

**PENGARUH KEBERADAAN PRASARANA PEREKONOMIAN
TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA-KOTA DI KARAWANG
PADA AWAL ABAD XX**

*The Influence of the Economic Infrastructure Existence on the Development
of Towns in Karawang in the Early XXth Centuries*

Nanang Saptono

Balai Arkeologi Jawa Barat
Jalan Raya Cinunuk Km. 17, Cileunyi, Bandung
E-mail: nangsap@yahoo.co.id

Naskah diterima redaksi: 24 Juni 2015 – Revisi terakhir: 10 Mei 2016
Naskah disetujui terbit: 10 Juni 2016

Abstract

Karawang is the settlement which has existed since classical period and developed rapidly in the early 20th century. Karawang district is known as the country's rice producers. At the time of enactment of ethical politics, irrigation networks and railroads was built in Karawang. The economic infrastructure certainly influenced the development of the towns. The problem discussed was on how the pattern of settlement in Karawang after the construction of the economic infrastructure was formed. The method applied is through descriptive method. Data collected through observation and literature study. The results showed that the settlement in which railway station facilities is located are developing very rapidly. The pattern of the settlements follows the path of transportation.

Keywords: irrigation, railways, development, settlement patterns

Abstrak

Karawang merupakan pemukiman yang sudah ada sejak masa klasik dan berkembang pesat pada awal abad ke-20. Karawang dikenal sebagai kawasan produsen padi. Pada masa diberlakukannya politik etis, di Karawang dibangun jaringan irigasi dan rel kereta api. Prasarana perekonomian tersebut tentunya berpengaruh pada perkembangan beberapa kota. Tujuan penulisan adalah mengetahui seputar perkembangan kota-kota di Karawang setelah dibangun prasarana perekonomian tersebut. Metode yang diterapkan adalah melalui metode deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi dan studi pustaka. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa pemukiman yang terdapat fasilitas stasiun kereta api mengalami perkembangan. Pola pemukiman mengikuti jalur transportasi.

Kata kunci: jaringan irigasi, rel kereta api, perkembangan, pola pemukiman.

PENDAHULUAN

Beberapa kota lama di dunia pada masa lalu seperti Mohenjodaro dan

Harappa, Athena, Mexico hingga kota-kota masa kini tidak bisa melepaskan diri dari adanya pusat kegiatan komersial berupa

pasar. Pasar dapat diartikan sebagai tempat berkumpul untuk tukar menukar barang atau jual beli. Meskipun demikian, aktivitas sentral yang terjadi di pasar adalah interaksi sosial dan ekonomi secara periodik (Wiryomartono, 1995: 58). Pasar sebagai tempat bertemunya masyarakat menyebabkan terjadinya interaksi baik dalam hal ekonomi maupun kehidupan sosial yang lebih luas (Nastiti, 2003: 102). Interaksi masyarakat dari berbagai profesi menyebabkan terjadinya aglomerasi sehingga menumbuhkembangkan permukiman kecil menjadi kota. Kota-kota yang terbentuk secara spontan diawali dari adanya pasar. Kota demikian ini bersifat heterogenetik dan berorientasi ke luar (Rahardjo, 2007: 53–54). Berdasarkan catatan perjalanan de Barros, Karawang merupakan kota pelabuhan yang tumbuh karena perdagangan (Djajadiningrat, 1983: 83). Meskipun demikian, berdasarkan tinggalan arkeologis berupa kompleks permandian Batujaya, Karawang sebelum berkembang sebagai kota yang berbasis pada sektor ekonomi, diawali sebagai kota pusat keagamaan yang bersifat ortogenetik.

Pada masa pascakolonial, Karawang tumbuh sebagai kota pusat pemerintahan yang bersifat heterogenetik. Karawang dapat berkembang karena landasan ekonomi yang sangat kuat yaitu berupa kegiatan pertanian. Beberapa kota (dan negara) di wilayah Indonesia pada zaman kuno yang berada pada ekosistem sawah memiliki daya ketahanan tinggi. Dilihat dari segi produktivitas dan kestabilannya, sifat ekosistem sawah memiliki keuntungan lebih besar daripada ekosistem ladang. Namun demikian ekosistem sawah memerlukan kompensasi yang cukup tinggi. Ketergantungan yang tinggi kepada air sebagai media untuk membawa zat hara, mensyaratkan tersedianya rekayasa keairan (Rahardjo, 2007: 119). Persyaratan

demikian tampak terpenuhi untuk kasus kota Karawang.

