

Koridor Karangwangi Sebagai ‘Main Street’ Kota Cirebon

Yoyon Indrayana¹

¹ Jurusan Arsitektur, Sekolah Tinggi Teknologi Cirebon, Cirebon

Email: yo.indra@gmail.com

ABSTRAK

Koridor Karangwangi adalah salah satu Jalan protokol di kota Cirebon, yang merupakan gabungan dari 2 (dua) ruas Jalan, yaitu Jalan Karanggetas dan Jalan Siliwangi. Koridor Karangwangi memiliki nilai sejarah yang sangat tinggi dan peran yang sangat penting bagi kota Cirebon. Melihat sejarah yang dimiliki Koridor Karangwangi, ini dapat mejadi potensi yang sangat menarik untuk pengembangan ‘Main Street’ pada koridor Jalan dimaksud. Adanya folklore atau mitos pada koridor Karangwangi menjadikan koridor Karangwangi ini selalu berada dalam benak sebagian besar warga kota Cirebon khususnya. Koridor Karangwangi merupakan koridor utama yang bisa memberikan kesan pertama bagi pengguna Jalan atau pendatang dari luar kota saat memasuki kota Cirebon. Dengan demikian koridor ini semestinya menjadi ‘landmark’ yang memberikan informasi dan kesan yang baik tentang kota Cirebon. Dengan kata lain koridor ini berpeluang untuk menjadi ‘Main Street’, simbol atau identitas bagi kota Cirebon. Pada era globalisasi seperti saat ini, adanya main street sebagai identitas kota atau citra kota dapat berfungsi sebagai penambah daya tarik wisata bagi kota. Main street menjadi sesuatu yang penting untuk memperkuat identitas dan wajah kota sehingga membuat kota tersebut menarik dan memiliki daya tarik bagi wisatawan.

Kata kunci: koridor karangwangi, landmark, main street, identitas kota, wisata

ABSTRACT

The Karangwangi Corridor is one of the protocol roads in the city of Cirebon, which is a combination of 2 (two) roads, namely Jalan Karanggetas and Jalan Siliwangi. The Karangwangi Corridor has a very high historical value and a very important role for the city of Cirebon. Looking at the history of the Karangwangi Corridor, this can be a very attractive potential for the development of ‘Main Street’ in the intended road corridor. The existence of folklore or myths in the Karangwangi corridor has made the Karangwangi corridor always in the minds of most Cirebon residents in particular. The Karangwangi Corridor is the main corridor that can give a first impression to road users or migrants from outside the city when entering the city of Cirebon. Thus, this corridor should be a ‘landmark’ that provides information and a good impression of the Cirebon city. In other words, this corridor has the opportunity to become ‘main street’, a symbol of identity for the city of Cirebon. In the current era of globalization, the existence of the main street as a city identity or the image of a city can serve as an addition to tourist attraction for the city. The main street is something important to strengthen the identity and face of the city so that it makes the city attractive and attractive to tourists.

Keywords: Karangwangi corridor, landmark, main street, city identity, tourism

1. PENDAHULUAN

Kota Cirebon adalah salah satu kota yang berada diperbatasan antara propinsi Jawa Barat dan propinsi Jawa Tengah yang cukup ramai. Posisinya yang sangat strategis, berada diperlintasan lalu-lintas yang menghubungkan kedua propinsi di pulau Jawa itu menjadikan kota Cirebon sangat sibuk dengan aktifitas yang tidak saja dilakukan oleh warga kota Cirebon, tetapi juga warga disekitar kawasan *hinterland* kota Cirebon. Kota Cirebon memiliki peran yang sangat penting bagi perkembangan wilayah lain disekitarnya seperti Kabupaten Cirebon, Kabupaten Kuningan, Kabupaten Indramayu, Kabupaten Majalengka, dan Kabupaten Brebes yang sudah masuk pada wilayah propinsi Jawa Tengah. Walaupun jumlah penduduk kota yang sebenarnya hanya kurang lebih 350.000 jiwa, tetapi pada saat siang hari bisa mencapai 3(tiga) kali lipatnya.

