

# DE GROOTE POSTWEG SEBAGAI PEMICU PERUBAHAN STRUKTUR KOTA DI JAWA BAGIAN BARAT

## *De Groote Postweg as Trigger of Urban Structure Transformation In Western Part of Java*

Diterima: 30 Oktober 2022

Disetujui: 18 November 2022

Firmansyah Bachtiar<sup>1,2</sup>, Albertus Sidharta<sup>2</sup>, VG Sri Rejeki<sup>2</sup>,  
Riandy Tarigan<sup>2</sup> Antonius Ardiyanto<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Arsitektur Universitas Tanri Abeng, Jakarta

<sup>2</sup> Program Studi Doktor Arsitektur Unika Soegijapranata, Semarang

Email : firmansyah.bachtiar@tau.ac.id

### Abstrak

Jalan Raya Pos (*De Groote Postweg*) merupakan suatu bentuk pengembangan infrastruktur peninggalan kolonial yang menjadi salah satu pemicu pertumbuhan kawasan perkotaan di sepanjang jalur yang dilaluinya. Jaringan jalan ini melintas dari Anyer hingga Panarukan dan diantaranya melewati beberapa kota besar pada 5 provinsi di Pulau Jawa. Jalur jalan ini di masa sekarang terkenal sebagai jalur transportasi darat utama khususnya di pesisir Pantai Utara (Pantura) Jawa, menghubungkan wilayah barat dan timur sepanjang sekitar 1.000 km. Pada wilayah di sisi barat Pulau Jawa, jalur jalan tersebut antara lain melewati wilayah Serang, Jakarta, Bogor, Bandung, dan Cirebon. Kota-kota tersebut berkembang saat ini dengan struktur kota yang dipengaruhi oleh keberadaan *De Groote Postweg* yang mengubah tatanan kota pada masa lalu sehingga berkembang layaknya sekarang. Perubahan struktur ruang kota itu antara lain terjadi dalam bentuk pemindahan pusat kota maupun perubahan pola jaringan jalan sehingga membuat pemanfaatan ruang di kota-kota yang dilalui cenderung berorientasi ke jalan raya pos sebagai media transportasi logistik dan pasukan di era Daendels. Perkembangan kota—kota tersebut seperti yang dapat dilihat hingga kini merupakan salah satu dampak dari perubahan struktur ruang pasca kota-kota tersebut terhubung oleh jalur *De Groote Postweg*.

**Kata kunci:** kota, *postweg*, jalan raya pos, struktur ruang, kolonial

### PENDAHULUAN

Pulau Jawa sebagai pulau dengan populasi dan pertumbuhan perkotaan terbesar memiliki beberapa kota yang proses perkembangannya tidak terlepas dari sejarah di jaman kolonial. Kota-kota di Pulau Jawa khususnya di sepanjang pesisir utara merupakan kota-kota yang berkembang karena berperan menjadi kota persinggahan, kota perdagangan jasa dan kota pelabuhan. Sebagian besar kota

yang berkembang, sudah ada sejak jaman kerajaan dan juga pada era kolonial di abad 17. Namun bentukan kota masih didominasi oleh permukiman warga setempat yang kemudian pada era penjajahan Belanda bertambah dengan kehadiran perumahan-perumahan orang Belanda, pembangunan gedung-gedung pemerintahan, benteng dan juga fasilitas-fasilitas penunjang. Kawasan pantai utara Jawa pada awalnya merupakan area yang tumbuh sebagai area pesisir berbasis

agraris yang kemudian berkembang menjadi kawasan permukiman yang awalnya berkembang di sekitar pesisir dan sungai. Keberadaan *De Groote Postweg* memberikan andil dalam perkembangan wilayah yang dilalui jalur jalan tersebut. Jalur *De Grote Postweg* berkembang sebagai jalur mobilitas pergerakan orang dan barang terutama di bagian utara Jawa (Hartatik, 2016).