Permukiman di Karawang sudah ada sejak sebelum masa Kerajaan Sunda. Pada masa Kerajaan Sunda, permukiman-permukiman terhubung oleh beberapa ruas jalan darat yang berpusat di Pakwan Pajajaran menuju ke arah timur dan barat. Jalan yang ke arah timur melewati Cileungsi dan Cibarusah lalu ke Tanjungpura yang terletak di tepi Ci Tarum, Karawang. Dari sini selanjutnya menuju Cikao, Purwakarta, dan berakhir di Karangsambung yang berada di tepi Ci Manuk (Hardiati, 2009: 420). Tanjungpura yang terletak di tepi Ci Tarum berada di barat Karawang.

Pada akhir masa Kerajaan Sunda, wilayah Karawang menjadi salah satu wilayah Sumedanglarang dan kemudian pada tahun 1619 diklaim oleh Kesultanan Cirebon. Pada tahun 1620 Pangeran Aria Suriadiwangsa I (penguasa Sumedanglarang) mengakui kekuasaan Mataram dan diangkat menjadi wedana bupati wilayah Priangan dengan gelar Rangga Gempol I. Berdirinya *Vereniging Oost-Indie Compagnie* (VOC) pada tahun 1602 secara perlahan mengubah peta kekuasaan dan pada tahun 1677 Karawang jatuh di bawah kekuasaan VOC. Kebangkrutan VOC pada tahun 1799 menjadikan Karawang berpindah ke tangan pemerintah Belanda (Lubis, 2011: 89 – 111).

Peristiwa Belanda menyerah kepada Inggris melalui Kapitulasi Tuntang (1811), menjadi awal pendudukan kolonial Inggris di Indonesia. Thomas Stamford Raffles diangkat menjadi Letnan Gubernur *East India Company* (EIC) di Indonesia. Salah satu keputusan yang ditetapkan Raffles adalah menghapus Kabupaten Karawang.

Pada tahun 1819 kekuasaan pemerintah kolonial Inggris berakhir dan kembali ke pemerintahan kolonial Belanda. Dengan kembalinya kekuasaan pemerintah kolonial Belanda maka berbagai kewenangan kembali kepada Gubernur Jendral Van Der Capellen. Kebijakan pemerintah kolonial Belanda pada waktu itu diantaranya adalah menghidupkan kembali pemerintahan Kabupaten Karawang. Peristiwa ini terjadi pada sekitar tahun 1820. Wilayah kekuasaan pemerintah Kabupaten Karawang meliputi daerah yang terletak di sebelah timur Ci Tarum/Ci Beueut hingga sebelah barat Ci Punagara, kecuali *onder distrik* Gandasoli (sekarang Kecamatan Plered) yang berada di wilayah kekuasaan pemerintah Kabupaten Bandung.

Pemerintah kolonial Belanda mengangkat Raden Adipati Arya Suriawinata dari Bogor, sebagai Bupati I Kabupaten Karawang setelah dihidupkan kembali. R.A.A. Suriawinata menjabat bupati dari tahun 1829 hingga 1849. Pada mulanya, R.A.A. Suriawinata memilih ibukota kabupaten di Wanayasa, kemudian pada tahun 1830 dipindahkan lagi ke Sindangkasih, yang kemudian diberi nama Purwakarta. Dengan kedudukan ibukota di Purwakarta, wilayah Karawang kurang berkembang sebagai metropolitan (Hardjasaputra, 2004: 39 – 42).

Ketika sistem transportasi darat mengenal kereta api, posisi Karawang menjadi penting. Usaha perkebunan yang berkembang pesat menarik para pengusaha swasta Eropa menanamkan modal di wilayah Priangan. Peranan kereta api untuk mendistribusikan barang-barang komoditas sangat besar. Pada tahun 1884 dibuka jalur Preanger dimulai ruas Buitenzorg – Bandung. Selanjutnya pada 4 Agustus 1898 diresmikan penggunaan

jalur Batavia – Bekasi – Karawang. Selanjutnya, jalur Karawang – Cikampek – Purwakarta diresmikan penggunaannya pada tanggal 27 Desember 1902. Jalur Purwakarta sampai Padalarang selesai dibangun pada 2 Mei 1906 bersambung dengan jalur pertama Batavia – Bandung lewat Cianjur. Pembangunan jalur kereta api mempunyai dua tujuan, pertama untuk memperlancar barang komoditas terutama hasil perkebunan; dan kedua dalam kaitannya dengan sistem pertahanan Belanda (Latifundia, 2004: 82; Lombard, 1996: 140). Hasil perkebunan pada waktu itu mayoritas merupakan hasil sistem tanam paksa.

