

Kota Malang - Kota Taman *Specifiek Indonesische*

Medha Baskara

Fakultas Pertanian - Universitas Brawijaya

Email : mbaskara@ub.ac.id

“Ini Jalan Semeru!!!...kok bisa... itu pedestriannya lebar banget...”

“Nah ini nih emang Jalan Ijen...aku kenal banget nih jalan...”

Kalimat diatas diucapkan seorang pemuda berkacamata kepada temannya, sambil menuding beberapa foto yang dipajang sebuah restoran di Kota Malang. Sangat terlihat kedua remaja ini sangat asyik mengamati foto-foto lama yang menghiasi dinding-dinding restoran tersebut sambil menunggu pesanan makanan mereka datang. Untuk mendukung suasana ruang makan, pengelola memajang beberapa foto lama beserta tulisan-tulisan berbahasa Belanda disekeliling dinding restoran disertai keterangan tulisan berbahasa Indonesia dibawahnya. Restoran yang terkenal dengan sajian Ice Cream sejak masa kolonial Belanda tersebut memang sangat mempertahankan tampilan fasad dan tampilan didalam bangunannya termasuk perabot serta pakaian pelayan yang berkesan ‘tempo doeloe’

Kembali ke percakapan kedua pemuda diatas, dua kalimat yang terucap oleh dua pemuda tersebut terdapat perbedaan arti yang mencolok bila disimak dengan seksama dalam menikmati sebuah foto lama ruang kota. Kalimat pertama merupakan ‘penolakan’ atau mungkin keheranan akibat tampilan foto sangat berbeda dengan pengalaman ruang yang dialami, sedangkan kalimat kedua lebih bersifat ‘persetujuan’ karena pengalaman ruang masih sama antara kondisi masa lampau di foto dengan kondisi sekarang. Kesan dari dua kalimat itulah yang menggambarkan kondisi ruang kota di Kota Malang saat ini.

Bila kita berkeliling berjalan-jalan di kota sejuik ini, beberapa bagian kota masih mempertahankan kesan kolonial yang masih sangat kental dengan bangunan-bangunan bergaya arsitektur Art Deco, Nieuwe Bouwen, Amsterdam School dan De Stijl. Bangunan-bangunan bersejarah itu berdiri dalam tata ruang kota yang sebagian besar masih seperti aslinya sejak dibuat di awal tahun 1900-an terutama disekitar kawasan pusat kota. Tata ruang kota dan bangunan-bangunan yang mengisi didalamnya diatur sedemikian rupa sehingga sangat terlihat struktur dan hirarkinya sehingga memudahkan pengamat untuk menghafal termasuk orang yang baru datang di kota ini.

Sejarah Perkembangan Kota Malang

Kota Malang diperkirakan sudah ada sejak tahun 1400-an sebagai pusat kerajaan dimana peninggalan dari masa ini berupa reruntuhan benteng pertahanan di dataran antara Sungai Brantas dan sungai Amprong yang sekarang dikenal dengan nama Kutobedah (Kotapraja Malang 50 Tahun,1964:12). Pada tahun 1461 Malang ditaklukan oleh Kerajaan Demak dan periode berikutnya secara berurutan dikuasai oleh Untung Suropati (Pasuruan

tahun 1686-1706), dan Kerajaan Mataram (Islam). Era baru muncul ketika Belanda mulai masuk kota ini sejak tahun 1767 dengan mendirikan benteng di daerah yang sekarang ditempati Rumah Sakit Daerah Syaiful Anwar di daerah Klojen Lor. Di dalam benteng tersebut didirikan permukiman awal Belanda. Pada tahun 1821 Belanda memantapkan kedudukannya di Malang dan mulai meluaskan permukiman keluar dari benteng. Lambat laun Malang berkembang menjadi kota kabupaten kecil.