Kota Cirebon yang didirikan pada tanggal 1 Muharram 791 H, telah mengalami periode perkembangan sejarah yang cukup panjang. Didalam periode tersebut banyak sekali nilai-nilai maupun peristiwa sejarah yang berlangsung sehingga membentuk karakteristik kota yang ada saat ini. Walaupun begitu sisa-sisa peninggalan masa lampau berupa karya arsitektur, kekayaan seni, tradisi dan budaya tetap bertahan seiring dengan perkembangan jaman sebagai *Living Monument*. Hal tersebut menjadikan Kota Cirebon sangat layak untuk disebut sebagai Kota Wisata Budaya atau Kota Pusaka Nasional, bahkan mungkin bisa sebagai Kota Pusaka Dunia (World Heritage City) [1]. Dengan banyaknya warisan budaya dari berbagai periode sejarah yang dimiliki maka tidaklah diragukan lagi bahwa keunggulan nilai warisan budaya di Kota Cirebon memiliki nilai yang sangat tinggi dan harus dilestarikan dan dipelihara sebagai bagian dari upaya melestarikan budaya bangsa.

Koridor Karangwangi juga berfungsi sebagai jalan protokol Kota Cirebon, Jalan Karanggetas dengan fungsi utama kawasan perdagangan, sedangkan Jalan Siliwangi dengan fungsi utama jasa dan perkantoran. Jalan Karanggetas dikenal sejak jaman pemerintahan Syekh Syarif Hidayatullah atau Sunan Gunung Jati memimpin Kerajaan Islam Cirebon pada awal abad ke 15 M. Sedangkan Jalan Siliwangi dikenal sejak Pemerintah Kolonial masuk ke Cirebon dan mendirikan gedung perkantoran di Jalan Siliwangi pada awal abad ke 19 M, dan bisa dikatakan keberadaan Koridor Karangwangi menjadi orientasi dan sangat mempengaruhi perkembangan morfologi Kota Cirebon sampai saat ini.

Jacobs (1993), menyebutkan bahwa *main street* adalah jalan yang dapat menjadi representasi identitas kota, dimana karakteristik *main street* antara lain adalah mudah diingat (*imageable*) dan bisa menjadi tempat yang nyaman dan menyenangkan untuk pejalan kaki, atau dengan kata lain memiliki *Sense of place* [2]. Menurut Relph (1976) teori-teori mengenai *Sense of place* menyatakan bahwa kesan suatu tempat dibentuk oleh tiga komponen utama, yaitu karakter fisik, aktivitas dan makna, meskipun ketiga komponen tersebut tidak selalu sama kuat intensitasnya sebagai pembentuk *sense of place* [3]. Oleh karena itu *imageability*, keunikan (*distinctiveness*), dan *sense of place* menjadi komponen yang penting dalam pembentukan identitas suatu *Main Street*.

2. METODOLOGI

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi elemen peninggalan budaya yang ada di kota Cirebon baik yang *tangible* maupun *intangible*, serta makna atau arti yang terkandung didalamnya dan memberikan wawasan bagi para pemangku kepentingan untuk dapat mengembangkan segala potensi yang ada agar dapat didayagunakan dalam pembuatan kebijakan pengembangan wisata budaya perkotaan secara maksimal. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif, dengan wawancara etnografi, diskusi kelompok fokus dan wawancara langsung. Dalam metode kualitatif ini tidak menekankan kepada generalisasi (*transferability*), tetapi lebih menekankan pada makna. Metode kualitatif ini menggunakan penelitian deskriptif, dimana penelitian ini hanya menggambarkan dan menganalisis sesuatu yang sebenarnya mengenai suatu variabel, dan tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, dan tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi atau gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diteliti, seperti yang diutarakan oleh Arikunto (2003) [4].