Pada era pasca kemerdekaan jalur *De Groote Postweg* berkembang antara lain menjadi Jalan Pantura yang dikenal sebagai jalan lintas provinsi yang melalui berbagai kota besar, dan menjadi jalur utama transportasi orang dan logistik di Pulau Jawa (Husaini, 2017). Keberadaan jalan ini juga perlahan merubah struktur wilayah yang dilalui *De Groote Postweg* menjadi lebih berorientasi di sekitar ruas jalan. Hingga saat ini, beberapa kota yang dilalui jalur *De Groote Postweg* berkembang menjadi kota yang relatif penting dan memiliki jumlah populasi yang besar. Di sepanjang jalur tersebut juga berkembang banyak kawasan-kawasan industri yang mengkonversi lahan-lahan. Kota-kota di jalur *De Groote Postweg* yang berkembang saat ini ada yang masih meninggalkan jejak peninggalan dari era Dandels khususnya terkait bangunan-bangunan bergaya kolonial dan ruas-ruas jalan raya yang melintas di dalam kota.

#### TINJAUAN PUSTAKA

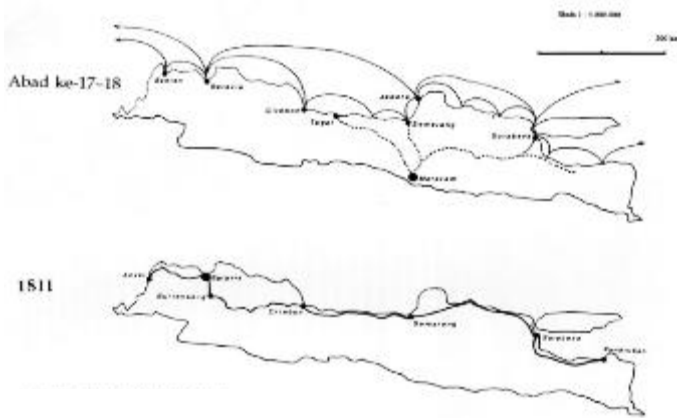
Struktur ruang dari sebuah kota dapat dibentuk dari unsur pusat kegiatan, kawasan fungsional dan jaringan jalan (Pontoh, 2009). Struktur ruang sendiri menurut definisi regulasi tata ruang merupakan suatu susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial

ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional (Pemerintah Indonesia, 2007). Perkembangan suatu kota dapat berkembang dalam beberapa bentuk seperti misalnya Teori Konsentris Burgess, Teori Sektoral Hoyte dan Teori Multi Nucleus Harris & Ulman (Rachmawati, 2008). Dalam konteks ini maka dapat dilihat bahwa struktur suatu ruang kota antara lain akan dipengaruhi oleh elemen pemanfaatan ruang dan jaringan jalan.

Jika dilihat dari jejak historis, akses jalan di bagian utara Jawa sebenarnya sudah ada sejak dahulu kala, sejak jaman Kerajaan Mataram Islam mengembangkan jalan pesisir. Jalan pesisir ini menjadi fasilitas untuk mobilitas penghubung daerah pedalaman dan pesisir, dan juga pada jaman VOC datang, dimanfaatkan untuk media diplomasi dengan VOC (Hartatik, 2016). Pada tahun 1808, Gubernur Jenderal Herman Williams Daendels mendarat di Jawa sebagai utusan King Lodewijk Napoleon untuk mempertahankan Jawa dari ancaman Inggris (Nas & Pratiwo, 2002). Untuk bisa memaksimalkan pertahanan maka kebutuhan akses transportasi menjadi penting, namun kondisi ini terganggu oleh kondisi jalan pesisir yang saat itu masih terpotong-potong dan tidak layak. Daendels kemudian memutuskan untuk membuat suatu jalan penyambung dari area Anyer-Caringin hingga ke Panarukan.

