

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORETIS

Tinjauan pustaka merupakan kajian terhadap studi terdahulu yang relevan dengan permasalahan yang sedang diteliti oleh penulis. Dalam bab ini diuraikan mengenai sumber-sumber yang digunakan oleh penulis sebagai sumber informasi dan kerangka berpikir untuk membantu dalam pembahasan masalah. Sumber-sumber yang digunakan oleh penulis merupakan sumber-sumber yang relevan dengan kajian yang berkaitan dengan penelitian skripsi yang berjudul “Jalur Kereta Api Kota Bandung dan Dampaknya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Tahun 1924-1930”. Tinjauan pustaka dilakukan melalui mengkaji beberapa sumber literatur berupa buku-buku, artikel dan karya ilmiah yang sesuai dengan judul skripsi peneliti.

Buku-buku yang dijadikan sumber rujukan dalam penulisan skripsi ini adalah buku yang berkaitan dengan jaringan transportasi, perkeretaapian, pengembangan wilayah, dan perubahan sosial. Telaah dilakukan penulis berkenaan dengan ulasan sumber-sumber yang berhubungan dengan masalah yang penulis teliti. Sumber literatur tersebut akan diulas dalam bab ini sehingga diketahui mengapa penelitian yang dilakukan oleh penulis masih dirasakan penting.

Berdasarkan buku *Pedoman Karya Ilmiah* yang diterbitkan oleh Universitas Pendidikan Indonesia (UPI), kajian pustaka sangat penting dalam suatu karya ilmiah. Kajian pustaka dirasakan sangat penting karena melalui kajian

pustaka ditunjukkan “*the state of the art*” dari teori yang sedang dikaji dan kedudukan masalah penelitian dalam bidang ilmu yang diteliti. Fungsi lain dari kajian pustaka adalah sebagai landasan teoritik dalam analisis umum.

Dalam penyusunan bab ini penulis membagi dalam empat sub bab yaitu, pertama literatur yang mengkaji mengenai jaringan transportasi yang menghubungkan antara Bandung dengan daerah sekitarnya. Kedua, literatur yang mengkaji mengenai perkeretaapian. Ketiga, literatur yang mengkaji mengenai pengembangan wilayah. Terakhir adalah mengenai perubahan sosial.

## 2.1 Jaringan Transportasi

Literatur yang diperlukan dalam menulis mengenai jaringan transportasi adalah mengenai arti penting sebuah jaringan transportasi dalam mempengaruhi kehidupan masyarakat serta mempengaruhi suatu wilayah. Literatur yang dijadikan referensi adalah sebuah karya yang terdiri dari beberapa penulis didalamnya dengan judul *Perencanaan Kota Edisi Kedua* yang dieditori oleh Anthony J Catanese dan James C Snyder. Buku yang diterbitkan tahun 1989 ini di dalamnya membahas mengenai perencanaan yang diperlukan dalam mengembangkan suatu perkotaan.

Salah satu tulisan dalam buku itu yang digunakan sebagai sumber referensi adalah tulisan karya Catherine L. Ross dalam tulisannya yang berjudul *Perencanaan Transportasi Kota*. Catherine L. Ross memberikan penjelasan bahwa transportasi merupakan turunan dari kebutuhan, yang menghubungkan kebutuhan barang dan pelayanan pada tempat dan waktu tertentu (1989: 372). Berdasarkan penjelasan itu berarti transportasi pertama kali digunakan karena

transportasi sangat dibutuhkan dalam rangka untuk mencapai beberapa tujuan. Untuk mendapatkan jaringan transportasi yang baik, maka harus melalui perencanaan yang baik pula. Perencanaan transportasi yang dimaksud adalah proses yang bertujuan menentukan perbaikan kebutuhan atau fasilitas baru yang layak sehingga memenuhi kebutuhan transportasi daerah tertentu.

Berkaitan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis tulisan itu memberikan kontribusi mengenai pentingnya perencanaan untuk membangun sebuah jaringan transportasi. Selain itu penulis mendapatkan informasi mengenai perencanaan untuk membangun sebuah jaringan transportasi pada suatu wilayah perkotaan. Tulisan itu cukup relevan untuk dijadikan sumber dalam penelitian skripsi yang dilakukan oleh penulis, karena memberikan informasi tentang bagaimana sebenarnya jaringan transportasi yang baik, sehingga bisa memberikan keuntungan bagi masyarakat dan wilayah. Buku itu sangat membantu penulis ketika mencoba memahami jaringan transportasi yang terdapat di Kota Bandung dan sekitarnya sebagai ruang lingkup dalam kajian skripsi ini.

Literatur *kedua* yang menjadi sumber referensi mengenai jaringan transportasi adalah buku yang berjudul *Braga Jantung Parijs van Java* karya Hutagalung dan Taufanny Nugraha. Buku itu menjelaskan mengenai situasi dan kondisi Braga pada saat dikuasai oleh pemerintahan kolonial Belanda. Didalam buku itu dijelaskan bahwa cikal bakal adanya lintasan jalan Braga sebetulnya bermula pada awal abad ke-19, yaitu ketika seorang *preangerplanter* kaya bernama Andries de Wilde menguasai tanah di hampir seluruh wilayah Bandung Utara. Di tanah miliknya ini, Andries de Wilde banyak membuka perkebunan,

terutama perkebunan kopi. Ia membangun sebuah rumah tinggal serta gudang kopi. Di dalam buku itu dijelaskan bahwa gudang kopi milik Andries de Wilde memerlukan jalur distribusi baru dengan Jalan Raya Pos yang merupakan jalur utama di Pulau Jawa. Maka, pada paruh pertama abad ke-19, secara bertahap dibangun sebuah jalur baru yang menghubungkan Jalan Raya Pos dengan gudang kopi de Wilde. Buku itu juga menjelaskan bahwa pada awalnya jalan ini merupakan sebuah jalan setapak, namun seiring berkembangnya wilayah, jalan tersebut semakin ramai dan sering dilalui. Alat angkut pedati merupakan sarana transportasi yang paling banyak digunakan saat itu.

Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah penulis dapat melihat bagaimana keadaan jaringan transportasi yang terdapat di Kota Bandung, khususnya yang berhubungan dengan Jalan Braga. Buku itu juga memberikan kontribusi mengenai latar belakang pembangunan jaringan transportasi yang melewati wilayah Braga. Buku itu memberikan kontribusi pada penulis ketika menjelaskan mengenai faktor-faktor yang menyebabkan dibangunnya jaringan transportasi yang melewati wilayah Braga.

