasun. Dari kebijakan tersebut berakibat pada dibongkar dan dipotongnya beberapa pagar-pagar rumah penduduk yang menghalangi proyek perluasan jalan tersebut. Berakhirnya pendudukan Jepang di Jawa khususnya di wilayah Lasem (1942-1945), Jepang tidak memberikan andil yang banyak dalam sejarah perkembangan kota di Lasem.

Sesudah masa kemerdekaan (1945) dan sampai pada masa orde baru, Lasem merupakan sebuah kota kecil yang berada di bawah Kabupaten Rembang. Kota Lasem mengalami kemerosotan dari hari kehari, Sungai Lasem semakin lama mengalami pendangkalan (sedimentasi) dan disaat itu pula perusahaan galangan kapal Lasem mulai hilang. Bangunan-bangunan disebelah utara Lasem (Desa Soditan dan Desa Dasun) banyak yang di hancurkan, seiring dengan adanya aksi gerilya terhadap tentara Jepang yang menempati wilayah utara Lasem.

Dimasa orde baru (1966), telah dikeluarkannya kebijakan mengenai proses asimilasi dari masyarakat Tionghoa ke dalam budaya Indonesia setempat. Maka pada saat itu pula banyak kebudayaan Tionghoa seperti barongsai, liangliong, wayang potehi yang dilarang oleh pemerintah setempat. Banyak sekolah Tionghoa yang dinaturalisasi menjadi sekolah nasional, klenteng-klenteng Tionghoa banyak yang ditinggalkan dan dibiarkan kosong. Dimasa orde baru juga terdapat kebijakan yang memerintahkan pelebaran jalan-jalan disekitar kawasan Tionghoa Lasem, sehingga banyak pagar-pagar rumah penduduk yang dipotong dan dirobohkan.

Memasuki masa reformasi (1998-sekarang), terjadi perubahan kebijakan politik dari pemerintah pusat terhadap masyarakat etnis Tionghoa, hal itu dibuktikan dengan dicabutnya SK Warga Negara Keturunan Tionghoa dengan menjadi warga negara biasa. Kebijakan tersebut memberikan kesempatan bagi etnis keturunan Cina untuk mengembangkan seni kebudayaannya. Banyak ritual dan seni kebudayaan Cina dilakukan tanpa rasa takut, seperti upacara sembahyang di kelenteng, kegiatan kebudayaan barongsai, dan perayaan hari-hari besar Cina lainnya.



Sumber: Analisis, 2015

Gambar 8. Analisis Perkembangan Kota Lasem Pada Masa Paska Kemerdekaan – Sekarang

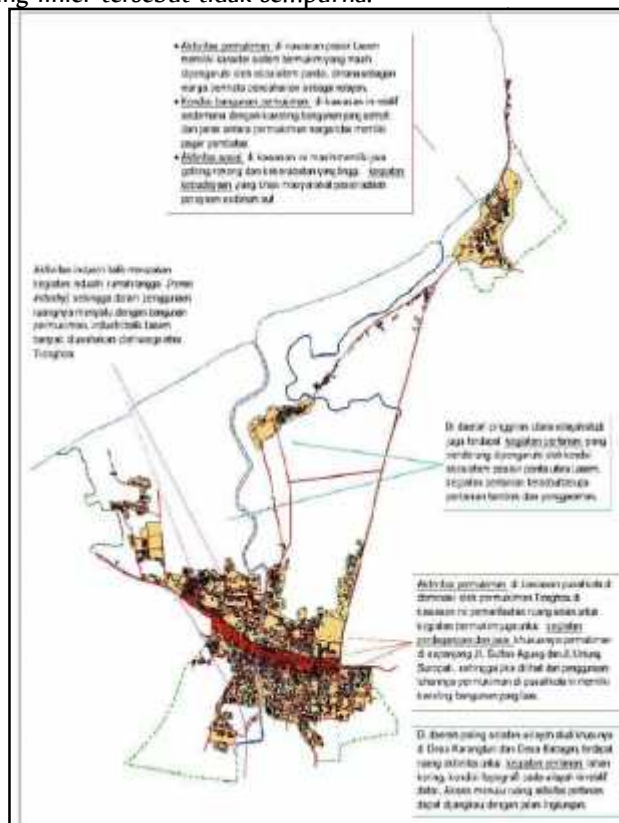
Pemerintah Kabupaten Rembang telah merencanakan program-program pembangunan untuk kemajuan daerahnya. Salah satunya adalah program pembangunan daerah perbatasan khususnya kawasan pantai, melalui program Kawasan BBS (Bonang-Binangun-Sluke).