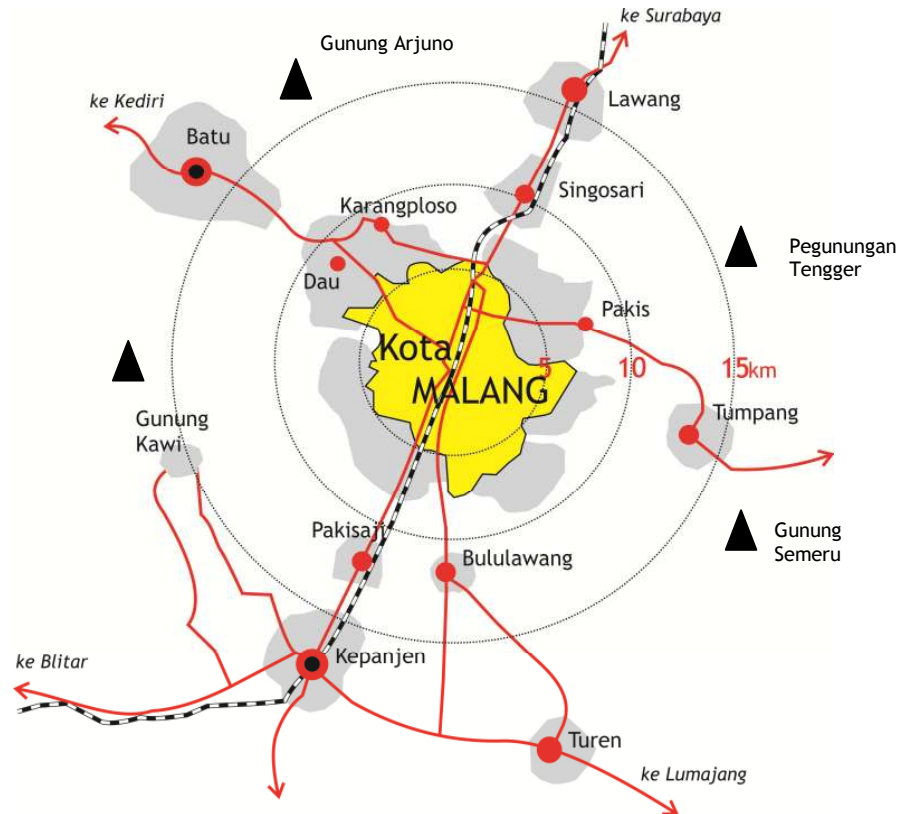
Perubahan pesat terjadi setelah tahun 1870 dengan diberlakukannya Undang-Undang Agraria dan Gula yang bertujuan menghapus sistem Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) yang sudah berlangsung mulai tahun 1830-1870. Isi dari undang-undang tersebut pada pokoknya memberi kesempatan kepada pihak swasta (pertikelir) untuk menyewa tanah (selama 75 tahun), yang digunakan untuk perkebunan. Maka sejak saat itu berdirilah perkebunan partikelir dalam jumlah besar di Jawa, yang disusul dengan meningkatnya jumlah penduduk Eropa di Jawa. Di Jawa Timur, terutama bagian selatan, Malang merupakan kota terdekat yang dapat dicapai dari wilayah perkebunan milik swasta tersebut yang selanjutnya dilakukan pembangunan secara besar-besaran oleh pihak pemerintah dan swasta untuk membangun prasarana baik di dalam kota, maupun luar kota berupa jalur transportasi yang menghubungkan Malang dengan kota-kota lainnya.

Malang sebagai Kota Sentra Produksi, Distribusi dan Perdagangan.

Dilihat dari geografisnya Malang terletak di tengah-tengah Jawa Timur diatas lembah dengan ketinggian sekitar 450 m diatas permukaan laut. Disebelah Barat dan Timur diapit oleh rantai pegunungan dan puncak-puncak gunung, diantaranya Gunung Semeru, Gunung Kawi, Gunung Arjuno, Gunung Anjasmoro dan Pegunungan Tengger. Akibat Undang-undang Agraria dan Gula yang diterapkan menjadikan kawasan Malang raya berfungsi sebagai sentra produksi, distribusi dan perdagangan terutama komoditi perkebunan dataran tinggi seperti teh, kopi, dan cengkeh (Lawang, Tumpang, Dampit) maupun buah-buahan (Batu).