Pelabuhan Anyer di sekitar Caringin merupakan pelabuhan kuno tempat bersandar kapal-kapal dari Eropa (Kusumawardhani, 2021), sedangkan Panarukan merupakan salah satu pelabuhan dagang yang berada di sisi paling timur Jawa. Jalan ini membentang sepanjang 1.000 km dan sebagian besar

melewati sisi utara Jawa, kecuali ketika memasuki Batavia jalan ini justru masuk ke arah pedalaman/hinterland menuju ke Buitenzorg (Bogor), Bandung, kemudian mengarah kembali ke utara melalui Karangsambung dan memasuki Cirebon.



**Gambar 1**

Jalur transportasi pada era Kerajaan Mataram (atas) dan pada era Daendels (bawah) (Hendro, 2016)

Pemilihan jalur ke selatan dan tidak menelusuri pantai utara Jawa Barat dikarenakan keinginan Daendels untuk melewatkan *De Grootte Postweg* ke Buitenzorg (Bogor) yang merupakan pusat administrasi Hindia Belanda sekaligus untuk membantu keamanan dari serangan Inggris. Selain itu, kondisi jalur utara disekitar Karawang, Indramayu yang dahulu rawan dengan perompak setempat, membuat Daendels memilih rute tengah untuk menyambungkan jalan dari Batavia ke Cheribon (Marihandono, 2021). Jalan yang dikembangkan bukan merupakan 100% jalan baru, namun peningkatan kualitas dan pelebaran dari berbagai jalan yang sudah ada sejak jaman kerajaan.

Pertumbuhan permukiman dan gedung pemerintahan Hindia Belanda di sepanjang jalur *De Grootte Postweg* memicu munculnya pertumbuhan perkotaan di sepanjang jalur pos tersebut. Kota-kota yang ada sudah berkembang sejak jaman

kerajaan dan kedatangan VOC semakin terhubung satu sama lain dan memunculkan permukiman-permukiman baru di sepanjang Jalan Raya Postweg. Jalur *De Grootte Postweg* sendiri melalui beberapa karesidenan yang sudah eksis dan menyebabkan adanya beberapa perubahan perkembangan pola ruang. Sembilan karesidenan itu antara lain adalah Serang, Batavia, Bandung, Cirebon, Pekalongan, Semarang, Rembang, Surabaya, Pasuruan. Selain dari melewati karesidenan, *De Grootte Postweg* juga melewati beberapa wilayah kabupaten seperti Cilegon, Tangerang, Mestee Cornelis, Buitenzorg, Cianjur, Sumedang, Brebes, Tegal, Batang, Kendal, Demak, Kudus, Pati, Tuban, Sidoarjo, Bangil, Probolinggo dan Kraksaan. Selain itu *De Grootte Postweg* juga melalui beberapa wilayah distrik seperti Kramatwatu, Cikandik, Cibinong, Pacet, Ciranjang, Cimahi, Jatiwangi, Palimanan, Tanjung, Comal, Kaliwungu, Karangtengah, Juwana, Lasem, Sidayu, Gresik, Wonokromo, Gedangan, Porong, gending, Paiton dan Besuki. Karesidenan, kabupaten dan distrik yang dilalui jalan ini pada perkembangannya ada yang kemudian tumbuh berkembang menjadi kota, dan ada yang tetap tidak berkembang dan sampai saat ini tetap bernuansa kota kecil (Falah, 2021).



**Gambar 2**

Suasana Jalur *De Grootte Postweg* di Mestee Cornelis Batavia (KITLV A93)

## LOKUS PENELITIAN

*De Grootte Postweg* membentang dari ujung barat Jawa di wilayah Anyer hingga ke arah timur di Panarukan. Melihat dari perkembangan kota-kota yang ada di sisi bagian barat Pulau Jawa, sebagai wilayah pengembangan *De Grootte Postweg* yang paling awal, maka dapat dilihat ada fenomena perubahan struktur ruang kota pada masa sebelum adanya jalur *De Grootte Postweg* dan masa dimana jalur tersebut sudah beroperasi. Dalam hal ini, lingkup kota yang jadi obyek pengamatan dipilih dari 5 kota besar (dengan minimal populasi 500.000 jiwa) yang mewakili 3 provinsi di bagian barat Jawa, yaitu Banten (Serang), DKI Jakarta, dan Jawa Barat (Bogor, Bandung, Cirebon). Fenomena yang akan diamati adalah perubahan struktur ruang kota yang terjadi seiring dengan keberadaan *De Grootte Postweg* yang melalui kota tersebut.