Literatur *ketiga* berjudul *Pengembangan Wilayah Melalui Pendekatan Kesisteman* karya Ruchyat Deni Djakapermana. Dalam buku itu menjelaskan mengenai komponen-komponen yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Salah satunya menjelaskan mengenai peran transportasi yang dapat mempengaruhi (memperlancar) kegiatan arus perdagangan barang, orang dan jasa, sehingga secara langsung akan menurunkan biaya produksi. Pada akhirnya jika peranan transportasi dapat memperlancar kegiatan perdagangan dan kegiatan yang

menunjang masyarakat dan perekonomian maka suatu wilayah akan berkembang secara ekonomis.

Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah penulis dapat melihat pentingnya sebuah sarana transportasi bagi kemajuan suatu wilayah. Selain itu penulis mendapatkan pula informasi mengenai perlunya memperhatikan keterkaitan antar sektor dalam membuat sebuah jaringan transportasi pada suatu wilayah. Buku itu membantu penulis dalam menjelaskan keterkaitan antar sektor diantaranya sektor perkebunan, kepentingan militer, pasar, tenaga kerja, serta modal yang menjadi perhatian oleh pemerintah kolonial Belanda dalam membangun jaringan transportasi di wilayah Kota Bandung.

Literatur *keempat* yang menjadi sumber referensi adalah buku yang berjudul *Ekspedisi Anjer-Panaroekan: Laporan Jurnalistik Kompas: 200 tahun Anjer-Panaroekan, Jalan Untuk Perubahan*. Buku itu diedit oleh Sidik Pramono, terdiri dari beberapa tulisan dengan karya beberapa orang, dengan tebal buku 446 halaman. Buku itu membahas tentang sejarah pembangunan jalan, memotret perkembangan daerah di sepanjang jalur, mengangkat kisah-kisah kemanusiaan yang menyentuh nurani, menggali potensi wisata dan investasi, serta dilengkapi dengan peta Jalan Raya Pos (*De Grote Postweg*).

Tulisan yang dijadikan rujukan dalam buku itu adalah tulisan yang berjudul *Pembangunan Jalan Raya Pos: Muncul dan Matinya Kota-kota* karya Sudaryono. Tulisan itu menjelaskan mengenai pentingnya Jalan Raya Pos bagi perkembangan kota-kota yang dilewatinya. Dijelaskan dalam buku itu, terdapat empat faktor yang menyebabkan kota-kota tumbuh dan mati, yakni faktor

kebijakan politik administrasi pemerintahan, faktor jaringan transportasi, faktor pengembangan sumberdaya ekonomi, dan faktor alam. Faktor jaringan transportasi juga sangat berpengaruh terhadap hidup atau matinya suatu kota. Terjadinya perubahan kegiatan ekonomi dan tata ruang kota-kota disepanjang jalan Raya Pos dari skala lokal menuju ke skala regional dan nasional, tampaknya tidak dapat di ikuti sepenuhnya oleh para pelaku ekonomi lokal, khususnya pelaku ekonomi kelas menengah dan kecil. Banyaknya toko-toko tua serta gudang-gudang tua yang tertulis “dijual” menunjukkan bahwa pemiliknya tidak lagi mampu bertahan ditengah pusaran perubahan ekonomi dan tata ruang di sepanjang Jalan Raya Pos. Melihat perkembangan penduduk yang pesat sejak tahun 1930, di masa depan kota-kota yang memangku Jalan Raya Pos tampaknya akan tetap menjadi pilihan urbanisasi yang sangat penting di Pulau Jawa. Jalan Deandels selain didesain untuk menahan invasi Inggris dari laut (utara), juga dibangun demi kepentingan sosial ekonomi Belanda serta segelintir penguasa lokal. Belanda dan para pengusaha wilayah, hingga ke tingkat bupati mendapatkan keuntungan ekonomi dari pembukaan perkebunan dan bagi hasil penen kopi, teh, atau komoditi lain yang dikirim lewat jalan itu.

Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah mengenai pentingnya jaringan transportasi Jalan Raya Pos bagi perkembangan wilayah Kota Bandung, sehingga memberikan perubahan bagi kegiatan ekonomi dan tata ruang kota di sepanjang Jalan Raya Pos. Perubahan yang diakibatkan oleh pembangunan Jalan Raya Pos memberikan dampak terhadap perkembangan wilayah Kota Bandung sehingga Kota Bandung

berkembang dengan pesat dan membutuhkan sarana transportasi baru guna menunjang kegiatan sosial ekonomi masyarakat yaitu pembangunan jalur kereta api, hal itu berkaitan dengan penelitian yang dilakukan penulis karena penulis akan mengungkap faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi pembangunan jalur kereta api di wilayah Kota Bandung sehingga memberikan peranan penting bagi arus lalu lintas kereta api jalur barat (*westernlijn*).

## 2.2 Perkeretaapian

Literatur yang menjadi sumber rujukan dalam menulis mengenai perkeretaapian adalah mengenai peranan yang dimiliki oleh jalur kereta api sebagai sarana mobilitas sosial yang digunakan untuk kepentingan ekonomi maupun menghubungkan daerah-daerah pinggiran dengan perkotaan. Selain itu diperlukan informasi mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta api yang melintasi wilayah Kota Bandung. Literatur yang menjadi sumber rujukan adalah buku yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Buku ini ditulis oleh beberapa orang ahli sejarah dan pakar transportasi kereta api yang diketuai oleh Ch. N. Latief SH. Buku ini menjelaskan mengenai awal mula adanya jalur kereta api di Indonesia pada pertengahan abad ke-18

Dijelaskan dalam buku itu awal mula perencanaan pembangunan jalur kereta api diusulkan oleh Menteri Urusan Jajahan Belanda Mr.P.P. van Bosse pada bulan November 1871. Berbagai kendala yang berkaitan dengan aspek politik dan ekonomi dalam pembangunan jalur kereta api dijelaskan pula dalam buku ini, sehingga penulis mendapatkan informasi mengenai faktor-faktor yang menyebabkan tersendatnya pembangunan jalur kereta api serta pengelolaan jalur

yang dimiliki oleh perusahaan kereta api milik negara dan perusahaan kereta api milik swasta. Di dalam buku itu dijelaskan secara umum mengenai perkeretaapian di Indonesia. Penjelasan mengenai pembangunan jalur kereta api hanya terdapat secara umum di beberapa pulau yang ada di Indonesia yaitu, penjelasan mengenai pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa, Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan. Penjelasan untuk kota-kota yang berada di Pulau Jawa khususnya Kota Bandung dibahas selintas di dalam buku ini.

