JURNAL STUP Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur
Vol. 1, No. 1,
April 2019. hlm: 456-469

MUSEUM PINISI INDONESIA

Calvin De Candra[1)], Nina Carina[2)]

[1)] Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, calvin_chaud@yahoo.com
[2)] Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, nincarin@gmail.com

Abstrak

Indonesia sebagai negara maritim memiliki nilai budaya dan kearifan lokal yang sangat kental didalamnya, kegiatan maritim sendiri merupakan budaya penting yang membentuk Indonesia sejak dulu. Nilai dari budaya maritim tersebut menjadi nilai penting yang perlu di jaga dan di kembangkan yang memiliki potensi dalam perkembangan pariwisata di Indonesia. Kegiatan pariwisata sendiri sudah menjadi pemasukan devisa negara yang cukup siknifikan. Kebudayaan maritim sendiri memiliki nilai pariwisata, dengan tujuan untuk menjaga kebudayaan atau kearifan lokal masyarakan Indonesia dan menjadikan wisata yang bertemakan sejarah dan edukasi sekaligus menjadi daya tarik wisata baik wisatawan domestik maupun wisatawan asing. Museum Pinsi merupakan karya arsitektur yang bertujuan untuk memberikan wisata dengan perpaduan penyampaian teknologi dan koleksi sebagai sarananya. Nilai kebudayaan dalam bidang kelautan dan maritim dicerminkan dengan berbagai media seperi program kegiatan yang diadakan didalam museum, untuk memperdalam aspek tersebut pembentukkan fasad bangunan yang diambil dari filosofi pembuatan kapal itu sendiri yang dipadu dengan penggunaan material fibre cement yang membuat bangunan terlihat kuat, namun tetap memiliki nilai estetik yang terlihat.

Kata kunci: Arsitektur, Budaya, Maritim, Museum Maritim, Pariwisata, Pinisi.

Abstract

Indonesia as a maritime country has a cultural value and genius loci that is very deep, maritime activities as an important culture that established Indonesia long ago. The value of the maritime culture has an important value that needs to be maintained and developed which has potential in the development of tourism in Indonesia. Tourism activities themselves have become significant national income. Maritime culture itself has the value of tourism, with the aim of preserving the culture or genius loci from Indonesian culture and making tourism with the theme of history and education as well as being a tourist attraction for both domestic and foreign tourists. Pinsi Museum is an architectural projects that aims to provide tourism with a combination between technology and collection as media. Genius loci of maritimes are reflected in various media such as activity programs held in museums, to deepen these aspects of building facades taken from the philosophy of sthe creation of Pinsi itself combined by using fibre cement as materials that make buildings look strong, but still have visible aesthetic value.

Keywords: *Architecture, Culture, Maritime, Museum Maritime, Pinisi, Toursim.*

1. PENDAHULUAN

Indonesia memiliki tujuan untuk menjadi seabgai pionir sebagai poros maritim dunia seperti yang di nyatakan dalam Doktrin Presiden pada *East Asia Summit*, dengan tujuan untuk menjaga dan mengelola kegiatan maritim Indonesia sekaligus memaksimalkan potensi kemaritiman. Selain itu Indonesia juga memiliki tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan dalam bidang pariwisata. Kegiatan pariwisata di Indonesia merupakan salah satu pemasukan devisa negara yang memiliki potensi untuk dikembangkan.

Kegiatan maritim sendiri sudah berlanjut dari Masa Hindu–Budha, Masa Kolonial Belanda, hingga sekarang. Presiden Jokowi pada tahun 2014 bertujuan Indonesia memiliki cita–cita sebagai poros maritim dunia dengan pengembalian citra Jakarta sebagai metropolis yang

memiliki keterkaittan dengan wisata. Dasar pengusulan proyek ini dikarenakan kawasan destinasi Pelabuhan Sunda Kelapa terutama dalam kawasan wisata Bahari tidak berkembang karena banyakknya puing–puing bangunan yang tidak terawat dan banyak pemukiman liar yang bernaung di sekitar kawasan ini.

Kawasan wisata bahari berada di dalam kawasan Sunda Kelapa yang dulunya merupakan salah satu pelabuhan penting yang berada di kota Jakarta. Kawasan wisata Bahari memiliki nilai sejarah yang tinggi Kawasan ini merupakan salah satu saksi peninggalan sejarah yang masih berfungsi hingga saaat ini. Kawasan Bahari juga dikenal dengan adanya museum, dan kebudayaan maritim yang kental didalamnya. Namun keadaan kawasan saat ini semakin terpuruk dikarenakan adanya kebakaran tahun 2018 pada sisi barat Museum Bahari. Bekas puing–puing penggusuran ditambah lagi dengan adanya sedimentasi dan penumpukkan tanah pada sekitar kawasan tersebut.

Proyek ini ditujukan terutama untuk para wisatawan baik lokal maupun manca negara yang terletak di kawasan wisata Bahari, dalam mengekspresikan nilai sejarah dan edukasi dalam bidang maritim hingga memberikan dampak positif pada masyarakat umum sekitar yang berada disekitar kawasan ini terutama yang aktif dalam bidang maritim. Proyek ini juga bertujuan untuk memenuhi kebutuhan kawasan ini yang kurang memiliki ruang public yang kurang dan juga amenitas yang berfokus terhadap kebuthan dan kegiatan yang berhubungan dalam pariwisata di kawasan ini.

Usulan proyek pada kawasan wisata dan pengolahan di sekitar Museum Bahari yang bertujuan untuk menjadi penghubung sekaligus menjadi titik pusat sentra daerah wisata sejarah dan edukasi yang didominasi Museum Bahari, Kampung Akuarium, Pasar Heksagon, Menara Syahbandar dan sekitarnya. Pemilihan lokasi berdasarkan hasil kajian teori *Natural Movement* menekankan bahwa dengan adanya suatu kegiatan, objek baru dan program kegiatan yang bersifat *metropolis* dengan sifat viral yang dapat menarik perhatian orang pada kawasan ini akan memberikan daya tarik baru pada wisatawan dan warga sekitar, sehingga bisa mekasimalkan kembali kegiatan pariwista pada kawasan ini. Selain itu proyek ini juga bertujuan untuk membehnahi infrastruktur kawasan wisata daerah Sunda Kelapa dengan tujuan untuk menjadi salah satu wisata unggulan yang layak dan bisa bersanding dengan wisata – wisata lain dengan taraf skala internasional.