Produksi pertanian di Jawa pada masa itu sebagian besar ditujukan kepada pasar dunia terutama pasar Eropa. Hal ini menuntut penyesuaian fungsi kota kepada situasi baru dan diperlukan pembagian kerja yang baru dalam fungsi kota dan berakibat langsung kepada bentuk dan struktur kotanya. Produksi perkebunan kolonial membentuk kota sebagai sentra produksi, distribusi dan perdagangan, yang terintegrasi dalam sistim perkotaan serta berakibat pada wajah kota secara keseluruhan terutama disekitar jalur transportasi kereta api yang digunakan sebagai pengumpul dan transit pengiriman produk pertanian. Sebagai salah satu bagian sistem produksi-distribusi-perdagangan, Malang dikuasai bangsa Eropa untuk mengatur produksi ekspor ke pasaran dunia. Kondisi geografi Kota Malang yang berada di daerah ketinggian serta kedudukan kota secara regional yang telah dihubungkan dengan jalan dan rel kereta api dengan kota-kota disekitarnya menjadikan Kota Malang sangat ideal sebagai tempat tinggal penguasa-penguasa perkebunan di daerah sekitarnya. Kondisi ini

mempengaruhi perkembangan kota sebagai salah satu pusat ekonomi penting di Jawa Timur sehingga didalamnya harus dibangun infrastruktur yang memadai seperti rumah sakit, sekolah, pusat perdagangan serta sistem transportasi kota yang baik.



Kedudukan Kota Malang terhadap kota-kota disekitarnya

Malang sebagai Kota Garnizun¹

Pengalaman menghadapi peperangan sebelumnya, mengharuskan Belanda membuat sistim pertahanan yang meliputi seluruh Pulau Jawa. Strategi Belanda banyak mendirikan benteng di kota-kota pesisir untuk menghadapi serangan dari sesama bangsa penjajah seperti Inggris dan Portugis. Namun periode berikutnya, yaitu sesudah tahun 1880 terjadi pergeseran strategi pertahanan dimana kewaspadaan dialihkan kepada musuh dalam negeri sebagai akibat banyak perlawanan bangsa pribumi. Untuk menjaga pertahanan didaerah pedalaman Pulau Jawa maka dipilih kota-kota garnizun pada tiap-tiap wilayah diantaranya di Cimahi (Jawa Barat), Magelang (Jawa Tengah), dan Malang (Jawa Timur).

Karena letaknya yang ada di pusat dan dataran tinggi, maka dari segi strategi pertahanan dipilihnya Malang sebagai kota garnizun untuk Jawa Timur dinilai sangat cocok. Setelah dirampungkannya jalan kereta api pada tahun 1879, dibuat beberapa pemberhentian

¹ 'Garnizun' secara harafiah berarti kelompok pasukan dalam jumlah besar yang menetap dalam sebuah kota. Jadi Kota Garnizun secara harafiah bisa berarti: sebuah kota dimana terdapat kelompok pasukan dalam jumlah besar yang menetap di kota tersebut (Handinoto, 2004: hal 20)

kereta api salah satunya menghadap ke tangsi militer semi permanen yang luasnya sekitar 8 ha. Namun pada tahun 1882 telah diselesaikan rencana untuk membangun sebuah kompleks garnizon, disebelah Timur jalan kereta api sebagai perluasan tangsi yang asli. Perluasan kompleks garnizon ini luasnya tidak kurang dari 83 ha (Gill, 1995; Hadinoto 2004:22). Kedekatan dengan jalur kereta api ini merupakan bagian penting dalam upaya memobilisasi pasukan menuju keluar kota di Jawa Timur bila diperlukan.