Buku itu menjelaskan juga secara selintas mengenai jalur kereta api Bogor-Cicalengka yang merupakan modal awal dalam pembangunan jalur kereta api di wilayah jalur barat (*westernlijn*) dibangun oleh perusahaan kereta api negara (*Staatsspoorwegen*). Penjelasan mengenai pembangunan jalur Bogor-Cicalengka memberikan kontribusi ketika menjelaskan latar belakang pembangunan jalur kereta api di wilayah Kota Bandung karena merupakan bagian dari jalur Bogor-Cicalengka. Jalur kereta api yang menjadi kajian dalam skripsi ini adalah jalur kereta api utama Kota Bandung yang dibangun dari wilayah Barat hingga wilayah Timur yaitu dari daerah Padalarang hingga daerah Rancaekek. Selain itu jalur simpangan yaitu jalur Bandung-Citeureup-Majalaya dan Bandung-Soreang-Ciwidey serta ke bagian utara yaitu jalur Rancaekek-Jatinangor, merupakan jalur kereta api yang termasuk ke dalam wilayah jalur Barat.

Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah penulis dapat melihat bagaimana perkembangan jalur kereta api di Pulau Jawa sebagai sarana perekonomian bagi penjajah. Buku tersebut membantu penulis untuk memahami pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa. Informasi



lain yang didapatkan dari buku itu adalah mengenai kepemilikan jalur kereta api yang dimiliki oleh pemerintah dan ada pula yang diserahkan pada swasta. Buku itu juga memberikan kontribusi mengenai jalur kereta api yang sangat berperan besar dalam perekonomian negara dan benar-benar merupakan urat nadi perhubungan di darat.

Literatur *kedua* yang menjadi sumber referensi adalah disertasi karya Agus Mulyana yang berjudul *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924*. Disertasi itu menjelaskan mengenai pembangunan jalur kereta api di wilayah Priangan. Disertasi itu didalamnya menjelaskan mengenai gambaran umum Priangan pada abad ke-19, latar belakang dan gagasan awal pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda, pembangunan jalur utama dan jalur simpangan yang dibangun melintasi wilayah Priangan, serta membahas mengenai para pekerja dalam pembangunan jalur kereta api di wilayah Priangan. Di dalam disertasi itu juga dijelaskan bahwa pembangunan jalur kereta api di wilayah Priangan tidak hanya berdasarkan kepentingan ekonomi namun didasarkan juga pada kepentingan pertahanan militer.

Periodisasi yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah selesainya pembangunan jalur kereta api di wilayah Kota Bandung yaitu pada tahun 1924 hingga satu tahun setelah terjadinya krisis malaise tahun 1930, sedangkan dalam disertasi yang menjadi rujukan, periodisasi yang digunakan merupakan tahun awal pembangunan jalur kereta api yaitu 1878 hingga selesainya pembangunan yang dilakukan pada tahun 1924. Wilayah yang menjadi kajian dalam disertasi itu

adalah wilayah Priangan sebagai suatau keresidenan. Bandung yang menjadi wilayah kajian dalam skripsi ini merupakan bagian dari wilayah priangan sehingga dalam disertasi itu penulis mendapatkan informasi mengenai keadaan geografis dan penduduk Bandung Selatan pada saat berjalannya pembangunan jalur kereta api di wilayah Bandung Selatan, pertumbuhan perkebunan, serta pelaksanaan pembangunan jalur kereta api yang dilaksanakan oleh pemerintah melalui perusahaan kereta api negara (*staatsspoorwegen*).

Bandung merupakan bagian dari wilayah Priangan, sehingga disertasi itu memberikan kontribusi dalam penelitian penulis mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta api yang melintasi wilayah Kota Bandung. Jalur kereta api yang dimaksud adalah jalur kereta api Bandung-Ciwidey dan Citeureup-Majalaya serta jalur Rancaekek-Sumedang. Selain mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta api, disertasi itupun memberikan kontribusi mengenai dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalur kereta api di wilayah priangan pada saat proses pembangunan jalur kereta api berlangsung.

Informasi lain yang didapatkan dari disertasi itu adalah mengenai latar belakang pembangunan serta pelaksanaan pembangunan jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari. Jadi kontribusi disertasi itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis akan sangat membantu dalam penulisan mengenai faktor-faktor yang melatarbelakangi pembangunan jalur kereta api di wilayah Bandung serta dampak yang ditimbulkan akibat adanya pembangunan jalur kereta api yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda.

Literatur *ketiga* yang menjadi sumber referensi adalah buku yang berjudul *Sedjarah Kereta Api Negara S.S./S.S-V.S/D.K.A-R.I/D.K.A Djilid Ke-I* karya R. Oerip Simeon. Buku itu terdiri dari empat bab. Bab pertama membahas mengenai peralatan dan inventaris yang dimiliki oleh perusahaan kereta api negara (*staatsspoorwegen*), serta membahas mengenai teknologi yang digunakan dalam pengoperasionalan kereta api di Hindia Belanda. Bab kedua membahas mengenai sejarah perkeretaapian di Indonesia pada kurun waktu pertengahan abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 serta situasi perkeretaapian ketika dikuasai oleh Belanda dan Jepang. Bab ketiga membahas mengenai teknis pelaksanaan dan perawatan yang dilakukan pada saat perkeretaapian dikuasai oleh Belanda dan Jepang. Bab ke empat membahas mengenai jenis-jenis lokomotif yang digunakan oleh perusahaan kereta api negara di wilayah Hindia Belanda.