- a. Potensi sektor pariwisata: berupa wisata ziarah (petilasan Sunan Bonang), wisata rekreasi (obyek *Rest Stop Area* dan *Resort Area* di pantai Bonang) dan wisata budaya (Desa Wisata Bonang).
- b. Potensi sektor perikanan: berupa sekitar kawasan TPI Bonang direncanakan sebagai kawasan pengembangan perikanan dan kelautan yang berdampingan dengan kawasan pariwisata.

Analisis Pola Struktur Ruang Kota Lasem

Untuk menganalisis pola struktur ruang wilayah studi dapat diketahui dengan cara *overlay* peta kondisi ruang fisik yang dilihat dari analisis pola penggunaan lahan melalui analisis *figure ground*, pola jaringan jalan melalui analisis *linkage* dan *place*, serta analisis bentuk wilayah studi dan terakhir dengan menggunakan peta kondisi non fisik wilayah studi yang berupa peta pola pemanfaatan ruang aktivitas wilayah studi. Perlu diketahui bahwa analisis pola struktur ruang wilayah studi juga perlu memperhatikan arah kebijakan wilayah setempat, dimana didalam pemanfaatan ruangnya perlu memperhatikan fungsi lindung dan fungsi budidaya.

Berdasarkan hasil *overlay* peta kondisi fisik dan non fisik wilayah studi terlihat bahwa pola kota wilayah studi adalah **berpola linier** yang terpadu dengan pola jalan yang **berpola grid**. Dimana pola linier ini dipengaruhi oleh sistem jaringan jalan utama yaitu jalan pantura yang memberikan pengaruh terhadap perkembangan wilayah yang cenderung linier. Jalan pantura yang linier tersebut juga berfungsi menghubungkan antara wilayah studi dengan Kota Rembang disebelah barat dan Kota Tuban disebelah timur. selain itu juga kondisi geografis wilayah studi berupa daerah pantai dengan kondisi topografinya yang bervariasi yaitu antara kawasan pusat kota yang cenderung topografinya yang datar dengan kawasan pesisir pantai utara khususnya Desa Bonang dengan topografi yang relatif berkontur menyebabkan pola kota yang linier tersebut tidak sempurna.



Sumber: Analisis, 2015

Gambar 9. Analisis Non Fisik Kota Lasem

Selanjutnya dikatakan berpola grid karena pada wilayah studi dalam hal ini yaitu kawasan pusat kota memiliki daerah yang topografinya relatif datar sehingga menyebabkan perkembangan pola struktur ruang kawasan tidak memiliki hambatan. Pola grid ini didukung dengan perkembangan permukiman masyarakat Tionghoa yang telah ada sejak masa penjajahan Belanda dimana sampai sekarang ini permukiman di pusat kota tersebut telah menjadi suatu permukiman yang padat.

Selain itu kondisi kawasan yang banyak memiliki jaringan jalan dengan persimpangan jalannya yang tegas membentuk sebuah sudut siku pada masing-masing persimpangan jalan sehingga jika dilihat sebagai sebuah unit perkotaan maka secara umum kondisi kawasan pusat kota ini adalah berpola grid kawasan. Jika dilihat dengan peta analisis *figure ground*, maka dapat diketahui bahwa hampir seluruh kawasan pusat kota merupakan daerah terbangun. Sedangkan daerah pertaniannya terdapat dipinggiran pusat kota.

Namun jika dilihat berdasarkan bentuk kawasan pusat kota maka pada kawasan ini memiliki bentuk kawasan yang cenderung mirip dengan **bentuk gurita/bintang** (*octopus/ star shaped cities*). Bentuk gurita ini selain dipengaruhi oleh jalur transportasi yang lebih dari satu jalur juga dipengaruhi oleh pola penggunaan lahan kawasan pusat kota yang cenderung pemanfaatan ruang terbangunnya tumbuh menyusuri jalur transportasi yang ada. Pertumbuhan ruang terbangun juga dipengaruhi oleh kondisi topografi kawasan pusat kota yang relatif datar sehingga tidak mengalami hambatan dalam pertumbuhan kearah luar jalur jalan tersebut.