## METODE

Penelitian dilakukan melalui studi literatur dan kajian kesejarahan terhadap beberapa pola perkembangan kota di Jawa Barat yang dilalui oleh *De Grootte Postweg*. Data literatur antara lain diperoleh melalui peta kota yang diperoleh dari arsip peta kolonial koleksi arsip digital Universitas Leuven, publikasi ilmiah maupun paparan materi dari pakar kesejarahan pada forum ilmiah. Kota yang dipilih menjadi bahan kajian adalah 5 kota yang saat ini berkembang secara administratif maupun secara sosial ekonomi menjadi kota-kota penting di Jawa Barat dan merupakan kota yang memiliki nilai kesejarahan sejalan dengan masa pembangunan *De Grootte Postweg*. Kota-kota bersejarah jaman dulu yang juga berkembang menjadi kota penting di sisi barat Pulau Jawa antara lain meliputi Bantam (Serang), Batavia (Jakarta),

Buitenzorg (Bogor), Bandoeng (Bandung), Cheribon (Cirebon).

## PEMBAHASAN

Perkembangan *De Grote Postweg* oleh Daendels menumbuhkan pertumbuhan kota dan mobilitas di sepanjang lintasan dari Anyer hingga Panarukan. Kemunculan bangunan kolonial juga makin berkembang di beberapa lokasi yang sebelumnya masih didominasi arsitektur tradisional setempat. Deretan kota yang berkembang menjadi kota yang berperan penting dalam konteks wilayah barat Jawa. Pada beberapa wilayah yang dilalui oleh *De Grootte Postweg* di bagian barat Jawa, terjadi perkembangan yang membentuk suatu struktur kota baru yaitu antara lain yang dapat ditemui pada beberapa kota yang menjadi obyek penelitian pada tulisan ini.

### Perubahan Struktur Kota Di Bantam (Serang)

Banten pada awalnya adalah suatu kawasan pelabuhan yang maju dan berkembang sebagai jalur perdagangan VOC. Kawasan Banten awalnya dikenal oleh para pelaut Portugis, Arab, Cina, Moor untuk bertransaksi rempah-rempah, dan Banten sebagai kota yang makmur. Kota Banten dihuni oleh penduduk setempat dan penduduk pendatang, dan berkembang menjadi kota “kosmpolitan” karena berkembang beberapa klaster perkampungan dari banyak etnik yang tersebar di wilayah Banten. Pasca pemerintahan Sulan Agung Tirtayasa, akhirnya Banten jatuh ke tangan VOC. Sejalan dengan kehadiran Daendels yang membangun *De Grootte Postweg*, maka orientasi kota Bantam yang awalnya terdampak dari keberadaan laut, bergeser ke arah pedalaman. Kota Serang yg sebelumnya kota kecil, sejak dilalui *De Grootte Postweg* kemudian berkembang

menjadi kota yang semakin besar, mengurangi peran Banten yang akhirnya lebih menjadi daerah nelayan (Kusumawardhani, 2021).