Di dalam buku itu dijelaskan bahwa pada tahun 1929 terjadi reorganisasi pada perusahaan kereta api negara untuk menekan biaya operasional akibat terjadinya krisis malaise. Dijelaskan pada tanggal 1 April 1930 reorganisasi pada perusahaan kereta api negara diadakan meliputi lima departemen, yaitu sekretariat, departemen persediaan umum, departemen lalu lintas, departemen perniagaan, dan departemen teknik. Untuk menekan biaya operasional kelima departemen itu digabung menjadi tiga departemen yaitu departemen lalulintas dan perniagaan, departemen jalan dan bangunan, serta departemen alat-alat dan bengkel. Selain itu contoh reorganisasi yang dilakukan adalah pemindahan Kepala Eksploitasi Barat yang semula berkantor di Bandung dipindahkan ke Jakarta. Alasan pemindahan ini karena kantor-kantor perwakilan Belanda yang mengurus

perniagaan, perkebunan dan Industri tedapat di wilayah Jakarta, sehingga hal ini bisa menghemat biaya akibat pemotongan anggaran yang dilakukan. Kontribusi yang didapatkan dari buku itu adalah mengenai kondisi perkeretaapian pada tahun 1929 hingga tahun 1930 berkaitan terjadinya krisis malaise.

Literatur *keempat* yang menjadi sumber referensi adalah buku mengenai perkeretaapian pada saat pendudukan pemerintahan Jepang yang berjudul *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1876-1992* karya Iman Subarkah. Buku itu menjelaskan secara singkat mengenai pembangunan jalur kereta api di Indonesia dan diakhiri dengan pembahasan mengenai kondisi perkeretaapian di Indonesia sesudah tahun 1970. Informasi lain yang didapatkan dari buku itu adalah mengenai masa keemasan perkeretaapian pada masa pemerintahan kolonial Belanda.

Dijelaskan dalam buku itu eksploitasi perkeretaapian dalam masa keemasan menghasilkan untung yang besar, terutama bagi perusahaan-perusahaan kereta api seperti NIS, SCS, dan SJS. Untung yang besar juga diakibatkan oleh proteksi yang diberikan pemerintah terhadap persaingan mode transportasi lainnya, terutama yang diusahakan oleh rakyat. Cara-cara kerja yang sangat teratur disertai disiplin kerja dan ketelitian yang tinggi, juga menentukan keberhasilan dalam meraih untung tersebut. Cara kerja yang teratur diakibatkan oleh pimpinan perusahaan tingkat tinggi yang terdiri atas orang-orang Belanda totok, pimpinan tingkat menengah dikuasai oleh Belanda Indo, sedangkan kursi pimpinan tingkat rendah banyak juga dikuasai oleh Belanda Indo dan sebagian kecil orang-orang Indonesia. Keemasan perkeretaapian juga ditandai dengan

banyaknya inventaris yang dimiliki oleh perusahaan, seperti pada tahun 1939 panjang jalan rel seluruhnya 6.702 Km. Armada angkut seluruhnya terdiri atas 1263 buah lokomotif, 3553 kereta penumpang, dan 27.201 gerbong untuk mengangkut barang.

Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah mengenai masa kejayaan yang dialami oleh perkeretaapian di Indonesia. Dijelaskan dalam buku itu bahwa pada tahun 1939 infrastruktur yang dimiliki oleh perusahaan kereta api negara mengalami peningkatan. Kejayaan kereta api tersebut dibarengi dengan ketatnya pengawasan dan pengelolaan yang dilakukan terhadap para pekerja dan kegiatan operasional kereta api pada saat pemerintah kolonial Belanda berkuasa.

Literatur berikutnya yang menjadi sumber rujukan adalah buku yang berjudul *Kereta Api Dari Masa Ke Masa* karya Roesdi Santoso. Buku itu membahas mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta api dan di akhiri pembahasan mengenai kondisi perkeretaapian di Indonesia pada kurun waktu 1971-1982. Peningkatan pelayanan kepada masyarakat pengguna kereta api dilakukan dengan cara adanya perbedaan pemberlakuan tarif penumpang kereta api. Disebutkan dalam buku itu bahwa untuk ibu-ibu yang akan menuju ke pasar, kereta api menyediakan kartu pasar sehingga mendapatkan tarif murah ketika menaiki kereta api. Perusahaan kereta api juga menerapkan tarif “satu sen”, artinya setiap jarak 1 Km penumpang dibebani biaya sebesar 1 sen.

Di dalam pembahasan itu terdapat informasi mengenai hal-hal penting yang terjadi terhadap perkeretaapian di Indonesia pada saat perkeretaapian

dikelola oleh Belanda, khususnya mengenai perusahaan kereta api swasta dan peningkatan pelayanan yang dilakukan oleh perusahaan kereta api negara. Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah penulis dapat melihat bagaimana pengelola kereta api pada zaman Belanda berusaha untuk meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat.

### 2.3 Pengembangan Wilayah

Literatur yang dijadikan sebagai sumber rujukan penulis adalah buku yang berjudul *Pembangunan Wilayah Perspektif Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan* karya Iwan Nugroho dan Rokhmin Dahuri. Pengertian wilayah tidak dapat dilepaskan dengan penggunaannya dalam berbagai tujuan. Buku itu menjelaskan mengenai istilah wilayah yang dapat digunakan untuk skala sempit dalam lingkungan tetangga, juga dapat digunakan untuk skala luas dalam pergaulan Internasional.

Dijelaskan oleh Blair dalam buku itu terdapat tiga tipe dalam menganalisis wilayah secara umum. Pertama wilayah fungsional, wilayah tipe ini dicirikan oleh adanya interaksi antara komponen-komponen yang berada di dalam satu wilayah dengan wilayah lain. Terbentuknya wilayah fungsional ini tampak dalam keadaan pelaku-pelaku ekonomi lokal saling berinteraksi di antara mereka sendiri pada tingkatan lebih dari interaksi pelaku ekonomi lokal dengan pelaku dari luar wilayah. Salah satu wujud wilayah fungsional yang paling umum adalah wilayah nodal. Wilayah nodal didasarkan pada sistem yang berhierarki dari suatu hubungan diantara simpul-simpul perdagangan. Suatu pusat atau simpul perdagangan kecil tergantung oleh pusat perdagangan yang lebih besar dan