Jika dilihat menurut tingkatan hirarkinya maka aktivitas perdagangan dan jasa yang menempati ruang koridor Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati merupakan hirarki tertinggi. Hal itu dikarenakan bahwa aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan ini memberikan skala pelayanan tingkat regional, selain itu pemanfaatan ruang untuk aktivitas perdagangan dan jasa juga memacu perkembangan aktivitas lain di pusat kota ini. Selanjutnya jika dilihat dari nilai lahannya pemanfaatan ruang untuk aktivitas perdagangan dan jasa di sekitar Jl. Sultan Agung dan Jl. Untung Suropati memiliki nilai lahan yang lebih tinggi dibandingkan dengan daerah lain, sehingga menyebabkan banyaknya bangunan perdagangan dan jasa disepanjang jalan utama tersebut yang memiliki tinggi bangunan lebih dari satu lantai. Hirarki dibawahnya adalah daerah luar perdagangan dan jasa yaitu daerah permukiman penduduk, dan hirarki yang terakhir adalah daerah ruang terbuka berupa lahan pertanian penduduk baik tegalan, ladang, tambak ikan, maupun pertanian garam. Beberapa tingkatan hirarki yang ada di wilayah studi dapat diterangkan sebagai berikut:

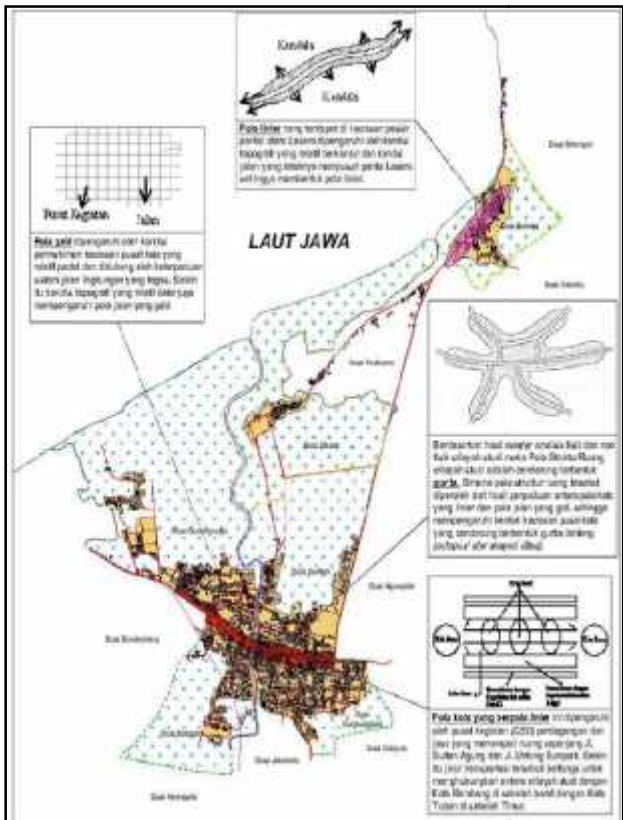
1. Pemanfaatan ruang untuk **aktivitas perdagangan dan jasa** di sekitar Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati menempati tingkatan hirarki paling tinggi. Hal itu disebabkan karena aktivitas perdagangan dan jasa ini melayani kegiatan perdagangan pada tingkat regional dan berfungsi sebagai mesin penggerak untuk aktivitas yang lain. Di sepanjang koridor Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati kegiatan perdagangan dan jasa merupakan aktivitas yang paling dominan. Beberapa aktivitas perdagangan yang dominan dan melayani tingkat regional diantaranya adalah keberadaannya pasar Kecamatan Lasem dan pasar Kota Lasem yang melayani kebutuhan selain masyarakat wilayah studi namun juga melayani masyarakat seluruh Kecamatan Lasem bahkan melayani kebutuhan masyarakat di luar Kecamatan Lasem.
2. Tingkat hirarki pada lapisan selanjutnya adalah pemanfaatan ruang untuk **aktivitas permukiman** dimana didalamnya terdapat **aktivitas sosial-budaya** masyarakat setempat. Aktivitas permukiman ini merupakan salah satu aktivitas dominan di wilayah studi dan menempati ruang di belakang pemanfaatan ruang aktivitas perdagangan dan jasa di sekitar Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati. Luas penggunaan lahan untuk aktivitas permukiman menempati tingkat kedua setelah penggunaan lahan untuk kegiatan pertanian, sebagian besar penggunaan lahan permukiman menggerobol di pusat kota dan lainnya tersebar di Desa Dasun dan Desa Bonang. Walaupun terpisah penggunaan ruang permukiman di wilayah studi disambungkan dengan sistem jalan yaitu Jalan Dasun yang menghubungkan antara permukiman pusat kota dengan permukiman Desa Dasun, dan Jalan

Sunan Bonang (jalan pantura) menghubungkan antara permukiman pusat kota dengan permukiman Desa Bonang.