**Gambar 3**

Tipologi Kota Banten dan Jalur De Grote Postweg dari Caringin (Anyer)-Serang (Banten) (Kusumawardhani, 2021)

### Perubahan Struktur Kota Di Batavia (Jakarta)

Penaklukan Pelabuhan Jayakarta oleh Belanda menjadi cikal bakal munculnya kota Batavia yang dijadikan pemerintahan Hindia Belanda sebagai pusat administrasi, karena pelabuhan yang lebih besar yaitu Pelabuhan Banten (Banten) sudah berdiri banyak kantor-kantor perdagangan dari bangsa lain (Portugis-Spanyol-Inggris) untuk kepentingan berdagang. Untuk memperkuat pertahanan, dibangunlah benteng/Kastil Batavia yang sekaligus berperan sebagai pusat kota perdagangan dan pemerintahan pada saat itu. Perkembangan Batavia tidak terlepas dari keberadaan Pelabuhan Sunda Kalapa dan juga Sungai Ciliwung yang melintasi wilayah Batavia.

Pada tahun 1808 Daendels hadir di Hindia Belanda dan merintis jalur darat dari Anyer menuju Batavia dengan membangun jalur

jalan *De Groote Postweg*. Saat di Batavia, Daendels pun memindahkan pusat pemerintahan dari sekitar Kastil Batavia ke Weltevreden (sekarang Monas-Lapangan Banteng). Pola perkembangan Batavia yang sebelumnya berorientasi di sekitar Ciliwung dan mengarah utara-selatan, semenjak adanya perkembangan *De Groote Postweg* dan Weltevreden membuat beberapa pembangunan seperti kantor pemerintahan dan perumahan berpindah ke sekitar jalur De Grote Postweg. Jalur tersebut kemudian membelok ke selatan menuju Buitenzorg. Jalur Post menuju Buitenzorg tersebut melalui wilayah Mestee Cornelis (Matraman-Jatinegara) yang memunculkan pembangunan gedung rumah sakit, universitas dan pemerintahan di sepanjang jalur *De Groote Postweg* (Nas & Pratiwo, 2002).



**Gambar 4**

Perubahan Batavia dari orientasi pada Kastil Batavia (kiri) menjadi Weltevreden (kanan) yang juga terhubung dengan De Grote Postweg (diolah dari Nas & Pratiwo, 2002)

### Perubahan Struktur Kota Di Buitenzorg (Bogor)

Pemilihan Buitenzorg/Bogor sebagai jalur yang dilalui oleh *De Groote Postweg* didasarkan atas keputusan pemerintah saat itu untuk membangun rumah peristirahatan Gubernur Jenderal Hindia Belanda Baron Van Imhoff di Parung Angsana (saat ini Kampung Baru) (Dinas

Tata Ruang Kota Bogor, 2013). Dalam perkembangannya, rumah peristirahatan itu berkembang menjadi Istana Buitenzorg yang secara resmi digunakan sebagai tempat pemerintahan Hindia Belanda, sehingga menjadi suatu simpul penting untuk kebutuhan aksesibilitas politis. Hal ini membuat Daendels mengalihkan rute pantai utara *De Groote Postweg* ke selatan melalui Buitenzorg. Jalur *De Groote Postweg* di Buitenzorg dikembangkan sebenarnya pada jalur lokal yang sudah ada namun karena jalan tersebut tegak lurus terhadap Istana, maka jalan raya dibelokkan mengitari ke samping sehingga membentuk area yang saat ini menjadi Kebun Raya Bogor. Seiring dengan kehadiran *De Groote Postweg*, area Buitenzorg yang sebelumnya hanya bersifat kabupaten, dalam perkembangannya bertransformasi menjadi Bogor, salah satu kota besar di Jawa Barat yang hingga kini terkenal dengan keberadaan Istana Presiden dan Kebun Raya Bogor. Pola pengembangan kota Bogor tidak dipungkiri berkembang dengan kawasan Kebun Raya Bogor menjadi pusatnya, dimana saat ini, berbagai jalan protokol yang terhubung dengan jalan lingkar Kebun Raya Bogor tumbuh menjadi kawasan primer perdagangan dan jasa.