keduanya tergantung lagi kepada pusat perdagangan yang lebih besar. Konsep wilayah nodal berimplikasi bahwa ada wilayah di dalam wilayah yang lebih besar; atau kota-kota menengah memiliki kota-kota kecil sebagai wilayah pinggiran dari suatu kota besar sebagai inti. Dengan demikian, wilayah nodal lebih dibatasi dari aspek kekuatan interaksi dan hubungan ekonomi, bukan dari aspek wilayah dalam arti fisik geografis. Kedua, wilayah homogen, wilayah homogen dicirikan oleh adanya relatif kemiripan dalam wilayah. Kemiripan ciri tersebut dapat dilihat dari aspek sumber daya alam (misalnya iklim dan komoditas), sosial (agama, suku, kelompok ekonomi), dan ekonomi (sektor ekonomi). Contoh dari wilayah homogen adalah wilayah kumuh (perkotaan dengan penduduk miskin), wilayah miskin (wilayah yang tertinggal dan terbelakang, tidak tersentuh manfaat pembangunan). Ketiga adalah wilayah administratif. Wilayah ini dibentuk untuk kepentingan pengelolaan atau organisasi oleh pemerintah maupun pihak lain. Batas wilayahnya secara geografis sangat jelas dilandasi keputusan politik dan hukum. Wilayah administratif dianggap penting dari dua tipe wilayah yang telah diungkapkan sebelumnya karena lebih sering digunakan sebagai dasar perumusan kebijakan.

Buku itu memberikan kontribusi terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai konsep-konsep yang berhubungan dengan pengembangan suatu wilayah, hal itu membantu penulis dalam memahami beberapa tipe dalam menganalisis wilayah secara umum.

Suatu wilayah tentunya memerlukan pengembangan wilayah. Pengembangan wilayah pada dasarnya mempunyai tujuan agar suatu wilayah

berkembang menuju tingkat perkembangan yang diinginkan. Ruchyat Deni Djakapermana dalam bukunya yang berjudul *Pengembangan Wilayah Melalui Pendekatan Kesisteman* menjelaskan mengenai penataan ruang yang diperlukan untuk mendapatkan hasil yang optimal dalam pengembangan wilayah.

Di dalam buku itu dijelaskan bahwa untuk mendapatkan hasil yang optimal dalam pengembangan wilayah diperlukan penataan ruang, yaitu proses yang dimulai dari penyusunan rencana tata ruang dengan mengalokasikan rencana ruang sumber daya alam dan buatan secara optimal, pemanfaatan ruang, yaitu proses pembangunan yang dimulai dengan penyusunan serangkaian kegiatan program pembangunan dan pembiayaan, dan pengendalian pemanfaatan ruang, yaitu kegiatan pengaturan zonasi, pemberian izin pemanfaatan ruang, pembongkaran dan pemberian sanksi terhadap pembangunan (pemanfaatan ruang) agar sesuai dengan rencana tata ruang.

Buku itu memberikan kontribusi terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai konsep-konsep yang berhubungan dengan pengembangan suatu wilayah khususnya mengenai penataan ruang yang diperlukan dalam mengembangkan suatu wilayah. Buku itu juga membantu penulis dalam memahami konsep-konsep yang berhubungan dengan pengembangan suatu wilayah, sehingga membantu penulis ketika menganalisis mengenai pengembangan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda terhadap pengembangan wilayah Kota Bandung.

Mengenai pengembangan wilayah di Indonesia secara umum dan khususnya mengenai Kota Bandung diperlukan terutama mengenai informasi yang



berkaitan dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat Kota Bandung. Kondisi sosial ekonomi masyarakat terutama setelah jaringan jalur kereta api selesai pembangunannya. Literatur mengenai Kota Bandung diperlukan untuk melihat dampak dari selesainya pembangunan jalur kereta api di Kota Bandung terhadap kondisi wilayah yang dilintasi oleh jalur kereta api tersebut. Diperlukan pula informasi mengenai potensi yang dimiliki oleh masing-masing daerah yang berada di sekitar Bandung.

Literatur *kedua* yang dijadikan sebagai sumber rujukan adalah buku yang berjudul *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe* karya Haryoto Kunto. Buku itu menjelaskan mengenai pengembangan wilayah yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda terhadap Kota Bandung, dan secara selintas menjelaskan mengenai dampak dari adanya jalur kereta api yang melintasi wilayah Bandung. Dampak yang dijelaskan dalam buku itu adalah dampak ketika pertama kali jalur kereta api melintasi Kota Bandung.

Buku itu juga menjelaskan mengenai faktor yang menyebabkan berkembangnya Kota Bandung. Faktor yang menyebabkan kemajuan Kota Bandung adalah dibukanya perkebunan di daerah Priangan dan adanya jalur kereta api. Seperti yang ditulis oleh Kunto berikut ini.

Ada beberapa faktor penyebab yang telah mempercepat kebangkitan Kota Bandung jaman baheula. Sebagaimana telah disinggung di depan, pembukaan daerah perkebunan di wilayah Priangan, adalah salah satu faktor pendorong pertumbuhan Kota Bandung. Tidak kurang pentingnya sebagai faktor akselerasi, adalah pemasangan rel kereta api dari Batavia ke Bandung, lewat Bogor dan Cianjur yang diresmikan pada tanggal 17 Mei 1884, tepat seabad yang lalu. Pada tahap berikutnya, hubungan kereta api dilanjutkan menuju Cilacap dan kemudian ke Surabaya lewat Yogyakarta. Jadi pada masa lalu, perjalanan dengan menggunakan kereta api dari Batavia ke Surabaya, harus lewat Kota Bandung (1984: 97-98).

Buku itu pun menjelaskan mengenai pentingnya pemasangan jalur kereta api di daerah Priangan dan keterhubungan antara Kota Bandung dengan daerah yang ada di sekitarnya. Hal tersebut terjadi karena mengingat besarnya potensi ekonomi perkebunan di Wilayah Priangan sebagai salah satu sumber pendapatan negara. Besarnya potensi yang dimiliki membuat daerah Priangan mendapatkan prioritas utama dalam pembangunan jalur kereta api. Besarnya potensi dan pentingnya pembangunan jalur kereta api di daerah Priangan seperti dituliskan oleh Haryoto Kunto berikut ini.