3. Tingkat hirarki yang terakhir adalah pemanfaatan ruang untuk **aktivitas pertanian**, dimana pemanfaatan ruang pertanian ini menempati ruang paling luar dan sebagai hirarki terendah pada wilayah studi. Ruang aktivitas pertanian ini dibedakan menjadi dua yaitu ruang pertanian di wilayah utara pusat kota yang cenderung digunakan untuk aktivitas pertanian yang berhubungan dengan kegiatan pantai. Dan ruang pertanian di wilayah selatan pusat kota yang digunakan untuk aktivitas pertanian tegalan dan sawah tadah hujan. Selanjutnya karena menempati ruang yang paling luar, maka jangkauan untuk menuju pemanfaatan ruang pertanian dari pusat kota lebih jauh dibandingkan pemanfaatan ruang yang lainnya, selain itu juga akses transportasi untuk mencapainya lebih sulit dan sederhana.

Berdasarkan hasil analisis di atas maka dapat disimpulkan bahwa pola struktur ruang wilayah studi yang sesuai dengan kajian teori adalah **pola gurita**. Pola struktur ruang tersebut merupakan hasil dari analisis bentuk kota yang menggurita. Dari bentuk kota tersebut dipengaruhi oleh pola jalan didalam kawasan pusat kota yang cenderung berpola grid dan dipengaruhi juga oleh pola kota yang cenderung berpola linier. Pola kota yang linier ini dipengaruhi oleh tarikan skala kota yang lebih makro yaitu Kota Rembang disebelah barat dan Kota Tuban disebelah timur.

Pembagian hirarki struktur pemanfaatan ruang di wilayah studi telah menempatkan pemanfaatan ruang perdagangan dan jasa dengan pusat kegiatan kawasan (CBD) di sekitar Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati sebagai hirarki teratas dan berpola linier. Dilanjutkan dengan hirarki pada lapis kedua yaitu pemanfaatan ruang permukiman sebagai wujud daerah ruang terbangun yang ada di kawasan pusat kota, maka dilihat dari bentuknya daerah terbangun tersebut berbentuk gurita atau bintang. Terakhir hirarki yang terendah adalah pemanfaatan ruang pertanian yang lokasinya berada paling luar dari wilayah studi. Secara umum perkembangan pola struktur ruang wilayah studi yaitu berkembang secara alami tanpa adanya hasil perencanaan dari pemerintah setempat.



Sumber: Analisis, 2015

Gambar 10. Analisis Struktur Ruang Kota Lasem

Kesimpulan Dan Rekomendasi

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya, maka dapat disimpulkan beberapa poin penting perkembangan struktur ruang Kota Lasem, yaitu sebagai berikut:

- Pola struktur ruang wilayah studi merupakan perpaduan antara pola jalan yang grid dengan pola kota yang linier. Dimana pola struktur ruang ini membentuk pola permukiman yang berbentuk gurita/ bintang, pola-pola kawasan tersebut dipengaruhi oleh kondisi topografi yang secara umum relatif datar dan didukung dengan kondisi jalan penghubung antara kawasan pusat kota dengan kawasan luar yang jumlahnya lebih dari satu jalur. Selain itu dengan adanya jalur jalan utama (jalan pantura) berperan sebagai simpul utama penggerak perekonomian di wilayah studi, khusus aktivitas perdagangan dan jasa di sekitar Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati yang merupakan pusat CBD (*central Business District*) bagi daerah *hinterland* lainnya.
- Kawasan pesisir pantai utara Lasem khususnya Desa Bonang berpotensi menjadi daerah pertumbuhan baru. Hal itu didukung oleh keberadaan infrastruktur pelabuhan ikan, TPI Bonang, keberadaannya obyek wisata pantai Lasem dan obyek wisata petilasan Sunan Bonang. Selain itu juga didukung oleh kebijakan pemerintah Kabupaten Rembang yang menjadikan Desa Bonang sebagai salah satu pusat pertumbuhan kawasan bahari terpadu Rembang dan Bonang-Binangun-Sluke (BBS).
- Potensi sosial budaya wilayah Lasem salah satunya adalah dengan keberadaannya permukiman masyarakat Tionghoa dan adanya seni kebudayaan khas wilayah Lasem berupa industri kerajinan batik Lasem. Potensi-potensi sosial budaya tersebut jika dikelola dengan baik maka dapat dijadikan sebagai daya tarik daerah/ ikon pengembangan wilayah Lasem.