## Perubahan Struktur Kota Di Bandoeng (Bandung)

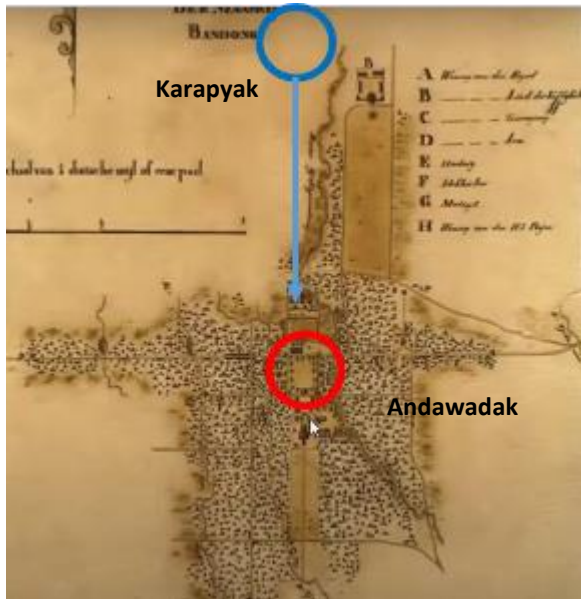
Status Bandung pada awalnya merupakan suatu wilayah pemukiman, yang lalu berkembang menjadi sebuah “kota”, dengan status sebagai ibu kota Kabupaten Bandung di tahun 1810, ibu kota Keresidenan Priangan di tahun 1864, dan menjadi sebuah *gemeente* di tahun 1906 (Rusnandar, 2020). Pusat pemerintahan Bandung pada abad ke 17 awalnya bertempat di Karapyak (Dayeuhkolot), namun karena kawasan tersebut seringkali terkena banjir, maka Bupati Wiranata Kusumah II berencana memindahkan pusat pemerintahan. (Falah, 2021) Sejalan dengan itu, dengan adanya keberadaan *De Groote Postweg* yang melewati wilayah Bandung, maka pemindahan dilakukan mendekati akses jalan tersebut di sekitar sungai Cikapundung dan Cibadak, daerah Andawadak. Wilayah tersebut pada dasarnya masih berupa hutan belukar, namun konon memiliki kondisi tanah yang relatif subur dan baik untuk bercocok tanam. Pemilihan lokasi ini agak berbeda dengan tradisi umum setempat dimana pemilihan tempat tinggal/kota umumnya berdasar pada kearifan lokal. Pada proses pemindahan, Daendels sempat menetapkan suatu tempat yang nantinya direncanakan menjadi awal permulaan pembangunan kota Bandung, yaitu titik 0 yang saat ini lokasinya berada di sekitar Kantor PU Provinsi (Rusnandar, 2010). Bupati Bandung kemudian secara konsisten terus membangun kawasan Bandung sehingga kawasan yang dilalui *De Groote Postweg* turut berkembang, seperti contohnya di sekitar Alun-Alun Bandung yang dikenal saat ini (Nas & Pratiwo, 2002). *De Groote Postweg* pada masa kini berkembang menjadi Jl. Asia Afrika yang



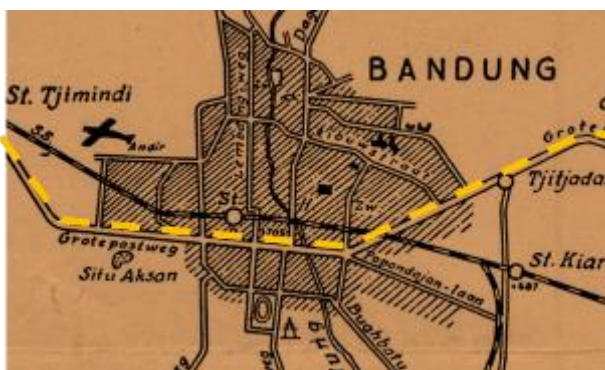
**Gambar 5**

Perubahan Pola Kota Bogor saat Buitenzorg dilalui oleh *De Groote Postweg* (Dinas Tata Ruang Kota Bogor, 2013)

juga terdapat Kantor Pos sejak jaman kolonial.