Tujuan dan Manfaat Proyek

Proyek ini ditujukan untuk pendukung program pemerintah yang bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai pionir negara maritim, dan juga program pemerintah dalam pembangunan serta perkembangan infrastruktur kawasan wisata di Indonesia terutama untuk para wisatawan baik lokal maupun interlokal yang terletak di kawasan wisata Bahari, dalam mengekspresikan nilai sejarah dan edukasi dalam bidang maritim hingga memberikan dampak positif pada masyarakat umum sekitar yang berada disekitar kawasan ini terutama yang aktif dalam bidang maritim.

Proyek ini juga bertujuan untuk memenuhi kebutuhan kawasan ini yang kurang memiliki ruang publik yang kurang dan juga amenitas yang berfokus terhadap kebutuhan dan kegiatan yang berhubungan dalam pariwisata di kawasan Sunda Kelapa.

2. KAJIAN LITERATUR

Architectural Tourism dan Tourism Architecture

Pengertian Architourism (*Tourism Architecture*) dan *Architectural Tourism* di kenal juga dengan istilah Arsitektur Pariwisata dan Wisata Arsitektur, dimana pengertiannya memiliki makna yang berbeda, *Architourism* merupakan daya tarik suatu obyek karya arsitektur yang bersifat mengikat atau memberikan daya tarik untuk wisatawan, d'Acierno juga menyatakan "*Architecture of attractions*" (d'Acierno, P. 2005, *Architourism: Authentic, Escapist Exotic, Spectacular*, hal. 138), sedangkan *Architecture Tourism* dapat disimpulkan sebagai program

kegiatan yang menyangkut arsitektur sebagai pariwisata. Jan Specht menyatakan "*Likewise in the narrow sense of architecture as an attraction of destination ot as a destination itself*" (Jan Specht, 2014, *Architectural Tourism Building for Urban Travel Destination*, hal. 18) kutipan ini yang bertujuan mengarahkan pembacanya ke suatu pemikiran bahwa kegiatan pariwisata tersebut yang berdasarkan program maupun objek kegiatan dari wisata yang di kunjungi, kegiattan pariwisata apapun yang dilakukannya tidak akan luput dari nilai arsitektur pada kawasan yang akan menjadi destinasi dari kegiatan pariwista.

Pendekatan karya arsitektur yang memiliki daya wisata didalamnya juga merupakan bagian dari suatu kota metropolis. Kota menurut Jean Bastie dan Bernard Dezert (*De Bennard Dézert et Jean Bastie Bastié B.* 1991, *La Ville*) kota merupakan pusat aktivitas perkonomian suatu daerah, tempat dimana terdiri dari perusahaan – perusahaan internasional, pusat kekuatan politik dan admininstrasi suatu negara, pusat perkembangan teknologi dan telekomunikasi, tempat penting aktivitas – aktivitas budaya dan ilmiah, pusat funsgional tenaga kerja dan perumahan, dan juga tempat tujuan wisata.

Ketertarikan dan kesinambungan arsitektur, pariwisata dan kota memberikan suatu daya tarik tertentu dalam dunia wisata. Setiap kota memiliki kawasan historis di dalamnya, kawasan–kawasaan seperti ini dapat memberikan daya tarik dalam bidang pariwisata, nilai historis dari suatu kota bisa menjadi daya tarik untuk pengunjungnya baik dari dalam negri maupun mancanegara. Hubungan pariwisata dan nilai sejarah suatu kota juga tak luput dari segi arsitektur didalamnya, suatu karya arsitektur baik diciptakan pada eranya maupun peninggalan dari suatu era, pada dasarnya memiliki nilai tersendiri dalam pariwisata.

***Natural Movement: Configuration and Attraction*, Bartlett University**

Menurut B Hillier, dkk. Dalam suatu kawasan urban diperlukannya sebuah *(attractor)* atau atraksi yang merupakan suatu generator untuk menarik perhatian orang dalam perjalanannya, dengan adanya hal tersebut secara tidak lansung *(movement)* atau pergerakan orang yang tertarik secara tidak langsung akan tergerak menuju atraksi tersebut, namun di butukan *(configuration)* atau konfigurasi jaringan perkotaan ruas–ruas jalan yang harus di perhatikan.

Dari pengamatannya ia membuat konsep dimana gerak alami *(natural movement)* yang berkaitan dengan pergerakkan pejalan kaki *(pedestrial movement)* dalam berbagai bentuk tatak letak ekrangka garis *(grid layout)* yang di timbulkan oleh adanya atraksi *(attractors)*. Berdasarkan teori ini kawasan yang di lewati dengan jalan arteri primer memiliki daya tarik untuk pengunjung datang kedalam, namun kurangnya daya tarik menimbulkan kesan ketidak tahuan pengguna ruas jalan akan adanya bangunan dan wisata didalamnya, oleh karena itu dengan menggunakan teori ini dibutuhkannya *attractor* yang berdampak untuk menarik para wisatawan maupun para pengunjung lainnya untuk datang dan melihat karena rasa keingintahuan yang timbul secara alami membentuk suatu konfigurasi baru pada kawasan ini.

***Image of the City,* Kevin Lynch**

Dalam buku Kevin Lynch dijelaskan bagaimana suatu *image* atau wajah suatu kota dapat mewakilkan suatu sejarah, kebudayaa, dll. Dalam teorinya ia menyimpulkan bentuk suatu objek yang berada di suatu kawasan akan membentuk suatu desain baru yang bisa digunakan untuk memperjelaskan suatu konteks dalam kawasan tersebut, karena suatu kota memerlukan lima aspek elemen yang berupa *path, edges, districs, nodes, dan landmarks*. Efek dari kelima elemen ini akan meinggalkan memori–memori pada penikmat atau secara tidak langsung merasakan dampaknya pada suatu kawasan.

Dengan begitu pemberian makna baru pada kawasan ini akan meninggalkan memori pada penggunanya, seperti contoh Menara Syahbandar ketika wisatawan menaikinya ia secara tidak lansung akan mengingat bahwa di kawasan ini ada menara walaupun pada dasarnya hampir 70% penggunanya lupa nama objek tersebut, namun memori kenangan menggunakan dan aktivitas *sightseeing* tidak akan dilupakan, begitu juga dengan elemen lainnya.