Pemasangan jalur kereta api di daerah Priangan memberikan dampak yang sangat besar terhadap perkembangan ekonomi Kota Bandung dan wilayah sekitarnya. Terutama sekali setelah beberapa jalur simpang K.A. dibangun untuk menghubungkan Bandung dengan beberapa kota kecil yang terletak di *hinterland* sekelilingnya. Pemasangan rel K.A. ini sebenarnya dititikberatkan pada fungsinya sebagai:

1. Alat angkutan hasil produksi perkebunan wilayah Priangan, yang kala itu menjadi barang komoditi ekspor yang laku keras di pasaran dunia.
2. Sarana pendukung dalam rencana pemekaran wilayah Gementee Bandung di tahun 1919 (1984: 106).

Buku itu memberikan kontribusi dalam penelitian penulis mengenai pengembangan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda didasarkan pada potensi yang dimiliki daerah Priangan. Informasi lain yang didapat dari buku itu adalah mengenai pentingnya kereta api sebagai sarana penunjang pemekaran wilayah Kota Bandung. Jalur kereta api yang melewati Kota Bandung terlihat jelas memberikan peranan yang sangat besar bagi perkembangan Kota Bandung. Secara khusus didalam buku itu tidak dijelaskan mengenai peranan jalur kereta api utama Kota Bandung yang dibangun dari wilayah Barat hingga wilayah Timur yaitu dari daerah Padalarang hingga daerah Rancaekek. Pola interaksi masyarakat

baik itu dalam kegiatan ekonomi maupun sosial pun sedikit dijelaskan dalam buku ini, sehingga penulis merasa perlu untuk memperdalam dalam skripsi ini mengenai hubungan kegiatan ekonomi maupun sosial antara masyarakat Kota Bandung dengan masyarakat yang daerahnya terhubung dengan jalur kereta api. Khususnya dalam penelitian skripsi ini daerah Majalaya, Ciwidey, dan Jatinangor.

Literatur *ketiga* yang dijadikan sumber rujukan adalah buku yang berjudul *Jendela Bandung Pengalaman Bersama Kompas* karya Her Suganda. Buku itu menjelaskan mengenai pengembangan wilayah kota yang dimulai ketika Bandung masih disebut sebagai wilayah Dataran Tinggi Bandung hingga Kota Bandung saat ini yang dipenuhi oleh *distro* dan *factory outlet* sehingga Bandung dijuluki sebagai kota tempat wisata belanja. Buku itu juga menjelaskan mengenai potensi yang dimiliki daerah Padalarang yaitu pabrik kertas yang didirikan pada tahun 1922. Pabrik kertas itu didirikan karena pemerintah Hindia Belanda mengalami kesulitan dalam administrasi pemerintahan dan pendidikan akibat terhambatnya pengiriman kertas. Hambatan terhadap pengiriman kertas mendorong *N.V. Gelderland Papier Fabriek*, salah satu pabrik kertas di Negeri Belanda membangun pabrik kertas di negeri jajahan dengan nama perusahaan *N.V. Papier Fabriek* Padalarang.

Mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta Rancaekek-Jatinangor didapatkan dari buku itu. Dijelaskan dalam buku itu bahwa disekitar daerah Jatinangor terdapat perkebunan teh bernama *Cultuur Ondernemingen van Maatschappij Baud*, dimana administratur yang memimpin perkebunan tersebut adalah W.A. Baron Baud. Penjelasan lain yang didapatkan dari buku itu adalah

bahwa jalur kereta api dibuka untuk menghubungkan gudang-gudang penyimpanan barang beserta hasil produksi perkebunan teh, karet, dan produksi perkebunan lainnya. Gudang-gudang tersebut terletak di daerah Kiaracondong, Kosambi, Cikudapateuh, Cibangkong, Braga, Pasirkaliki, Andir, dan Ciroyom. Terlihat jelas sebagian besar pembangunan jalur kereta api di Kota Bandung disebabkan oleh adanya latar belakang ekonomi bagi kepentingan penjajah Belanda.

Untuk menghubungkan Kota Bandung dengan daerah sekitarnya yang menjadi sentra hasil perkebunan, dibangun jaringan jalan kereta api lintas cabang. Pada Februari 1921, jalur Bandung-Soreang lewat Kiaracondong (29 km) selesai dibangun. Dalam waktu yang hampir bersamaan, menyusul jalur rel Rancaekek-Tanjungsari (12 km). Dua tahun kemudian, jalur Dayeuhkolot-Majalaya, dan tahun 1924 jalur Soreang-Ciwidey selesai dibangun. Yang terakhir lintas jalur kereta api Citeureup-Banjaran-Pangalengan selesai dibangun (Suganda, 2007: 202).

Buku itu memberikan kontribusi kepada penulis mengenai komponen sumber daya alam, sumber daya buatan serta komponen-komponen pendukung dan pembentuk wilayah lain yang digunakan sebagai bahan pertimbangan pemerintah kolonial Belanda dalam pengembangan wilayah Kota Bandung. Sumber daya yang dijadikan bahan pertimbangan dalam pengembangan wilayah Kota Bandung berupa potensi yang dimiliki daerah Padalarang, Ciwidey, Rancaekek dan daerah yang berada di sekitar Bandung. Buku itu juga memberikan kontribusi berkaitan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis bahwa jalur kereta api digunakan sebagai sarana pengangkut bahan pembuatan kertas, jalur kereta api pun memberikan peranan yang sangat penting terhadap keberadaan pabrik kertas *N.V. Papier Fabriek Padalarang*.

Literatur *keempat* yang menjadi sumber rujukan adalah buku yang berjudul *Cihampelas Suatu Sosok Kawasan Tinggal dan Usaha* karya Siti Dloyana Kusumah. Untuk mendapatkan hasil yang optimal dalam pengembangan wilayah, salah satu hal yang harus dilakukan adalah adanya kegiatan pengaturan zonasi. Buku itu menjelaskan mengenai pengaturan zonasi yang diberlakukan oleh pemerintahan kolonial Belanda terhadap Kota Bandung. Bagi masyarakat etnis cina ditempatkan di sekitar Pasar Baru (dikenal sebagai daerah pecinan), bagi masyarakat etnis arab ditempatkan di daerah Alkateri dan Cicendo (dikenal sebagai daerah Pekojan), bagi masyarakat etnis eropa ditempatkan di daerah Bandung bagian Utara, dan bagian masyarakat pribumi ditempatkan di daerah Bandung bagian selatan yang umumnya berupa rawa-rawa.