**Gambar 6**  
Pemindahan Lokasi Pusat Pemerintahan  
Dari Karapyak ke Andawadak  
(Falah, 2021)



**Gambar 7**  
*De Groot Postweg* yang melintas  
di tengah Kota Bandung  
(Falah, 2021)

**Perubahan Struktur Kota di Cheribon (Cirebon)**

Struktur kota kuno Cirebon berbentuk *cosmic city*, yaitu kota yang termasuk bersifat hirarkis konsentris dan merupakan kota yang direncanakan walau tidak berbentuk geometris. (Hendro, 2014). Keraton Kasepuhan dan Kanoman Cirebon berperan sebagai pusat perkembangan

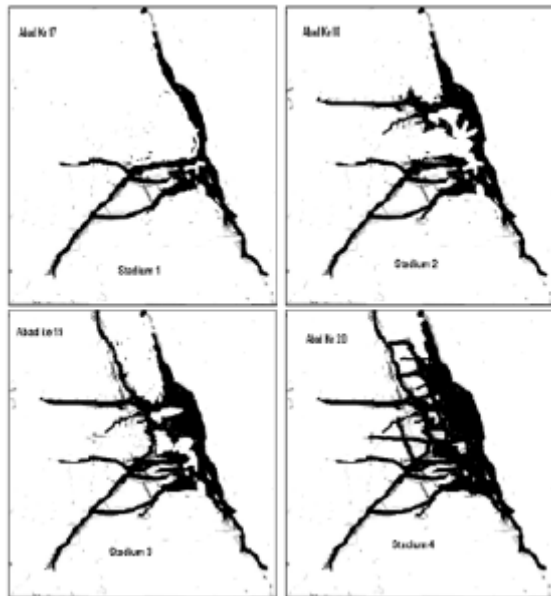
kota dan terletak di antara dua sungai yang secara geografis memiliki keuntungan politis-ekonomis, namun juga memiliki keuntungan spiritual-kosmomagis terhadap Gunung Meru. Pada tahun 1855 struktur ruang Cirebon masih relatif sederhana dengan pusat kota yang mendekati ke arah pelabuhan (Hermawan, 2020). Kehadiran Belanda membuat pengembangan kota Cirebon menjadi kota benteng berbasis pelabuhan. Melemahnya peran Keraton karena kehadiran Belanda membuat pola kota tidak lagi menjadi *cosmic city*, namun mulai berorientasi ke arah pesisir-pelabuhan.



**Gambar 8**  
Struktur Kota Cheribon saat *De Groot Postweg*  
Dibangun Melintasi Kota.  
(Hermawan, 2020)

Perkembangan kota menjadi berorientasi pesisir diperkuat dengan keberadaan Grote Postweg yang melintas Cirebon dari arah Karangsambung dan kemudian menuju ke Tegal di Pantai Utara. Pengembangan *De Groot Postweg* juga berimbas pada pertumbuhan industri berupa kehadiran pabrik-pabrik gula di sekitar Cirebon. sebagai dampak dari kebijakan tanam paksa di Pulau Jawa. Pada awal abad ke-20 kebijakan desentralisasi pemerintah kolonial membuat terbentuknya beberapa pusat

pemerintahan baru, antara lain pemerintahan kabupaten yang dibangun di kawasan Kejaksan. Lokasi ini berbeda dari pola awal pembuatan pusat pemerintahan di dekat pelabuhan, tapi justru lebih mendekati ke *De Grootte Postweg* (Hermawan, 2020).