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Nilai Sejarah Koridor Karangwangi Sebagai Pembentuk *Imageability*

Dalam perkembangan morfologi kotanya, koridor Karangwangi ini selalu menjadi orientasi bagi pertumbuhan kota. Pembangunan jalan yang dilakukan pada masa pemerintahan Syarif Hidayatullah (1479M), menghubungkan Keraton Pakungwati di Dukuh Lemahwungkuk menuju Dukuh Pesambangan (Astana Gunung Jati), sepanjang kurang lebih 5 kilometer agar dapat dilalui kuda dan pedati. Hal ini memang bisa dipahami karena pada kedua titik tujuan itulah semua orientasi aktifitas masyarakat pada saat itu terjadi bahkan hingga sampai saat ini. Dukuh Pesambangan sebagai tempat awal penyebaran agama Islam di Cirebon dan Dukuh Lemahwungkuk sebagai pusat pemerintahan dan keraton sehingga koridor Karangwangi sangat berarti bagi pembentukan Kota Cirebon saat itu. Dari kedua pedukuhan itulah pergerakan hilir mudik orang Cirebon pada saat itu terjadi, tidak saja urusan penyebaran agama Islam atau urusan pemerintahan dengan keraton tetapi juga aktifitas perdagangan dan aktifitas sosial masyarakat lainnya. Koridor Karangwangi berkembang sebagai ruas jalan yang padat dan sibuk serta berpengaruh pada perkembangan morfologi Kota Cirebon selanjutnya. Atja (1986) menyebutkan Koridor Karangwangi (Karanggetas-Siliwangi) memang cukup fenomenal untuk masyarakat Kota Cirebon, di sepanjang koridor jalan itu tersisa warisan bangunan (*heritage*) dari berbagai masa pemerintahan yang masih utuh sampai saat ini dan dapat dikembangkan sebagai destinasi wisata budaya baru bagi Kota Cirebon [5].

Melihat sejarah yang dimiliki pada Koridor Karangwangi, ini dapat mejadi potensi yang sangat menarik untuk pembentukan *imageability* koridor jalan dimaksud. Beberapa kota memiliki jalan yang bermakna dan menimbulkan persepsi kuat bagi pengguna. Jalan tersebut dianggap memiliki kenangan (*image*) dan suasana yang lebih menarik atau lebih menyenangkan dari pada jalan- jalan yang lain, sehingga orang selalu mengingatnya dan ingin kembali ke jalan yang sama ketika berada di kota tersebut. Karakter sebuah jalan sebagai ruang kota akan mempengaruhi persepsi pengguna jalan terhadap *image* atau citra kota secara keseluruhan yang pada akhirnya menjadi rujukan bagi identitas kota yang bersangkutan [6]. Oleh karena itu perubahan karakter suatu koridor jalan pada suatu kota akan mempengaruhi pembentukan persepsi masyarakat terhadap identitas kota itu. Perubahan karakter suatu kota saat ini terjadi di berbagai kota di dunia sebagai akibat dari globalisasi dan tekanan pertumbuhan ekonomi, yang seringkali berdampak pada hilangnya karakter lokal dan menghasilkan wajah kota yang dimana-mana sama atau seragam.

Identitas kota berkembang sepanjang waktu, dipengaruhi oleh perubahan dan berbagai faktor pembentuknya, dan menjadi komponen yang berharga bagi keberlanjutan kota, seperti diungkapkan oleh Scheffler (2009) [7]. Oleh karena itu, menciptakan suatu tempat yang memiliki identitas sebagai pendukung keberlanjutan merupakan salah satu tujuan perancangan untuk menciptakan kota yang baik. Pembentukan identitas kota melibatkan persepsi masyarakat terhadap lingkungan kota berdasarkan pengalaman sehari-hari dimana dalam proses mengalami kota, karakter *streetscape* merupakan sumber informasi *visual* langsung dan terdekat bagi pembentukan *image* dan persepsi terhadap lingkungan kota serta identitas kota secara lebih luas.