***Natural Movement: Configuration and Attraction*, Bartlett University**

Pariwisata terdiri dari berbagai jenis unsur didalamnya untuk menyukseskan kegiatan wisata pada daerah yang direncakan. Pada tahun 2009 TWA *(Tourism Western Australia)* mengugumkan suatu kawasan wisata terdiri dari 5 unsur pariwisata, yaitu :

Atraksi

Atraksi atau penarik perhatian dibutuhkan dalam suatu wisata yang berguna sebagai daya tarik utama untuk mengunjungi suatu destinasi wisata. Atraksi secara tidak langsung akan menciptakan suatu aktifitas yang dapat menarik perhatian orang, dengan adanya unsur ini memberikan dampak yang membuat pemikiran baik wisatawan maupun warga sekitar yang melintasi kawasan tersebut akan memberikan *image* bahwa ada sesuatu yang menarik didalam sana.

Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan hal yang perlu diperhatikan dalam kegiatan wisata karena tanpa adanya akses yang jelas akan menyulitkan wisatawan untuk menuju destinasinya, termaksud dengan parkir yang tersedia dan titik pusat suatau kawasn wisata, dengan adanya akses langusng dan transportasi yang mengakomodasi maka suatu kawasan wiasata akan dengan mudah kedatangan pengunjungnya.

Akomodasi

Akomodasi memegang peran penting dalam semua kegitatan pariwisata, tanpa adanya akomodasi yang jelas maka para wisatawan tidak akan bisa sampi menuju tujuan yang ia mau, selain itu akomodasi juga memberikan tempat menginap yang layak dalam kawasan wisata maupun didalam perjalanan menuju destinasi wisata yang di tuju.

Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung juga merupakan salah satu faktor yang harus ada di sekitar kawasan wisata. Fasilitas – fasilitas seperti toilet umum yang terawat, *signage* yang dibutuhkan untuk pemahaman lintas bahasa, pertokoan, restoran, café telekomunikasi dan layanan darurat merupakan pertimbangan yang harus disediakan dalam program pariwisata. Pada umumnya pariwisata di Indonesia masih kekurangan fasilitas–fasilitas pendukung yang membuat nyaman para wisatawan yang berkunjung.

Kesadaran

Selain empat faktor diatas elemen penting lainnya yaitu adalah kesadaran. Tanpa adanya kesdaran dalam diri masyarakat maka kegiatan yang bersifat pariwisata akan berjalan dengan tidak sesuai apa yang diinginkan, kareena masyarakat sekitar adalah sarana utama yang berinteraksi langsung dengan wisatawan yang berkunjung kedaerahnya.

3. METODE

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk penelitian ini berupa kajian pustaka dari sumber buku dan internet, wawancara, dan observasi lapangan. Penelitian ini dilakukan dari pengumpulan dan pendalaman kajian dan informasi, penilaian, pembuktian, dan sintesis bukti pada lapangan.

4. DISKUSI DAN HASIL

Permasalahan Proyek

Kawasan Sunda Kelapa dulunya merupakan kawasan pelabuhan lalu kemudian kegiatan pelabuhan di alokasikan ke daerah Tanjung Priok, kawasan ini kemudian menjadi kawasan

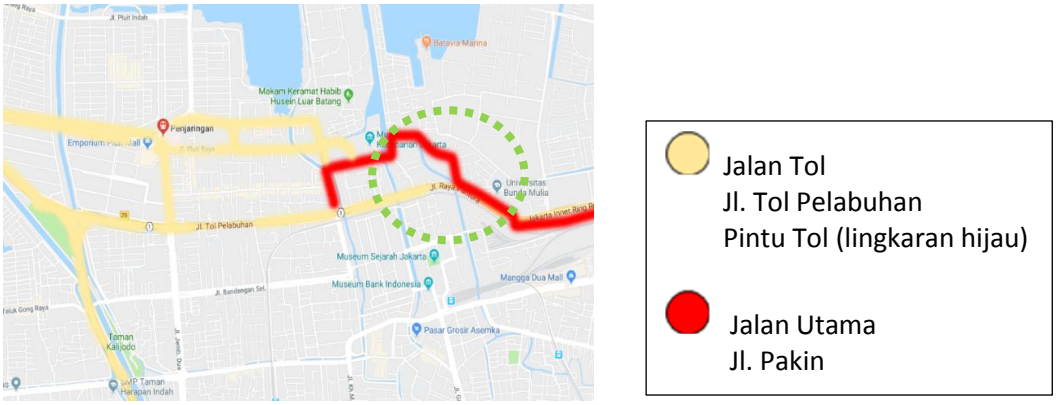
destinasi wisata sekaligus merupakan zona pemerintah daerah. Pada daerah eksisting daerah pasar ikan yang telah di gusur menjadi daerah kumuh yang menjadi pemukiman liar, namun demikian para penduduk liar daerah sini di berikan fasilitas listrik, karena ini penggusuran lahan ini pun menjadi tidak maksimal, juga pada kawsan Pasar Heksagon kawasan ini direncanakan menjadi kawasan destinasi namun pada hasil survey daerah Pasar Heksagon dan Kampung Akuarium menjadi daerah kumuh yang menjadi pemukiman liar dan tidak terjaga atau tertata dengan rapi.

Penumpukan tanah yang yang membentuk sedimentasi terjadi di bagian sisi timur laut, memberikan kesan yang kurang bersih dan kehilangan estetika keindahan laut yang bermuara di sekitar kawasan ini, penumpukkan tanah itu sendiri terjadi awal mulanya dari pengurukan tanah dan pembongkaran Kampung Akuarium dan Pasar Heksagon kemudian sisa puing–puing yang mengumpul di tambah dengan lumpur yang menumpuk hingga merubah bentuk geografis kawasan ini.