**Gambar 9**

Pertumbuhan Kota Cirebon dari Abad ke-17 hingga Abad ke-20. (Hermawan, 2020)

## KESIMPULAN

Melihat dari 5 kawasan perkotaan yang saat ini berkembang menjadi simpul penting perekonomian di Jawa Barat-DKI Jakarta-Banten, ternyata semuanya memiliki sejarah dengan keberadaan *De Grootte Postweg*. Kota-kota tersebut ada yang memang sudah menjadi kota penting sebelumnya, namun keberadaan *De Grootte Postweg* membuat adanya perubahan orientasi perkembangan kota karena pengaruh kemudahan mobilitas yang ditawarkan oleh *De Grootte Postweg*. Hal ini dapat dilihat pada kasus kota Batavia (Jakarta) Bandoeng (Bandung) dan Cheribon (Cirebon) Pada beberapa kasus,

ada juga kawasan yang sebelumnya bukanlah merupakan area kota, namun keberadaan *De Grootte Postweg* membuat kawasan tersebut menjadi berperan penting dan saat ini berkembang menjadi kota besar seperti yang kita lihat saat ini, contohnya Serang dan Buitenzorg (Bogor). Jika melihat dari lintasan *De Grootte Postweg* di Jawa bagian barat, maka dapat dilihat masih terdapat sebaran kota-kota lain seperti Cianjur, Sukabumi, Subang, Tangerang yang juga memiliki pengaruh dari keberadaan *De Grootte Postweg* yang dapat ditelaah lebih lanjut dari aspek historis dan pola struktur kota-nya.

## DAFTAR PUSTAKA

Dinas Tata Ruang Kota Bogor (2013). *“Album Inventarisasi Aset Pusaka Kota Bogor”*. Pemerintah Kota Bogor.

Falah, Miftahul (2021). *“Antara Anyer dan Panarukan”*. Webinar AWW #03 2021: Heritage Walk & Talk - Kembali ke Titik Nol : Napak Tilas Jalan Raya Pos. IAI Jawa Barat, 29 Juli 2021.

Hartatik, Endah Sri. (2016). *“Perkembangan Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintahan Daendels”*. Paramita: Historical Studies Journal, 26 (2), 2016: 155-165

Hendro, Eko Putro. (2014). *“Perkembangan Morfologi Kota Cirebon dari Masa Kerajaan hingga Akhir Masa Kolonial”*. Paramita: Historical Studies Journal, 23 (1), 2014: 17-30

Hermawan, Iwan, et al. (2020). *“Pengaruh Perkeretaapian Terhadap Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon Berdasarkan Tinggalan Arkeologis”*. Kalpataru Majalah Arkeologi 29 (2) 2020: 117-132



Husaini, Hedyanto W. & Triono Junoasmono (2017). *"Peran Infrastruktur Jalan Pantura Jawa dalam Rangka Mendukung Peningkatan Ekonomi Nasional"*. Jurnal HPJI 3 (1), 2017: 1 -10.

Kusumawardhani, Ratu Arum. (2021). *"Banten. Dalam Pasang Surut Arsitektur/Kota/Kuasa"*. Webinar Pasang Surut di Pesisir Barat Pulau Jawa. IAI Banten, 10 September 2021.

Marihandono, Djoko. (2021). *"Pasang Surut Masyarakat Bante : Perkembangan Banten pada Abad XIX"*. Webinar Pasang Surut di Pesisir Barat Pulau Jawa. IAI Banten, 10 September 2021.

Nas & Pratiwo (2002). *"Java and De Groot Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos"*. KITVL Journals

Pemerintah Indonesia (2007). *"Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang"*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68. Sekretariat Negara.

Pontoh, Nia K & Iwan Setiawan. (2009). *"Pengantar Perencanaan Perkotaan"*. Penerbit ITB Bandung

Rachmawati, Rini. (2008). *"Pengembangan Pusat Pelayanan Ekonomi di Pinggiran Kota sebagai Alternatif Penanganan Problematik Ruang di Kota Yogyakarta"*. Majalah Geografi Indonesia 22 (01) 2022, hal: 73-90.

Rusnandar, Nandang. (2010). *"Sejarah Kota Bandung dari "Bergdessa" (Desa Udik) Menjadi Bandung "Heurin Ku Tangtung" (Metropolitan)"*. Patanjala 2(02) 2010, hal: 273-293