3.2 Keunikan (*Distinctiveness*) Karakter Koridor Karangwangi

Kevin Lynch (1981) menyatakan bahwa kemampuan untuk mengenali keunikan dipengaruhi oleh keterbacaan atau *legibility* lingkungan tersebut [8]. Selain *legibility*, penilaian keunikan karakter koridor Karangwangi di Kota Cirebon juga di pengaruhi oleh aksesibilitas dan elemen-elemen yang membentuk karakter *streetscape*-nya. Dari hasil analisis menunjukkan bahwa koridor-koridor jalan yang menurut penilaian masyarakat memiliki nilai keunikan paling tinggi, juga merupakan koridor dengan penilaian *imageability*, familiaritas, *legibility*, serta nilai kualitas dan kenyamanan yang paling tinggi. Koridor Karangwangi yang merupakan gabungan dua ruas jalan, yaitu; Jalan Karanggetas dan Jalan Siliwangi memiliki banyak elemen pembentuk keunikan. Jalan Karanggetas yang pada awal abad 15 M merupakan kawasan yang sangat strategis sebagai pintu masuk ke Keraton Cirebon, sehingga banyak pendatang

seperti etnis Tionghoa, etnis Arab dan pribumi sendiri yang bermukim disana oleh karenanya kawasan ini kemudian berkembang sebagai kawasan usaha yang menguntungkan. Sejak awal abad ke 20 M kawasan Karanggetas berkembang sebagai kawasan strategis Kota Cirebon. Jalan Karanggetas saat itu berkembang sebagai pusat pertokoan emas, tercatat pada awal abad ke-20 itu ada sebelas toko emas yang semuanya itu dimiliki oleh orang Tionghoa yang sampai saat ini masih bisa ditemukan. Sehingga Jalan Karanggetas sangat mudah dikenali (*legibility*) tidak saja oleh penduduk kota yang sudah sering melewati(familiaritas), tetapi juga oleh para pendatang. Pada kawasan sekitar Jalan Karanggetas, berkembang juga perkampungan etnis Arab yang mengembangkan usaha penjualan buku-buku keagamaan, minyak wangi, dan usaha lainnya, sehingga kawasan Karanggetas menjadi kawasan perekonomian utama bagi kota Cirebon.



Gambar 1. Jl. Karanggetas



Gambar 2. Jl. Siliwangi

sumber: hasil survey, 2019

Sementara kawasan Jalan Siliwangi saat ini berkembang sebagai kawasan perkantoran utama di Kota Cirebon dan juga aktifitas pendukung kota lainnya. Banyak bangunan-bangunan yang merupakan cagar budaya (*heritage*) yang bergaya kolonial, peninggalan Pemerintah Belanda sejak awal abad ke 19 M yang masih berdiri dengan kokoh dan menarik banyak pengunjung. Pemerintah Belanda membangun beberapa bangunan yang berfungsi perkantoran di sepanjang Jalan Siliwangi, seperti Gedung Karisedanan (Gedung Negara) dan kantor Balaikota (*Staadhuis*). Pembangunan Gedung Karesidenan Cirebon (Gedung Negara) dibangun pada tahun 1865 M ketika Karesidenan Cirebon dipimpin oleh Albert Wilhelm Kinder De Camurecq. Sementara Balaikota Cirebon dibangun pada tahun 1924 M, merupakan pengejawantahan peningkatan kepentingan Pemerintah Belanda terhadap kota pelabuhan Cirebon saat itu, yang pada awal abad ke-20 telah menempati ranking ke-4 terbesar di Jawa.