Malang sebagai Kota Peristirahatan

Secara geografis sebagian besar sentra produksi dan sentra pekerjaan di Pulau Jawa terletak di daerah dataran rendah dengan iklimnya yang panas. Hal ini banyak menghabiskan tenaga bagi orang Eropa, yang biasa hidup didaerah dingin. Oleh karena itu orang Belanda di Jawa membangun daerah-daerah peristirahatan dan rekreasi di daerah pegunungan yang berdekatan dengan kota dimana mereka bekerja. Malang dengan kondisi geografis berada didataran tinggi serta dikelilingi pegunungan merupakan salah satu kota ideal untuk tempat tinggal serta menjadi daerah tujuan wisata orang eropa. Untuk mengakomodasi fungsi rekreasi ini dibangun beberapa hotel untuk tempat menginap wisatawan terutama didaerah dekat kawasan militer dan pusat transportasi².

Kondisi alam dengan pemandangan yang indah, jenis tanah subur dan udaranya yang nyaman, Kota Malang selanjutnya dikembangkan sebagai daerah peristirahatan bagi orang-orang Belanda. Hal ini selanjutnya mempengaruhi penataan kota yang lebih memperhatikan kondisi tersebut sehingga tercipta kawasan pemukiman yang sangat nyaman dengan pemandangan yang indah. Selain itu juga banyak dikembangkan ruang terbuka berupa taman dan jalan-jalan yang berorientasi pemandangan alam sekitar. Kondisi tanah dan iklim yang sesuai memungkinkan pemerintah kota Malang menanam banyak tanaman berbunga di taman lingkungan pemukiman maupun taman-taman kota.

Perkembangan Morfologi Kota Malang setelah Tahun 1914

Kalau dipandang dari perspektif '*city as a process*', perkembangan morfologi (bentuk dan struktur) sebuah kota sangat banyak dipengaruhi oleh segi-segi politik, ekonomi dan keamanan. Berdasarkan uraian sebelumnya, Kota Malang mempunyai daya tarik yang tinggi bagi penduduk Eropa untuk digunakan sebagai pusat produksi (perkebunan), distribusi dan perdagangan serta sebagai tempat tinggal. Perkembangan kota sebelum tahun 1914 lebih terpusat disekitar jalan utama Kota Malang yaitu di sekitar koridor jalan Malang-Surabaya yang membentuk akses Utara-Selatan. Untuk mengendalikan perubahan bentuk kota yang cenderung memanjang kearah utara dan perkembangan penduduk pada saat itu, pihak Kotamadya (*Gemeente*) Malang antara tahun 1917 sampai 1929 menetapkan 8 buah rencana

² Hotel-hotel yang berada di dekat kompleks militer lebih disukai ditandai dengan bunyi iklan hotel-hotel yang ada di kota Malang. Hal ini berkaitan dengan rasa aman bagi tamu hotel karena situasi pada masa itu masih sering muncul kerusuhan atau perlawanan dari penduduk pribumi menentang penjajahan Belanda. (Dukut Imam Widodo, 2006).

perluasan kota (lihat Box 1). Rencana perluasan mengarahkan kota Malang menjadi kota modern dengan dibagi menjadi daerah pendidikan, pemerintahan, permukiman, industri, dan militer. Herman Thomas Karsten merupakan ahli perencana kota yang diminta sebagai adviseur resmi kota Malang dari tahun 1929-1935, meskipun sudah bekerja sebagai penasehat tidak resmi sejak Bouwplan II (1920).