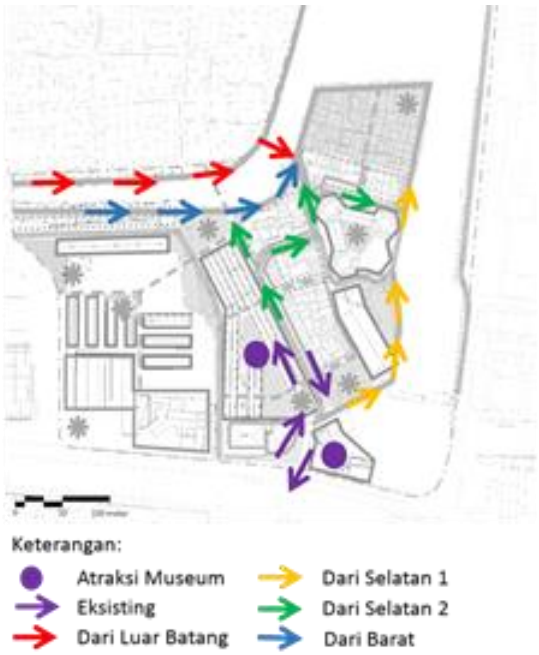
Selain penumpukkan tanah kawasan ini juga di penghuni dengan pemukiman liar yang tidak tertata dengan rapi, pemukiman liar ini juga menghalangi akses pengunjung dari Museum Bahari ke Pasar Ikan, selain menggangu akses pengunjung pemukiman tersebut juga memberikan kesan dan pemandangan yang kurang baik untuk kawasan destinasi wisata.

Analisa Kawasan

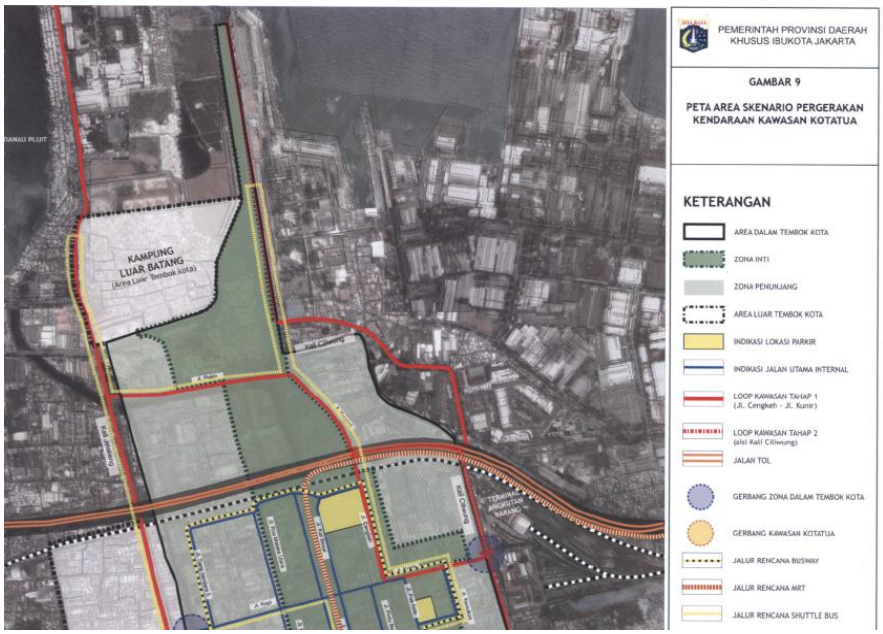
Gambar 1. Peta Skenario Pejalan Kaki Kawasan Kota Tua
Sumber: Scan Lampiran Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta no. 36 Tahun 2014



Gambar 2. Peta Akses Tol menuju daerah Sunda Kelapa
Sumber: https://www.google.co.id/maps/search/jalan+tol+raya+pantura/@-6.1459069,106.8244706,13.99z 13 Juli 2018

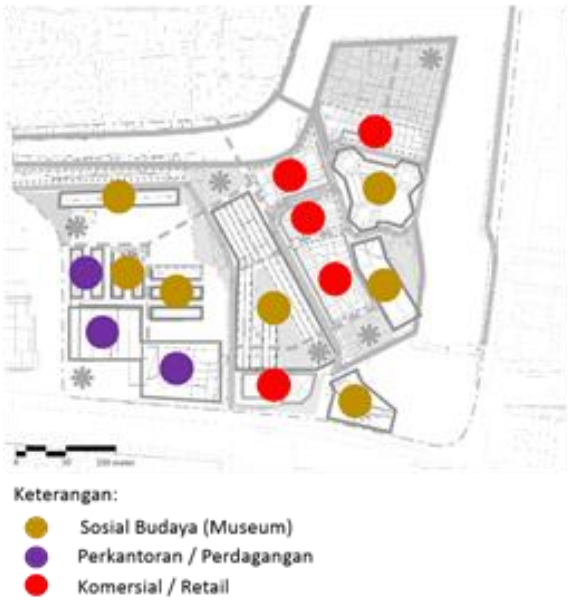


Gambar 3. Sirkulasi Pedestrian



Gambar 4: Peta Pergerakkan Kendaraan Kawasan Kota Tua
Sumber : Scan Lampiran Peraturan Geburnur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta no. 36 Tahun 2014

Sirkulasi yang datang yang sangat minim membuat pergerakkan sangat kurang terutama untuk kendaraan besar seperti bus untuk bergerak di sekitar kawasan ini. Sedangkan titik dari Masjid Luar Batang pada eksistingnya mengalami penumpukkan sampah yang berlebihan sehingga mengganggu perjalanan dan akses masuk. Akses lainnya dari arah barat terjadi sedimentasi tanah yang tidak memungkinkan kendaraan roda empat dan sekelasnya untuk lewat, sedangkan dari arah selatan di bagi menjadi 2 arah yang bisa di lewati dari museum bahari atau pasar ikan.



Gambar 5. Sirkulasi Lingkungan Sekitar

Keadaan lingkungan sekitar di bagi menjadi 3 sub zona yang terdiri dari beberapa bangunan yang bersifat Sosial Budaya, yaitu bangunan – bangunan yang memiliki nilai sejarah tinggi yang masih berdiri dan terdiri dari beberapa bangunan yang masih bisa berdiri sendiri hingga beberapa yang membutuhkan perbaikkan.

Zona yang berwarna Ungu memiliki sifat berupa perkantoran, pada eksistingnya banyak perkantoran yang beredar di kawasan ini, selain itu juga ada zona merah yagng bersifat Komersil, pada kawasan ini sifat komersil tersebut merupakan sifat *genius loci* yang berada di Sunda Kelapa, dimana sifat maritim pada kawasan ini terjadi dengan adanya pasar ikan yang menjadi aspek utama dalam kegiatan komersil kawasan tersebut.