Pembangunan pemukiman di Kota Bandung dibagi atas dua kawasan besar, yakni kawasan utara dan kawasan selatan. Kawasan utara Bandung dijadikan sebagai daerah *Westernsche Enclave* yang khusus diperuntukkan bagi pemukiman etnis eropa yang kemudian lebih dikenal sebagai daerah *Europeesche Zaberwijk*. Daerah utara ini berupa dataran tinggi mulai dari sebelah utara jalur jalan kereta api sekarang sampai daerah lembang termasuk cihampelas. Kondisi kedua daerah pemukiman itu sangat jauh berbeda, untuk daerah utara penuh dengan gedung-gedung peristirahatan bergaya eropa, sedangkan daerah-daerah selatan sebagai daerah pemukiman pribumi masih berupa rumah-rumah sederhana beratap rumbia dengan daerah yang masih rayak-rayak. Dari keadaan di atas inilah lahir istilah Bandung “Utara” dan Bandung “Selatan” (1996: 22).

Kontribusi buku itu terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah penulis dapat melihat bagaimana pengaturan zonasi yang dilakukan oleh pemerintahan kolonial Belanda dalam hal pemukiman penduduk. Daerah Cihampelas yang termasuk dalam kawasan Bandung bagian utara pada masa lalu merupakan daerah yang diperuntukkan bagi golongan Eropa. Informasi yang didapat dari buku itu adalah bahwa dalam pembangunan Kota Bandung,

pemerintah Hindia Belanda telah menanamkan benih disintegrasi di kalangan penduduk. Benih-benih disintegrasi tersebut muncul dengan adanya sistem pemukiman masyarakat kota Bandung yang berdasarkan atas kelompok etnis (kegiatan pengaturan zonasi berdasarkan etnis).

Literatur *kelima* yang dijadikan sumber rujukan adalah buku yang berjudul *Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat)*. Buku ini diterbitkan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia, merupakan penerbitan sumber-sumber sejarah berbahasa Belanda yang sudah diterjemahkan, isinya berupa laporan-laporan dari setiap pemimpin Residen yang ada di Jawa Barat kurun waktu 1920-1930. Laporan yang digunakan oleh penulis dalam skripsi ini yaitu laporan Residen Priangan L. De Steurs dan Residen Priangan Tengah P.R.W. van Gesseler Verscheur.

Buku itu menjelaskan mengenai berbagai potensi perkebunan yang terdapat di wilayah Priangan. Berbagai perkebunan dengan tanah hak guna usaha dan perkebunan tebu terdapat di Bandung. Sebanyak 300 perkebunan letaknya terdapat di daerah Bandung dari jumlah keseluruhan 1.440 perkebunan dengan tanah hak guna usaha yang terdapat di wilayah Priangan. Perkebunan tersebut sebagian besar berupa perkebunan teh, kina dan karet. Buku itu juga menjelaskan bahwa sejak tahun 1927 Bandung dihuni oleh sekitar ratusan ribu masyarakat. Dijelaskan bahwa penduduk yang menghuni wilayah Bandung tidak hanya masyarakat kalangan pribumi, melainkan terdapat juga orang-orang Eropa dan Cina.

### Jumlah Penduduk Kota Bandung 1927-1929

Tahun	Eropa	Pribumi	Cina	Jumlah
1927	16.265	111.537	12.985	140.787
1928	17.110	114.868	13.621	145.599
1929	17.518	117.638	14.502	149.658

Sumber: *Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXI.*

Di dalam buku itu juga dijelaskan bahwa penduduk yang ada di Kota Bandung tidak hanya penduduk pribumi yaitu suku Sunda. Orang Jawa dan Sumatera pun terdapat di wilayah Bandung. Penduduk yang berasal dari Eropa dan lainnya pun terdapat di wilayah ini. Beragamnya penduduk yang menghuni wilayah Bandung menunjukkan bahwa Bandung merupakan tempat tujuan masyarakat untuk bermukim. Dijadikannya Bandung sebagai tempat tujuan untuk bermukim terlihat dalam laporan Residen Priangan Tengah P.R.W van Gesseler Verscheur berikut ini.

Penduduk pribumi hampir semuanya Sunda. Di Kota Bandung selain orang Sunda juga orang Jawa yang banyak bekerja sebagai pembantu rumah tangga dan pegawai negeri. Selain orang Jawa juga orang Sumatera yang pada umumnya menjadi pegawai negeri, terutama pegawai Pos, Tilgrap, Tilpun. Penduduk distrik Tomo, menurut jumlah dan adat-istiadatnya, dapat dikatakan orang Jawa. Orang-orang Eropa sebagian besar bertempat tinggal di Bandung. Di luar Kota Bandung mereka tersebar di perkebunan-perkebunan. Kota lain yang menjadi pusat kediaman orang-orang Eropa ialah: Cimahi dan Cicalengka. Orang-orang Cina selain di Bandung juga tersebar di seluruh keresidenan. Hampir di setiap ibukota distrik dan onderdistrik mereka itu ada. Golongan Timur Asing lainnya (Jepang, Arab, India dan lain-lainnya) hanya terdapat di Kota Bandung (1976: LXXXI).

Kontribusi yang didapatkan dalam buku itu terhadap penelitian yang dilakukan adalah penulis dapat melihat mengenai potensi perkebunan yang dimiliki oleh Bandung. Buku itu juga memberikan kontribusi mengenai kependudukan yang terdapat di wilayah Kota Bandung sejak tahun 1927 hingga

1929. Di dalam buku itu juga penulis mendapatkan informasi mengenai beragamnya masyarakat yang menghuni Kota Bandung. Buku itu memaparkan mengenai keadaan masyarakat yang ditinjau dari berbagai hal baik itu ekonomi, sosial serta budaya. Terdapat pula data-data kuantitatif mengenai kependudukan, kesehatan dan perkebunan. Namun mengenai pemanfaatan jalur kereta api oleh masyarakat yang terdapat di wilayah Bandung tidak dijelaskan dalam buku itu, yang dijelaskan hanyalah mengenai persiapan pembangunan jalur kereta api. Penulis merasa penulisan skripsi ini bisa mendalami mengenai pemanfaatan jalur kereta api oleh masyarakat di wilayah Kota Bandung.