Keterlibatan Karsten dalam pengembangan Kota Malang sangat terkait dengan konsep-konsep yang dikemukakannya dalam “*Indische Stedebouw*” yang berisi tentang pembahasan integral dari pembangunan kota. Salah satu pola yang digunakan Karsten dalam pengembangan Kota Malang adalah penggunaan konsep “*Garden City*”-nya Ebenezer Howard. Namun konsep ini tidak seutuhnya diterapkan namun ditekankan pada kesan visualnya saja yang berupa jalan-jalan dengan *boulevard*, *laan*, *straat*, *weg* dan *gang*. Penerapan Kota Taman di Kota Malang dilakukan dengan mengakomodasikan iklim dan karakter lokal sehingga mendapatkan kesan “*specifiek Indonesische*”³. Pola jalan-jalan dengan tamannya yang diterapkan tidak bisa terlepas dari gaya yang berlaku pada masa itu yaitu gaya Renaisans dan Barok yang dikenal dengan efek-efek perspektifnya. Karsten sangat terkesan dengan penataan Kota Paris yang mempunyai keindahan simetrisnya berupa sumbu-sumbu sejumlah jalan yang bertumpu pada satu persimpangan dengan dikelilingi bangunan-bangunan penting. Jalan sebagai instrumen estetika untuk kota dengan persimpangan-persimpangan sebagai landmark kota serta kesan pemandangan kota yang meliputi bangunan dan lingkungan sekitarnya. Selain itu iklim di Indonesia memaksa pembangunan kota ditangani secara berbeda dengan kota-kota di Eropa pada umumnya. Peran pepohonan besar tidak dikenal dalam pengembangan kota-kota di Eropa namun Karsten sangat menganjurkan penggunaan pohon besar sebagai penghijauan kota di Hindia Belanda (Indonesia). Kota di Hindia Belanda harus mencerminkan kota yang hijau⁴. Lebih detail konsep perencanaan Karsten di Kota Malang dapat dilihat di Tabel 1.

³ Wirasonjaya. S. 1996.

⁴ Handinoto dan Paulus Soehargo, 1996. Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang

Tabel 1. Konsep Thomas Karsten yang diaplikasikan di Kota Malang

Elemen	Prinsip-Prinsip Elemen Kota
Perumahan	<ul style="list-style-type: none"> • Lingkungan perumahan direncanakan sesuai tingkatan sosial masyarakat • Jalan utama direncanakan terlebih dahulu baru kemudian jalan lingkungan • Lingkungan pemukiman terhindar dari banjir, diantaranya dengan drainase yang baik. • Rumah memenuhi syarat kesehatan (ventilasi dan jendela lebar) • Rumah dengan konstruksi atap dgn emperan panjang, untuk melindungi dinding dari terik matahari dan hujan • Tampak bangunan dibuat seragam melalui pengaturan ketinggian atap, lantai, list plank, pintu, jendela dan sebagainya.
Elemen-elemen penting pemandangan kota atau fokal point	<ul style="list-style-type: none"> • Elemen-elemen tersebut terlihat dari jalan-jalan utama, berada pada posisi seperti kapling sudut, pojok, persimpangan jalan dan sebagainya • Berupa bangunan bertingkat, taman kota, atau alun-alun kota • Titik-titik penting tersebut terkait dengan perencanaan sumbu kota
Bangunan Publik dan Semi Publik (pertokoan, perkantoran, sekolah, pasar, bangunan ibadah, rumah sakit, stasiun kereta api)	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan harus dilengkapi taman sebagai penghijauan lingkungan • Proporsi tinggi bangunan dan lebar jalan • Bangunan harus memanfaatkan pencahayaan dan sirkulasi alami • Bangunan blok memiliki denah berbentuk -U- untuk memasukkan pencahayaan ditengah-tengah bangunan • Bangunan tersebut lebih mengutamakan kepentingan sosial masyarakat luas. <p>Bangunan publik dan semi publik secara spesifik ditempatkan sebagai fokal point (titik penting), landmark, dan vista memiliki karakteristik :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memiliki bentuk arsitektur yang khusus. • Dibuat bertingkat, supaya lebih menonjol karena ketinggiannya (sebagai landmark dan efisiensi penggunaan lahan). • Bangunan menempati lahan yang strategis seperti: kapling sudut, pojok, serta berfungsi sebagai penanda dan pemandangan kota
Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan merupakan sarana penghubung elemen-elemen kota. • Jalan harus dilengkapi dengan pohon dan tanaman yang berfungsi sebagai peneduh dan penghijauan untuk pendukung estetika kota. • Jalaan direncanakan lebar, yang menampung arus lintasan lintas • Jalan memerlukan jalur pemisahan antara jalur cepat dan lambat serta pejalan kaki, sehingga distribusinya jelas. • Jalan menggunakan set back sebagai tempat pemberhentian kendaraan, set back dipersimpangan jalan untuk estetika dan meluaskan pandangan pengendara. • Jalan dikaitkan dengan perencanaan sumbu kota
Ruang Publik dan Pertamanan Kota	<ul style="list-style-type: none"> • Taman berfungsi sebagai titik-titik khusus atau fokal point • Elemen taman dan pohon diperlukan untuk penghijauan dan peneduh kota • Perencanaan ruang terbuka kota dihubungkan dengan ruang kota seperti alun-alun • Tanaman dan pohon yang ditanam harus sesuai iklim tropis • Tanaman dan pohon harus sesuai dengan fungsi dan karakter yang dikehendaki, • Tanaman dan pohon yang dipilih mudah dalam pemeliharaan atau perawatan rutin.