Keadaan kontur lokasi dengan ketinggian lebih tinggi 2 meter dari muka tanah. Hal keadaan yang sedang terjadi di kawasan ini, dengan perkiraan kenaikkan tinggi air sekitar 1.5 meter pada saat air laut pasang.

Dengan keadaan tapak yang dikelilingi dengan landmark yang sudah ada laalu di tambah dengan rencana landmark baru menurut UDGL maka terbentuk axis – axis pandangan atau vista yang menciptakan diagram baru pemandangan kawasan wisata Sunda Kelapa, yang kemudian bisa di jadikan sebagai objek wisata dan sekaligus landasan untuk perencanaan desain ruang dan objek bertujuan untuk menciptakan landmark baru yang layak.

Analisa Program

Usulan proyek pada kawasan wisata dan pengolahan di sekitar Museum Bahari yang bertujuan untuk menjadi penghubung sekaligus menjadi titik pusat sentra daerah wisata sejarah dan edukasi yang didominasi Museum Bahari, Kampung Akuarium, Pasar Heksagon, Menara Syahbandar dan sekitarnya. Pemilihan lokasi berdasarkan hasil kajian teori *Natural Movement* menekankan bahwa dengan adanya suatu kegiatan, objek baru dan program kegiatan yang bersifat metropolis dengan sifat viral yang dapat menarik perhatian orang pada kawasan ini akan memberikan daya tarik baru pada wisatawan dan warga sekitar, sehingga bisa mekasimalkan kembali kegiatan pariwista pada kawasan ini.

Begitu juga dengan teori Kevin Lynch dengan adanya *image* atau *landmarks* baru pada kawasan ini akan mengubah pandangan warga sekitar akan pariwisata pada kawasan ini, selain itu penekanan titik–titik penting seperti *nodes* (simpul) memberikan titik sentral dimana bisa menjawab kebutuhan wisatawan unuk menjadi titik berkumpul dan pusat kegiatan terutatama dalam kegiatan ruang luar, pada sisi edges (tepian) seperti penambahan kegitan pada sisi

pesisir kawasan ini memiliki nilai vista menuju Masjid Habib dan juga nilai sejarah yang dimana dulunya di gunakan sebagai gudang rempah-rempah, sisi tepian lainnya seperti pada bagian tenggara kawasan ini dimana adanya Pintu Air dan Menara Syahbandar yang meiliki nilai sejarah dan butuhnya pengolahan untuk menjadi daya tarik pariwisata. Image yang direncanakan yaitu dengan memberikan program baru yang dapat memaksimalkan kinerja Kawasan Wisata Sunda Kelapa menjadi lebih aktif dalam kegiatan maritim di Indonesia.

Selain itu kebutuhan fasilitas tambahan seperti perencanaan TWA (*Tourism Western Australia 2009, Type of Tourism Business / Jump Start Guide*) ditambahkan guna untuk menyokong kegiatan pariwista terutama dalam bidang *amenities, akomodasi*, dan *awareness*. Program terakhir yang harus ada adalah perencanaan dan penataan kawasan ini yang bisa mendukung kegiatan pariwisata, seperti yang di katakan Jan Gehl necessary *activites* termakSud dalam kegitatan warga sekitar atau merupakan kegiatan yang berjalan sehari–hari, *optional activites* dimana lahan yang di butuhkan untuk kegiatan yang bila diperlukan seperti titik berkumpul wisatawan dan titik kegiatan acara juga penambahan program yang terkait untuk mendukung Doktrin Presiden untuk mewujudkan Indonesia Maritim, dan yang terakhir adalah *social activities* dimana lahan yang dibutuhkan untuk kegiatan bersama guna untuk menarik wisatawan itu sendiri, baik dengan adanya ketiga aspek tersebut maka akan menjawab kebuthan keterbatasan lahan yang berpusat untuk para wisatawan berkumpul dan melakukan kegiatan bersama, juga mendukung tata guna lahan yang mengacu pada program pemerintah sendiri yang menghasilkan suatu wisata yang memiliki nilai baik dalam sejarah dan edukasi.

5. DESKRIPSI PROYEK

Konsep dan Perancangan

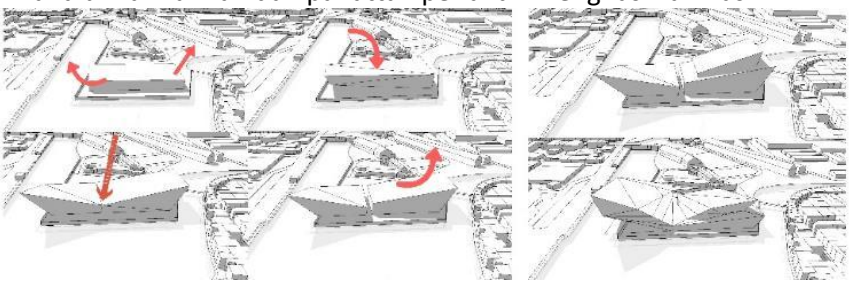
Tujuan utama dari konsep museum ini adalah membankgitkaan kembali nilai maritim yang ada dan tertinggal dalam sejarah Indonesia, ide yang bertujuan untuk mengenalkan kembali nilai karifan lokal masyarakat Indonesia sekaligus juga menggambungkan unsur teknologi sebagai median penyampaian informasi dengan tujuan untuk memberikan kesan wisata yang bertemakan sejarah dan edukasi semakin kental.Perancangan gubahan masa dari museum inipun diambil dari filosofi opembuatan kapan pinisi itu sendiri, dimana kapal pinisi merupakan warisan lokal budaya sekaligus kearifan matirim Indonesia yang terkenal hingga ke penjuru negara. Pembuatan kapal pinisi tidak lepas dari 5 aspek filosofi didalamnya dimana berupa:

Gotong Royong

Dimana pembuatan kapal pinisi itu sendiri tidak mungkin dibuat oleh hanya dengan 1 orang melainkan membutuhkan beberapa orang untuk membuat suatu kapal pinisi, di mulai dengan sebuah batang besar yang berbentuk sederhana kemudian di ukir perlahan, dipahat dan di bentuk menjadi beberapa bentukkan.