Pada masa pemerintahan militer Jepang hingga masa kemerdekaan gedung ini menjadi pusat Pemerintahan Kota Cirebon. Selain itu di Jalan Siliwangi juga banyak dijumpai bangunan-bangunan cagar budaya lain yang memiliki arsitektur yang sangat tinggi dan saat ini dinyatakan sebagai bangunan cagar budaya (*heritage*). Seperti halnya Jalan Karanggetas, karena posisinya yang sangat strategis Jalan Siliwangi juga sangat familiar bagi warga Kota Cirebon, sehingga hampir seluruh jalur angkutan umum perkotaan yang ada akan melewati Jalan Siliwangi dan sangat mudah mengenali (*legibility*) karakternya melalui tampilan (*facade*) bangunan-bangunan *heritage*. Dengan ruas jalan yang cukup luas dan tampilan karakter bangunan disekitarnya, Jalan Siliwangi merupakan jalan yang memiliki kualitas dan kenyamanan yang sangat tinggi bagi warga kota Cirebon sehingga hampir setiap perayaan apapun, seperti karnaval atau pawai yang memiliki skala kota atau nasional selalu dilakukan pada ruas jalan ini.



Gambar 3. Balaikota Cirebon



Gambar 4. Karesidenan Cirebon

sumber: hasil survey, 2019

3.3 Pembentukan *Sense of place* koridor Karangwangi

Sense of place didefinisikan sebagai ikatan antara tempat dengan manusia dimana tempat tersebut dapat memberikan rasa atau kesan tersendiri bagi mereka, baik rasa nyaman, aman, asing dan sebagainya. *Sense of place* dapat terjadi dimana saja, seperti ruang publik, rumah, taman, dan tempat lainnya. *Sense of place* dapat terjadi pada ruang publik karena pada ruang publik tidak terdapat batasan ruang sehingga manusia dapat secara bebas mengalami *sense of place*. Selain itu, manusia juga dapat berinteraksi satu sama lain sehingga memiliki sebuah memori dan pengalaman baru dan meninggalkan suatu kesan tersendiri bagi manusia, yang menyebabkan terjadinya *sense of place* pada ruang publik tersebut. Jadi *sense of place* adalah suatu proses persepsi lingkungan yang melibatkan pengenalan ciri-ciri suatu tempat dan pembedaan antara satu tempat dengan tempat lainnya yang menghasilkan *image* mengenai tempat tersebut. Oleh karena itu pembahasan mengenai pembentukan *sense of place* dilakukan berdasarkan analisis *imageability* dan keunikan (*distinctiveness*) karakter koridor Karangwangi.

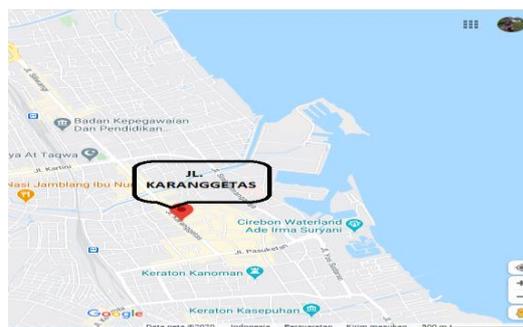
Dari analisis karakter ke dua ruas jalan pada koridor Karangwangi, yaitu Jalan Karanggetas dan Jalan Siliwangi menunjukkan bahwa *sense of place* masing-masing ruas jalan dipengaruhi tidak saja oleh komponen karakter fisik tetapi juga pada karakter aktivitas dan makna setiap ruas jalan dengan intensitas yang berbeda.

Berdasarkan analisis elemen-elemen pembentuk *image ability* dan keunikan (*distinctiveness*) pada Jalan Karanggetas dan Jalan Siliwangi, terlihat bahwa elemen-elemen pembentuk *sense of place* koridor Karangwangi adalah sebagai berikut:

Jalan Karanggetas



Gambar 5. Jl. Karanggetas



Gambar 6. Lokasi Jl. Karanggetas

sumber: hasil survey, 2019

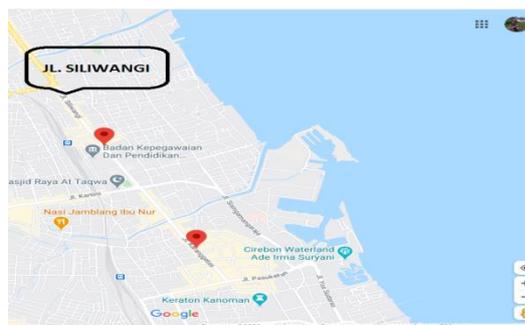
Jalan Karanggetas merupakan koridor dengan signifikansi sejarah yang cukup kuat sebagai pintu masuk kawasan Keraton Cirebon pada awal abad ke 15 M, hingga saat ini berkembang sebagai kawasan strategis ekonomi bagi kota Cirebon, dimana masih terlihat pada karakter fisik yang cukup unik sebagai kawasan pertokoan emas yang menimbulkan *imageability* bagi warga kota Cirebon. Banyak cerita rakyat (*folklore*) atau mitos yang menceritakan tentang Jalan Karanggetas, asal kata getas yang berarti mudah patah menceritakan bahwa karang yang sangat kuat saja bisa getas di tempat itu, maka orang yang

sombong meski memiliki ilmu yang tinggi bisa getas di jalan itu. Mitos ini berawal dari cerita tentang Syekh Magelung Sakti, seorang kesatria muda yang berambut panjang, konon tengah mencari seorang ulama yang bisa memangkas rambutnya. Kesatria tersebut konon berasal dari Negeri Bagdad Timur Tengah. Kedatangan Syekh Magelung Sakti ke Cirebon karena mendengar di daerah ini terdapat orang sakti yang bisa membantu memotong rambutnya. Di sana ia bertemu dengan seorang ulama yang belakangan diketahui bernama Sunan Gunung Jati dan ditempat itulah ia kemudian dipangkas rambutnya oleh sang Sunan dan sang kesatria itu pun bersedia jadi muridnya. Sejak saat itu daerah tersebut dinamai Karanggetas dan kali atau sungai yang melintas di Jalan Karanggetas dinamai Kali Sukalila, berasal dari kata suka dan *Lillahitaala* karena Syekhmagelung merasa suka dan sudah ikhlas rambutnya dipotong. Perpaduan antara karakter fisik, aktifitas para pengguna dan makna sejarah yang cukup kental membentuk *sense of place* yang cukup kuat pada Jalan Karanggetas [9].

Jalan Siliwangi.



Gambar 7. Jl. Siliwangi



Gambar 8. Lokasi Jl.Siliwangi

sumber: hasil survey, 2019

Jalan Siliwangi merupakan koridor jalan yang memiliki makna sejarah yang sangat kuat bagi kota Cirebon hingga saat ini. Saat pemerintah Belanda membangun jaringan jalan raya *Groote Postweg* oleh Gubernur Jenderal Belanda Herman Willem Daendels tahun 1808-1810, yang menghubungkan Anjer (Banten) hingga ke Penarukan (Jawa Timur). Selain itu pemerintahan kolonial juga membangun jalur kereta api dengan dua buah stasiun kereta api, yakni Stasiun Kejaksaan dan Stasiun Prujakan di pusat Kota Cirebon. Kebijakan pembangunan pelabuhan Cirebon yang dibangun tahun 1865 M, dan pada tahun 1890 M diperluas dengan pembangunan kolam pelabuhan dan pergudangan. Hal ini memicu peran kota menjadi kota transit dan berpengaruh pula bagi pertumbuhan industri dan perdagangannya. Selanjutnya Belanda juga membangun beberapa bangunan yang berfungsi perkantoran di sepanjang Jalan Siliwangi, seperti Gedung Karisedanan (Gedung Negara) dan kantor Balai kota (*Staadhuys*). Jalan Siliwangi menjadi orientasi bagi perkembangan morfologi Kota Cirebon. Jalan Siliwangi sangat *imageability* dengan banyaknya bangunan cagar budaya (*heritage*) yang dapat dijumpai disepanjang jalan. Bangunan peninggalan kolonial yang memiliki ciri arsitektur 'Art Deco' yang sangat indah menjadikan Jalan Siliwangi sebagai jalan yang memiliki karakter arsitektur kota yang sangat kuat dibanding ruas jalan lainnya. Fungsi kawasan Jalan Siliwangi yang pada umumnya perkantoran, menjadikan Jalan Siliwangi tampil sebagai jalan protokol kota yang berkelas. Jalan Siliwangi juga tempat diselenggarakannya acara- acara atau perayaan-perayaan besar yang memiliki skala kota atau nasional. Agenda-agenda wisata dan kebudayaan yang secara periodik juga diselenggarakan di ruas Jalan Siliwangi. Makna sejarah yang sangat kuat, aktifitas kota yang sangat dinamis dan karakter fisik yang sangat spesifik adalah perpaduan yang kuat untuk *sense of place* Jalan siliwangi. Hal sejenis sudah