Sumber : Susanto (1990) *Konsep Perencanaan Kota Thomas Karsten, Studi Kasus Kota Malang*.

Vegetasi Penciri Kota Taman ‘*Specifiek Indonesische*’

Penggunaan vegetasi berupa pohon-pohon besar sebagai materi penghijauan ruang kota merupakan penciri kota taman di Indonesia. Kondisi iklim tropis dengan pencahayaan matahari sepanjang tahun di Kota Malang menjadikan vegetasi bertajuk besar mampu berfungsi efektif sebagai pencipta iklim mikro, produsen oksigen, peneduh, penyerap polutan, penahan angin, penunjang habitat satwa serta fungsi-fungsi ekologis lainnya. Selain itu juga mempunyai nilai estetika diantaranya adalah berfungsi sebagai pembentuk faktor keindahan arsitektural dan menciptakan suasana serasi dan seimbang antara area terbangun dan tidak terbangun. Beberapa jenis vegetasi yang banyak digunakan diantaranya adalah pohon

Trembesi (*Samanea saman*), Beringin (*Ficus benyamina*), Palem Raja (*Oreodoxa regia*), Mahoni (*Switenia mahagoni*), Asam Londo (*Tamarindus indica*) dan Kenari (*Canarium amboninse*). Aplikasi vegetasi pada ruang-ruang kota sangat tergantung karakteristik visual dan bentuk fisik pohon diantaranya adalah kawasan pusat pemerintahan dan pusat kota menggunakan pohon Trembesi dan Beringin; jalan-jalan kota menggunakan jenis Mahoni dan Asam londo; serta kawasan permukiman menggunakan Palem Raja dan Kenari (Nurlaelih dan Baskara (2004). Namun sayang sekali untuk kawasan-kawasan pengembangan baru prinsip pemanfaatan vegetasi di perkotaan tidak lagi digunakan.

Beberapa preseden ruang kota yang cukup menarik untuk dipelajari dari lanskap kota Malang adalah kawasan pusat kota Alun-alun bundar (Gambar 1 dan 2) dan Jalan Ijen (Gambar 3). Kawasan pusat kota yang dulu dikenal dengan Kawasan *Gouverneur-Generaalburt* ini dibangun pada tahun 1922 dengan inti kawasan berupa lapangan terbuka berbentuk bulat yang disekitarnya terdapat Gedung Balaikota Malang yang baru, Hotel Splendid Inn, Sekolah HBS/AMS, rumah tinggal panglima militer, rumah gubernur, dan pusat perkantoran militer. Alun-alun bundar-nya sendiri selanjutnya dinamakan sebagai '*JP Coen Plein*' yang berfungsi sebagai simbol pusat pemerintahan yang baru. Visual lanskap kawasan ini ditandai dengan deretan vegetasi pohon Trembesi yang menutupi bangunan di sekeliling alun-alun dengan focal point utama pada bangunan Balai Kota Malang.