#### **2.4 Landasan Teori**

Teori yang peneliti gunakan dalam mengkaji permasalahan dalam skripsi ini adalah teori tentang perubahan sosial. Teori perubahan sosial digunakan oleh peneliti karena secara garis besar peneliti melihat perubahan sosial yang terjadi di Bandung pada periode 1924-1930 mencakup aspek fisik kota dan aspek sosial ekonomi. Dibahas pula interaksi perubahan fisik kota dan perubahan sosial ekonomi, dan faktor-faktor yang turut mempengaruhi perubahan.

Sebagaimana diungkapkan oleh Gillin dan Gillin dalam buku *Sosiologi Suatu Pengantar* karya Soerjono Soekanto, dikatakan bahwa perubahan-perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat merupakan suatu variasi dari cara-cara hidup yang telah diterima, baik karena perubahan-perubahan kondisi geografis, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun adanya difusi ataupun penemuan-penemuan baru dalam masyarakat (Soekanto, 2007: 263). Salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya perubahan sosial menurut



Horton dan Hunt adalah penemuan. Penemuan merupakan persepsi manusia yang dianut secara bersama, mengenai satu aspek kenyataan yang semula sudah ada (Horton dan Hunt, 1992: 212). Penemuan baru menjadi suatu faktor dalam perubahan sosial jika penemuan tersebut diterapkan untuk suatu kegunaan yang baru. Penemuan-penemuan baru merupakan salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya perubahan sosial. Prosesnya meliputi suatu penemuan baru, jalannya unsur kebudayaan baru yang tersebar ke segala hal bagian masyarakat, dan cara-cara unsur kebudayaan baru tadi diterima, dipelajari, dan akhirnya dipakai dalam masyarakat yang bersangkutan.

Begitupun yang terjadi di wilayah Kota Bandung dengan adanya penemuan baru berupa jalur kereta api, maka memberikan perubahan besar terhadap kehidupan masyarakat karena kereta api merupakan sarana yang dianggap baru oleh masyarakat Bandung pada waktu itu. Masyarakat begitu antusias untuk memanfaatkan jalur kereta api guna menunjang kegiatan perekonomian mereka. Jalur kereta api merupakan faktor pendorong bagi berkembangnya masyarakat dan Kota Bandung itu sendiri. Fisik Kota Bandung pun mengalami perubahan akibat adanya jalur kereta, perubahan yang terjadi yaitu banyak bermunculan hotel, losmen, dan penginapan akibat dijadikannya Bandung sebagai tempat peralihan kereta bagi penumpang (*stop over*) yang melewati jalur barat (*westernlijn*). Adanya penemuan baru berupa jalur kereta api menyebabkan tumbuhnya lebih banyak pusat kehidupan di sekitar daerah Bandung.

Penemuan baru berupa jalur kereta api diterapkan untuk memudahkan proses distribusi barang hasil perkebunan yang terdapat di daerah pinggiran

Bandung. Untuk memudahkan proses distribusi dibangun gudang penyimpanan barang dan produk perkebunan yang terhubung jalur kereta di berbagai titik di Kota Bandung. Jalur kereta api menghubungkan gudang yang berada di daerah Cibangkong, Cikudapateuh, Kosambi, Kiaracandong, Braga, Pasirkaliki, Jalan Industri, Ciroyom, dan Andir. Selain hal itu dibangun pula halte-halte pemberhentian keretaapi untuk memudahkan akses menuju pusat perekonomian di wilayah Bandung, yaitu Halte Andir untuk penumpang yang akan menuju Pasar Andir, Halte Ciroyom untuk penumpang yang akan menuju Pasar Ciroyom, kemudian Halte Cikudapateuh untuk Pasar Kosambi dan daerah pemukiman baru Jl.Riau, serta Halte Kiaracandong untuk pengunjung Pasar Kiaracandong, hal itu mengakibatkan tumbuhnya lebih banyak pusat kehidupan di sekitar daerah Bandung.

Jalur kereta api oleh MacIver dimasukkan kedalam *Utilitarian elements* atau disebutnya *civilization*. Artinya, semua mekanisme dan organisasi yang dibuat manusia dalam upaya menguasai kondisi-kondisi kehidupannya, termasuk di dalamnya sistem-sistem organisasi sosial, teknik, dan alat-alat material. Pesawat telepon, jalur kereta api, sekolah, hukum dan lain sebagainya dimasukkan kedalam golongan tersebut.

Faktor lain yang menyebabkan perubahan sosial seperti yang di ungkapkan oleh Gillin dan Gillin adalah kondisi geografis. Berkembangnya Kota Bandung ke arah yang lebih maju, karena letaknya di daerah dataran tinggi dan mudah mengadakan komunikasi dengan daerah-daerah perkebunan-perkebunan swasta yang terdapat di sekitar wilayah Bandung merupakan sumber keuntungan

akibat adanya pembangunan jalur kereta api. Sejalan dengan meningkatnya kegiatan eksploitasi pemerintah kolonial atas kekayaan alam Jawa Barat maka Kota Bandung pun tumbuh menjadi sebuah kota penting di Jawa Barat dengan berbagai sarana dan fasilitas yang diperlukan untuk kehidupan sebuah kota.

Proses perubahan sosial terjadi karena manusia ialah makhluk berpikir dan bekerja. Di samping itu, manusia selalu berusaha untuk memperbaiki nasibnya dan sekurang-kurangnya berusaha untuk mempertahankan hidupnya. Selain itu, perubahan masyarakat terjadi karena keinginan manusia untuk menyesuaikan diri dengan keadaan di sekelilingnya karena terjadi perubahan dalam bidang teknologi. Dengan demikian, perubahan yang terjadi dalam bidang teknologi di berbagai bidang seperti sarana transportasi dan industri perkebunan menyebabkan cara hidup masyarakat berubah dan menggantungkan nasib mereka pada perubahan tersebut.

Begitu pula yang terjadi pada masyarakat Kota Bandung, yang pada waktu itu dilintasi oleh jalur kereta api dan dikelilingi oleh perkebunan-perkebunan di sekitar Bandung memberikan perubahan pada kegiatan ekonomi dan sosial. Sehingga masyarakat memanfaatkan jalur kereta api tersebut untuk kepentingan ekonomi dan sosial mereka. Pemanfaatan jalur kereta api oleh masyarakat memberikan dampak kepada kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Kota Bandung serta perkembangan Kota Bandung itu sendiri.