Kebijakan tanam paksa yang dicetuskan oleh Gubernur Jenderal Van den Bosch banyak mendapat kecaman. Di Eropa, kebijakan yang diterapkan di tanah jajahan mendapat kritikan hingga di parlemen Belanda. Munculnya kaum Etis yang di pelopori oleh Pieter Brooshooft dan C. Th. van Deventer ternyata membuka mata pemerintah kolonial untuk lebih memperhatikan nasib para pribumi yang terbelakang. Pieter Brooshooft menyatakan bahwa selama satu abad lebih pemerintah mengambil keuntungan atau bagian dari penghasilan rakyat dan tidak mengembalikan sepeser pun. Van Deventer mengancam politik keuangan Belanda yang tidak memisahkan keuangan negeri induk dari negeri jajahan. Kedua tokoh ini memperjuangkan politik pada sistem desentralisasi, kesejahteraan rakyat, dan efisiensi (Soeyono, 2009: 22).

Pemerintah Belanda menanggapi pandangan van Deventer dengan menyampaikan gagasan pembaharuan sebagaimana tercermin pada pidato Ratu Wilhelmina yang berjudul “*Ethische Richting*” atau “*Nieuw Keurs*” pada 17

September 1901 (Daliman, 2012: 65). Kebijakan pemerintah Belanda juga terdesak kondisi berupa panen gagal, wabah penyakit ternak, dan bencana alam. Usaha pemerintah Belanda untuk mengatasi peristiwa tersebut adalah (1) membentuk panitia kemunduran kesejahteraan yang bertugas menyelidiki sebab-sebab kemunduran itu; (2) memajukan perusahaan pribumi baik usaha agraris maupun industri; (3) mengadakan peraturan-peraturan atau usaha-usaha untuk mencegah kemunduran lebih lanjut, antara lain dengan mengadakan pinjaman tidak berbunga; dan (4) memperhatikan hasil penyelidikan yang dilakukan oleh van Deventer, J.D. Kielstra, dan Fock mengenai penderitaan rakyat. Van Deventer dan Kielstra menyoroti kondisi masyarakat secara sosial dan ekonomis, sedangkan Fock mengusulkan agar ada perbaikan pendidikan, pembangunan irigasi, pembukaan jalan kereta api, dan pembelian kembali tanah-tanah partikelir (Soeyono, 2009: 23 – 24). Upaya pemerintah Belanda terhadap penduduk di Hindia-Belanda dikenal dengan istilah politik etis.

Di Karawang, pelaksanaan politik etis antara lain diwujudkan dengan pembangunan irigasi yang berpusat di Bendungan Walahar yang juga dikenal dengan nama Parisdo. Selain sistem irigasi, di Karawang juga terdapat sistem transportasi kereta api khusus kawasan Karawang. Jalur kereta api tersebut dari Stasiun Karawang menuju Rengasdengklok melalui Pasar Johar ke arah Lamarin kemudian ke Rengasdengklok. Dari Lamarin ada juga yang menuju Lemah Abang Wadas; dan ada juga yang menuju Rawa Gede melewati Taneuh Beureum, Tegal Sawah, dan Rawa Leutik.

Berdasarkan gambaran sejarah Karawang, terlihat bahwa perjalanan pertumbuhan permukiman di Karawang dilatarbelakangi pula oleh berbagai peristiwa politik dan kehidupan sosial masyarakat. Penguasa mempertahankan keberadaan Karawang melalui sektor ekonomi terutama pada aspek produksi dan distribusi. Pada aspek produksi peningkatan hasil padi diusahakan melalui pembangunan jaringan irigasi. Hasil yang menumpuk di sentra-sentra produksi padi, terutama di kawasan utara harus didistribusikan melalui prasarana transportasi berupa jaringan kereta api lokal (trem).

Kota selalu mengalami perkembangan dari waktu ke waktu. Demikian juga halnya dengan kota-kota di Karawang. Perkembangan dalam hal ini menyangkut aspek politik, sosial, budaya, teknologi, ekonomi, dan fisik. Khusus pada aspek perkembangan fisik akan berkaitan langsung dengan penggunaan lahan pemukiman. Dalam kajian struktur keruangan penggunaan lahan kota dapat dilakukan melalui pendekatan ekonomi. Jalur transportasi dan titik simpul dalam suatu sistem transportasi mempunyai peran yang besar terhadap perkembangan kota (Yunus, 2000: 63). Selain itu, menurut teori nilai lahan, lahan yang subur dengan dukungan faktor lingkungan, irigasi, dan aksesibilitas merupakan lahan yang bernilai tinggi karena memberikan *output* besar (Yunus, 2000: 88). Lokasi-lokasi seperti ini akan menjadi daya tarik terjadinya aglomerasi. Permasalahan yang muncul adalah bagaimana pengaruh adanya prasarana perekonomian berupa jaringan irigasi dan transportasi terhadap perkembangan permukiman di Karawang.