Rekomendasi

Beberapa rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan hasil analisis terhadap wilayah studi adalah sebagai berikut:

- Pemerintah Kabupaten Rembang perlu mengarahkan dan mengendalikan pertumbuhan kawasan perdagangan di sepanjang Jalan Sultan Agung dan Jalan Untung Suropati, karena disepanjang jalan tersebut terdapat beberapa bangunan yang bersejarah dan memiliki seni arsitektur bangunan yang tinggi.
- Perlu adanya peran pemerintah Kabupaten Rembang yang lebih besar untuk meningkatkan peranan kawasan pesisir pantai utara Lasem khususnya Desa Bonang sebagai kawasan pusat pertumbuhan baru (kawasan BBS) di Kecamatan Lasem.
- Perlunya peran pemerintah dalam membantu mengembangkan berbagai potensi daerah yang ada di wilayah Lasem. Salah satunya adalah potensi pengembangan sosial budaya wilayah Lasem.
- Dalam melakukan pembangunan sebaiknya masyarakat memperhatikan peraturan tentang perlindungan terhadap kawasan lindung yang ada di wilayah studi. Diantaranya adalah perlindungan terhadap bangunan bersejarah, daerah sempadan sungai dan sempadan pantai di wilayah studi.
- Masyarakat wilayah studi juga ikut berperan dalam menjaga keseimbangan ekologis terhadap wilayah setempat, dimana usaha ini untuk menghadapi kecenderungan wilayah studi yang berkembang sebagai kawasan terbangun.
- Perlunya mengajarkan dan melakukan regenerasi seni pembuatan batik Lasem kepada kaum muda setempat, karena dengan melakukan regenerasi tersebut selain melestarikan seni budaya Lasem juga dapat dijadikan sebagai alternatif kegiatan usaha kecil menengah (UKM) bagi masyarakat setempat.

Daftar Pustaka

- Yunus, Hadi Sabari. 1999. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
 Budihardjo, Eko. 1996. *Menuju Arsitektur Indonesia*. Bandung: Penerbit PT Alumnus.
 Catanese, Anthony J dan James C. Snyder. 1989. *Perencanaan Kota*. Jakarta: Erlangga.
 Dahuri, Rohmin et al. 2001. *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.

- Hadinoto dan Samuel Hartono. 2006. *Lasem Kota Kuno di Pantai Utara Jawa Yang Bernuansa China*. Prosiding Seminar Nasional Pemahaman Sejarah Arsitektur Indonesia X, Arsitektur Pecinan Di Indonesia, Semarang, Jurusan Arsitektur Unika Sugijapranata.
- Hidayat, Anwar, Kurniati, Rina, 2009, *Kajian Pola Struktur Ruang Kota Lasem Sebagai Kota Pantai*, Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Semarang.
- Baiquni, M. 2005. "Sesat Pikir Perencanaan pembangunan Regional: Refleksi Kritis Di Era Otonomi". *Forum Perencanaan Pembangunan*, Edisi Khusus, Januari, hal. 1-10.
- Hastari, Indri Wahyu, Kurniati, Rina, 2007. *Studi Pengembangan Pecinan Lasem Sebagai Kawasan Wisata Budaya*. Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Semarang.
- Pratiwo. 1990. *The Architecture of Lasem A Typo-Morphological approach for Redefining Architecture in Lasem*". Volume II. Belgium: Kasteel Arenberg B – 3030 Leuven. Katholieke Universiteit Leuven.
- Kecamatan Lasem Dalam Angka Tahun 2006*. Badan Pusat Statistik Jawa Tengah. 2008.
- Penyusunan Kawasan Terpilih Pusat Pengembangan Desa (KTP2D) Kajar, Kecamatan Lasem, Kabupaten Rembang 2006-2016*. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Rembang. 2006.
- Menggali Warisan Sejarah Kabupaten Rembang Tahun 2003. Kantor Pariwisata Kabupaten Rembang dengan Pusat Studi Sejarah dan Budaya Maritim UNDIP 2003.