terjadi di beberapa kota di Indonesia, misalnya kota Yogyakarta yang tidak lepas dari image jalan Malioboronya [10].

4. SIMPULAN

Koridor Karangwangi memiliki *imageability* yang sangat kuat karena berbagai elemen – elemen spesifik dan unik, sehingga mudah diingat bahkan sekalipun koridor itu tidak di lalui. Adanya *folklore* atau mitos pada koridor Karangwangi menjadikan koridor Karangwangi ini selalu berada dalam benak sebagian besar warga kota Cirebon. Koridor Karangwangi merupakan koridor utama yang bisa menjadi perhatian utama dan bisa memberikan kesan pertama bagi pengguna jalan atau pendatang dari luar kota saat memasuki Kota Cirebon. Dengan demikian koridor ini semestinya menjadi '*landmark*' yang memberikan informasi dan kesan yang baik tentang Kota Cirebon. Dengan kata lain koridor ini berpeluang untuk menjadi '*Main Street*', simbol atau identitas bagi Kota Cirebon.

Dengan potensi peninggalan budaya yang dimiliki dan beberapa upaya yang dilakukan, koridor Karangwangi akan dapat dikembangkan juga sebagai kawasan yang menjadi '*image*' bagi Kota Cirebon. Pada era globalisasi seperti saat ini, adanya *main street* sebagai identitas kota atau citra kota dapat berfungsi sebagai penambah daya tarik wisata bagi kota. *Main street* menjadi sesuatu yang penting untuk memperkuat identitas dan wajah kota sehingga membuat kota tersebut menarik dan memiliki daya tarik bagi wisatawan

DAFTAR PUSTAKA

- [1] ICOMOS (2009). World Heritage Cultural Landscape : Description of World Heritage Cultural Landscape with a Bibliography Based on Document Available at the UNESCO-ICOMOS Document Center, ICOMOS 2009.
- [2] Jacobs, Jane, (1961). The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York, Publication date 1961, Pages 458 (1989 edition), ISBN 0-679-74195-X.
- [3] Relph, E. (1976). On The Identity Of Places. In Carmona, Urban Design Reader (pp. 102-107). Oxford: Architectural Press.
- [4] Arikunto, Suharsimi. 2003. Prosedur Penelitian, Suatu Praktek. Jakarta: Bina Aksara.
- [5] Atja (1986). Carita Purwaka Caruban Nagari ; Karya Sastra Sebagai Sumber Pengetahuan Sejarah. Proyek Pengembangan Permuseuman Jawa Barat, Bandung, Indonesia.
- [6] Lynch, Kevin (1960). The Image Of The City. The MIT Press, Cambridge-Massachusetts.
- [7] Scheffler, N. (2009). Identity and the City: Urban Identity an Asset for sustainable Development in Times of Globalization. URBACT Annual Conference.
- [8] Lynch, K., (1981). Theory of Good City Form, MIT Press, Cambridge.
- [9] Prawiraredja, Sugianto, Mohammed. (2005). CIREBON ; Falsafah, Tradisi dan Adat Budaya. Perum Percetakan Negara RI.
- [10] Wibisono, B.H., (2001). Transformation Of Jalan Malioboro, Yogyakarta: The Morphology And Dynamics Of A Javanese Street. Doctor Of Philosophy Dissertation At Faculty Of Architecture, Building And Planning, The University Of Melbourne.