Percaya Pada Proses

Percaya pada proses atau percayapada kerja keras akan menghasilkan sesuatu di akhirnya nanti, dimana tahap lanjuttan dari gotong royong membentuk sebuah bentukkan badan kapal adalah hasil dimana ukiran–ukiran dan pahattan perlahan menghasilkan hasil



Gambar 6. Diagram pembentukkan masa

Keindahan dan Kekuatan

Sebuah kapal pinisi sudah layaknya dapat bertarung di laut dan memiliki estetika, keindahan Pinisi sendiri terpancar dari kekokohan ia berdiri baik saat menepi di pantai maupun saat berada di laut, kekokohan tersebut berasal dari bataang utama di tengah yg menjadi pembatas dan pengikat bagian depan dan belakang kapal.

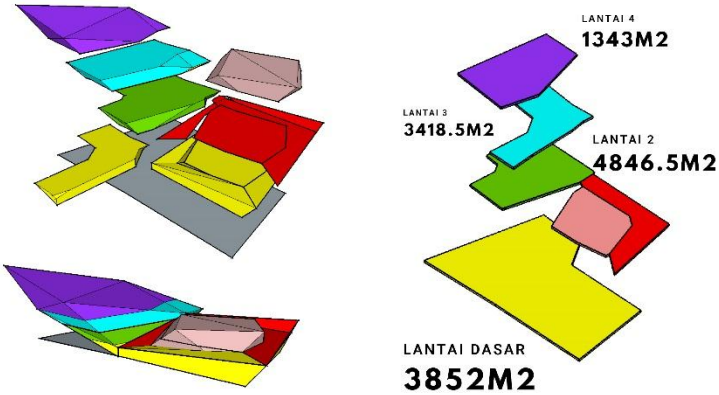
Etos atau Sifat

Setiap pinisi memiliki kepala yang memoncong keatas dan memiliki ekor yang mendengkuk, dimana miliki tujuan untuk mencerminkan sifat manusia memiliki 2 sifat yang berbeda didalamnya yaitu sifat angkuh dilengkapi dengan sifat erndah hati, layaknya manusia lainnya pembentukkan kapal ini juga dibuat dengan angkuh dan rendah hati sebagai kepala dan ekornya.

Agama

Pembuatan kapal Pinisi tidak lepas dari keterikatan Agama, dari awal jaman pembuatannya sang pengrajin kapal akan memulai doanya saat pertamana kali dan terakhir kali kapal dibuat, dimana unsur religi yaitu titik tertinggi bahwa pembuatan ini semua tidak lepas dari karunia Tuhan YME, akrena itu kepala kapal pinisi diberikan batangan yang menghadap ke paling atas sekaligus pengarah bagi nelayan yang menggunan kapal untuk menunjukkan Tuhan selalu berseta kita.

Konsep Zonasi dan Sirkulasi



Gambar 7: Diagram Masa dan Luasan

Dengan susunan seperti diagaram diatas area kuning merupakan lantai 1 yang diisi dengan beberapa koleksi–koleksi kapal besar dengan luasan sebesar 3852 m2 kemudian di susul dengan lantai 2 yang terdiri dari bberapa koleksi kecil, dock kapal dan area pendukung lainnya dengan luasan 4846,5 m2, lantai 3 yang dibagi menjadi 2 zoning dimana area pelengkap dengan total luasan 3418,5 m2 dan terakhir lantai 4 merupakan lantai tertinggi di bangunan dengan luasan 1343 m2.

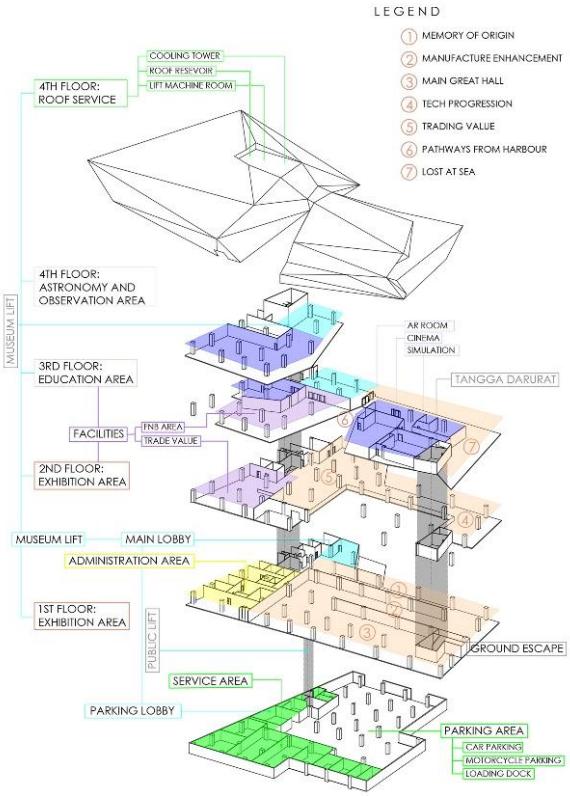
Pengelompokkan masa di bagi menjadi bagian dikarenakan untuk memudahkan penggunaan fasilitas pada museum, pengemlompokkan tersebut sekaligus membentuk zoning penggunaan dan juga membentuk pengaturan ruang yang membentuk suatu alur sekaligus membentuk sirkulasi bagi penggunanya.

Program Museum di bagi menjadi 4 kategori besar, berupa area edukasi dan sejarah yang di dalamnya dbagi lagi menjadi 2 kategori berupa area utama dana rea penunjang yang berisi dimana area utatma terdiri dari koleksi–koleksi utama museum, ada eksebisi sendiri terdiri dari eksebisi temporer dan area *docking*, perancagan luar, dan penunjang fasilitas museum.

Material yang di gunakan museum berupa berapa material yang di pilih untuk ketahanan baik dalam perangcangan luuar maupun perangcangan dalam seperti penggunaan material

panelite sebagai pengganti kaca pada bagian *outdoor* dan pengunaan *cement fibre* sebagai fasad sekaligus atap dan pelindung bangunan.