Preseden berikutnya yang layak untuk dipelajari adalah penggunaan vegetasi Palem Raja di kawasan Jalan Ijen. Kawasan ini merupakan kawasan perumahan dengan kavling-kavling besar dengan bangunan bergaya vila yang merupakan pelaksanaan Bouwplan VII. Untuk menunjang kesan mewah, jalan ijen dikembangkan dengan bentuk yang sangat lebar (terdapat pedestrian, taman tepi, jalan dua arah-dua jalur, dan median jalan berupa rumput). Berdasarkan studi penilaian keindahan pada jalan-jalan di Kota Malang (Baskara, 2003), kawasan ini mempunyai streetscape yang paling digemari oleh warga kota hingga saat ini.

Berdasarkan uraian diatas, perencanaan pengembangan kawasan kota sudah selayaknya melakukan pengembangan dengan melestarikan kebudayaan yang pernah ada apalagi konsep-konsep yang mempunyai manfaat besar bagi warga kota. Ditengah isu lingkungan yang berimbas pada skala mikro maupun makro kawasan, upaya yang telah dilakukan oleh penguasa Kota Malang di masa lalu patut dipelajari dan dijadikan panduan pengembangan ruang-ruang kota terutama yang mampu berkontribusi bagi perbaikan kualitas hidup warganya, sehingga nantinya tidak ada generasi penerus kita yang mempertanyakan kenapa masa lalu lebih baik dari masa sekarang, seperti kalimat pertama pemuda di restoran diatas.



Perbandingan Foto Udara Kawasan Alun-alun Bundar tahun 1935 dan 2008. Tidak ada perubahan yang menonjol diantara kedua foto diatas. Penggunaan vegetasi dengan tajuk besar menjadi ciri khas Kota Taman spesifik Indonesia.
(sumber : *Malang Beeld van Een Stad*,1996; Widodo *et al.* 2006:10; Googleearth, 2008)



Perbandingan Foto Balaikota dengan Tanaman Trembesi (*Samanea samans*) sebagai penciri Ruang Kota. (sumber : *Malang Beeld van Een Stad*,1996; Widodo *et al.* 2006:10; Baskara, 2008)



Perbandingan Foto Jalan Ijen Tahun 1930-an dan Tahun 2010 dengan penciri vegetasi *Oreodoxa regia* (Palem Raja) (sumber : *Malang Beeld van Een Stad*,1996; Widodo *et al.* 2006; Baskara, 2010)

Daftar Pustaka

- Baskara, M, (2003). *Evaluasi Keindahan Lanskap Jalan Utama Kota Malang dengan metode Scenic Beauty Estimation*. DPP Fakultas Pertanian Universitas Brawijaya. Malang
- Handinoto. (1996). *Perkembangan Kota Malang pada Jaman Kolonial (1914-1940)*. Jurnal Dimensi 22 , 1-29.
- Handinoto, & Soehargo, P. (1996). *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*. Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Kristen PETRA Surabaya dan ANDI.
- Nurlaelih dan Baskara (2004), *Penilaian Terhadap Kondisi Fisik Pohon Tepi Jalan (Studi Kasus : Pada Jalan Utama Kota Malang)*, DPP Fakultas Pertanian Universitas Brawijaya. Malang
- Waloejo, B. S. (1998). *Studi Nilai-Nilai Arsitektur dan Struktur Tata Ruang Luar Kawasan Trunojoyo sebagai Salah Satu Elemen Penetapan Kawasan Konservasi di Kotamadya Malang*. Jurnal Teknik Vol V no 3. , 1-15.
- Widodo, D. I. (2006). *Malang Tempo Doeloe*. Malang: Bayu Media Publishing.
- Wirasonjaya, S. (1996). *Pelestarian Tapak Sejarah Pertumbuhan Kota dan Pemanfaatannya bagi Pariwisata*. Makalah Seminar dan Lokakarya Pemugaran 27-29 November 1996. Jakarta: Dinas Tata Kota DKI Jakarta.
- Susanto. (1990). *Konsep Perencanaan Kota Thomas Karsten, studi kasus Kota Malang*. Bandung: Thesis Pasca Sarjana Arsitektur Institut Teknologi Bandung.