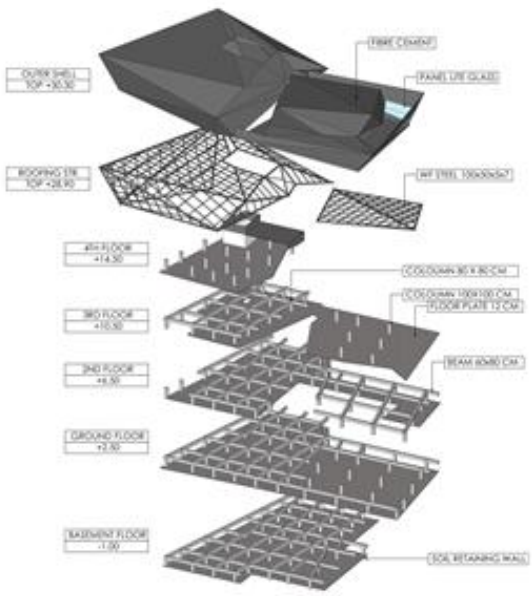
Gambar 8. Material yang digunakan



Gambar 9. Skematik Sirkulasi

Sirkulasi aktifitas pada bangunan dibagi menjadi tiga sirkulasi utama yaitu sirkulasi pengunjung, pengelola, servis, dan koleksi.

Area yang berwarna hijau berada di basement bangunan yang merupakan area servis sekaligus juga merupakan area parkir dalam museum, area lantai 1 di bagi menjadi beberapa titik , seperti area eksebisi, area pengelola service, dll. Area eksebisi di lantai 1 di bagi menjadi 3 area eksebisi yaitu area *memory of origin* yaitu area dimana menjelaskan sejarah perkembangan Indonesia sebagai bangsa maritim dan sejarah kapal – kapal di Indoensia, kemudian area kedua yaitu *Manufacture Enchancement*, sesuai namanya konsep lorong ini menjelaskan perkembangan kapal mulai dair perahu kayu hingga menjadi sekarang, disusul area utama pada lantai ini yaitu *Main Great Hall* dimana kapal – kapal pinisi besar yang akan di pamerkan dengan berbagai skala.



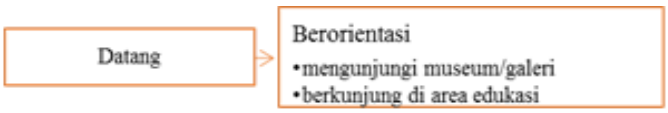
Gambar 10. Skematik Struktur

Lantai 2 memiliki beberapa area koleksi seperti area *Tech Progression* dimana lanjuttan dari pameran eksebisi lantai 1 yang menjelaskan perkembangan kapal pada era modern , kemudian di pengujung alur museum teradapat area *trade value* dimana area yang di desain khusus selain sebagai ruang tunggu untuk menunggu penumpang fasiliatas kapal juga sebagai area dimana board game bisa dilakukandngan tema marritim dan perdagangan.

Selain itu lantai 2 juga dilengkapi dengan docking kapal yang luas dan didesain dengan ketinggian tertentu sehingga dapat memaksimalkan kepuasan pengguna museum untuk menikmati sightseeing kawasan wisata Sunda Kelapa itu sendiri, dari lantai 2 pengunjung bisa menggunakan area tangga di dalam bangunan atau menggunakan area *Pathways From Harbour*, dimana area tersebut menjadi salah satu ikon pembelah kapal yang memisahkan bagian kepala dan bagian badan kapal di masa museum ini.

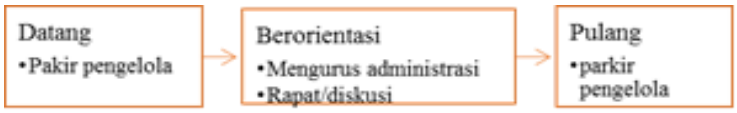
Pada bagian lantai 3 museum ini terdapat area koleksi juga yang kemudian di lengkapi dengan berbagai area edukasi yang di bagi menjadi 2 zona, 1 zona yang menggunakan teknologi dalam penyampaian informasi dan zona lainnya menggunkan cara yang lebih tradisional seperti buku dan penyampaian langsung dari pakarnya, lantai 3 juga di lengkapi dengan area *FnB*, dan lantai terakhir pada museum ini merupakan lantai ruang Astronomi sekaligus area observasi.

Sirkulasi pengunjung

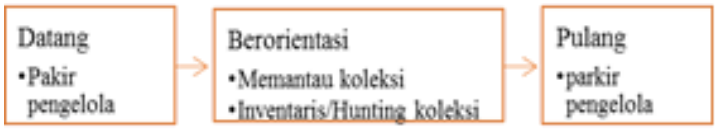


Gambar 11. Diagram aktifitas pengunjung

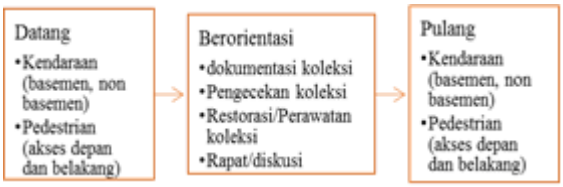
Sirkulasi pengelola



Gambar 12. Diagram aktifitas kepala museum



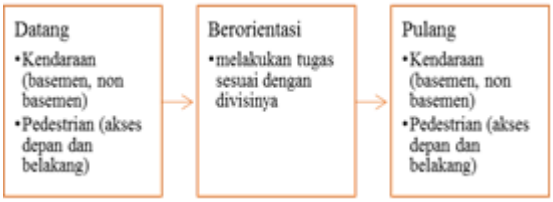
Gambar 13. Diagram aktifitas kurator



Gambar 14. Diagram aktifitas staff restorasi dan konservasi

Sirkulasi servis

Staff servis pada museum ini meliputi staff restoran, penjaga toko souvenir, staff ticketing dan informasi, staff teknis, *tour guide*, staff kebersihan, dan staff keamanan.



Gambar 15. Diagram aktifitas staff servis

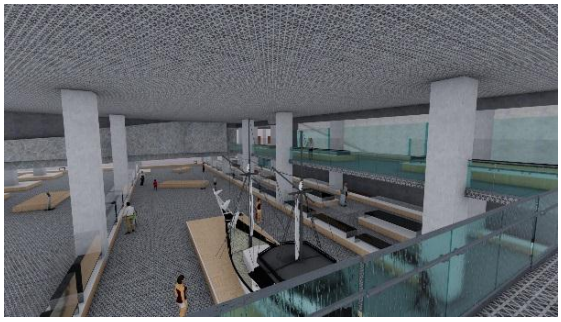
Museum Pinisi Indonesia

Gambar 16. Perspektif sisi Utara bangunan

Pada sisi bagian Utara bangunan di maksimalkan dengan penggunaan dermaga dan juga museum kapal yang bisa di gunakan sesuai dengan jam pelayanan yang di rencanakan. Area tersebut juga dapat di manfaatkan sebagai area sightseeing karena berdekatan dengan area pelabuhan Sunda Kelapa.

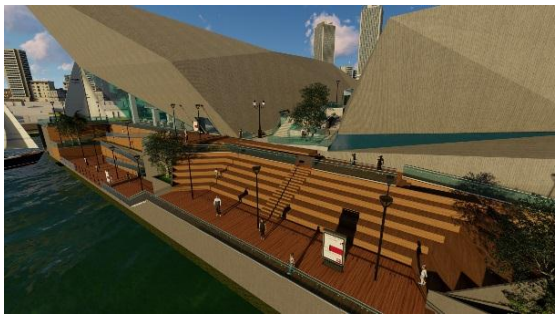
Gambar 17. Perspektif sisi Barat-Daya bangunan

Pintu masuk utama dari Museum terletak di sisi Barat bangunan, dimana area tersebut dilengkapi dengan plasa besar yang menghubungkan Museum Bahari dan juga Kampung Heksagon.



Gambar 18. Area Pameran Utama

Area pameran utama dilengkapi dengan berbagai koleksi kapal yang bertemakan Pinisi Nusantara sebagai koleksi utamanya, berbagai kapal yang berada di Indonesia dimulai dari kapal nelayan, kapal perang, hingga kapal selam. Koleksi kapal – kapal tersbeut juga berasal dari berbagai jaman dilengkapi dengan berbagai koleksi detail peralatan yang di gunakan dalam bidang kelautan.



Gambar 19. Perspektif area docking

Gambar 20. Interior area FnB

Museum ini juga dilengkapi dengan berbagai kebutuhan lainnya seperti area FnB yang dibutuhkan sebagai penunjang fasilitas pengunjung, area FnB juga berdekatan dengan area ruang tunggu pada lantai 2, yang bertujuan untuk ruang tunggu para penumpang kapal. Ruang keperluan lainnya seperti perpustakaan, area observasi, ruang simulasi, ruang teater merupakan area pendukung yang bertemakan edukasi baik secara visual maupun augmentasi yang bisa di gunakan dari berbagai kalangan umur penggunanya. Museum ini memiliki 3 bagian utama yang memiliki kegiatan outdoor guna untuk memaksimalkan nilai maritimnya dengan memanfaatkan hembusan angin laut dan aroma laut yang unik sebagai daya tarik utamanya.

Gambar 21. Area sightseeing tangga

6. KESIMPULAN

Indonesia sebagai negara maritim memiliki nilai karakter kearifan lokal yang masih kuat dan perlu dikembangkan lagi. Museum Pinisi Indonesia merupakan sebuah proyek yang bertujuan untuk mengaspirasikan budaya lokal yang dipadu dengan nilai sejarah dan sekaligus sifat edukasi didalamnya dengan tujuan untuk kembali membudidayakan nilai maritim Indoensia dalam membudidayakan pengetahuan terhadap bidang martim terutama dalam bidang perkapalan. Negara maritim tidak lepas dari budaya kapal yang dimilikinya, oleh karena itu museum ini memiliki peran sebagai sumbenr pengetahuan sekaligus mengedukasi pengunjungnya baik dari koleksi, maupun kegiatan – kegiatan di dalamnya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada dosen pembimbing dan dosen koordinator, orangtua, keluarga, teman dan sahabat, serta pihak lainnya, antara lain narasumber wawancara, narasumber laporan tertulis dalam daftar pustaka, pihak Univeritas Tarumanagara.

REFERENSI

B Hillier, A Perm, J Hanson, T Grajewski, J Xu. *Unit for Architectural Studies*, Bartlett School of Architecture and Planning, University College London, London WC1H OQB, England hal.29-66.

Bintarto, R. (1983). Interaksi Desa – Kota dan Pemasalahannya, Ghalia Indonesia Yogyakarta.

D. Benkovsky. (1986). "*Technology of Ship Repairing*", Rusia, Mir Publisher.

d'Acierno, P. (2005). *Architourism*: *Authentic*, *Escapist Exotic*, *Spectacular*, hal. 138.

De Bennard Dézert et Jean Bastie Bastié B. (1991). *La Ville.*

Direktorat Museum, Pengelolaan Koleksi Museum, Direktorat Jendereal Sejarah Dan Purbakaladepartemen Kebudayaan Dan Pariwisata, 6 November 2007.

Febrina L Barus, Jenis Museum dan Ruang.

Gandha Maria Veronica. (2018). *Kuliah Architourism* TGA 8.26 UNTAR 5 Juli 2018

Gehl Jan. (1987). *Life Between Building Using Publik Space*, Van Nostrand Reinhol Company, New York.

Herlambang Suryono. (2018). Kuliah *Architourism* TGA 8.26 UNTAR 5 Juli 2018.

Ir. Soejitno, " Diktat Sistem Reparasi Kapal ", Teknik Perkapalan - FTK – ITS.

Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah. Yogyakarta : PT. Tiara Wacana Yogya.* Hal.. 59-72

Lynch Kevin. (1999). *Image of the City*, United States of America.

Martono. (2015). Sunda Kelapa, Langkah Awal Bangsa Menuju Negara Maritim.

Nafarin Edwin. (2018). Kuliah *Architourism* TGA 8.26 Batu, Jawa Timur 3 Agustus 2018.

Nickel Richard. (1952). *The Complete Architecture of Adler & Sullivan.*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 50 tahun 2011.

Specht Jan. (2014). *Architectural Tourism Building for Urban Travel Destination*, hal. 18.

TWA – *Tourism Western Australia 2009, Type of Tourism Business* | Jump Start Guide

Yuwono Martono, Ruawatan Jiwa Kearifan Lokal Kota Nusantara, Suatu Revolusi Dalam Pembangunan Kota 2.