Pengkajian tentang permukiman dan prasarana perekonomian di Karawang telah beberapa kali dilakukan. Kajian pertumbuhan Kota Karawang pernah dilakukan Nanang Saptono (2010: 83–95) yang menyimpulkan bahwa Karawang mula-mula dari klaster-klaster permukiman yang tersebar di daerah pantai hingga pedalaman. Pada masa Adipati Kertabumi IV (1633–1677). Kota Karawang mula-mula dibangun mengikuti pola kota Islam yang terpusat di alun-alun. Pertumbuhan kota terpengaruh pola aliran Ci Tarum yang pada waktu itu merupakan prasarana transportasi vital. Dengan kondisi seperti itu serta keterbatasan ruang geografis, Kota Karawang tumbuh mengikuti pola memanjang. Lia Nuralia (2013: 31–54) pernah membahas peranan bendungan Walahar pada ketahanan pangan di Karawang. Pembangunan bendungan Walahar yang dimulai pada tahun 1918 dan mulai berfungsi pada tahun 1925 menerapkan teknologi irigasi zaman Belanda. Pembangunan ini merupakan pelaksanaan salah satu program Politik Etis pemerintah kolonial Hindia Belanda yang tujuannya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat Karawang. Dengan dibangunnya bendungan ini kebutuhan terhadap air untuk irigasi sawah rakyat dan sawah atau lahan pertanian/perkebunan milik Pemerintah Kolonial Belanda dapat tercukupi sehingga kawasan Karawang dapat dipertahankan sebagai lumbung padi Jawa Barat.

Surplus hasil bumi khususnya padi sangat menunjang perekonomian Karawang. Untuk menampung barang-barang komoditas sebelum didistribusikan perlu adanya gudang. Kajian tentang gudang di Karawang pernah dilakukan

oleh Libra Hari Inagurasi (2014: 41–52). Konstruksi bangunan gudang di Karawang ada dua jenis yaitu dari bahan kayu dan bambu sebagaimana yang terdapat di Tanjung Bungin dan bangunan tembok bata beratap seng seperti yang berada di Cilamaya. Kedua gudang berada pada jalur perniagaan. Keberadaan gudang menjadi indikator pusat perekonomian khususnya aktivitas jual-beli dan distribusi komoditas perniagaan.

Pada kajian ini dimaksudkan untuk mengetahui gambaran sistem irigasi dan transportasi di Karawang. Setelah gambaran itu diketahui kemudian dilihat bagaimana kaitannya dengan permukiman masyarakat ketika itu. Selanjutnya diharapkan diketahui pula bagaimana dampak pembangunan jaringan irigasi dan transportasi dengan perkembangan permukiman dalam kaitannya dengan struktur kota dengan kawasan *hinterlandnya*. Metode yang diterapkan adalah melalui metode deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di lapangan. Pelaksanaan survei dilakukan pada tahun 2013.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Lingkungan

Kondisi geografis kawasan Karawang sebagian besar adalah dataran rendah (Warliyah dan Wahyudin, 2007: 3). Sebagian kecil di wilayah selatan berupa dataran tinggi. Wilayah Karawang sebagian besar tertutup dataran pantai yang luas, yang terhampar di bagian pantai utara dan merupakan batuan sedimen yang dibentuk oleh bahan-bahan lepas terutama endapan laut dan aluvium vulkanik. Di bagian tengah ditempati oleh perbukitan

terutama dibentuk oleh batuan sedimen, sedangkan di bagian selatan terletak Gunung Sanggabuana dengan ketinggian ± 1.291 m di atas permukaan laut.

Daerah Karawang dilalui oleh aliran sungai yang melandai ke arah utara. Ci Tarum, merupakan pemisah Kabupaten Karawang dari Kabupaten Bekasi, dan Ci Lamaya, merupakan batas wilayah dengan Kabupaten Subang. Selain sungai, terdapat juga tiga saluran irigasi yang besar yaitu Saluran Induk Tarum Utara, Saluran Induk Tarum Tengah, dan Saluran Induk Tarum Barat yang dimanfaatkan untuk pengairan sawah, tambak, dan pembangkit tenaga listrik.

Jaringan Irigasi

Pada masa Kolonial Belanda, Karawang sangat berperan bagi pemerintah khususnya sebagai lumbung padi. Dalam rangka mempertahankan peran sebagai lumbung padi tersebut dibangunlah bendungan Walahar dan Bendung Leuweung Seureuh untuk keperluan irigasi. Bendung Walahar, juga disebut Bendung Parisdo, secara administratif berada di wilayah Kampung Kutapuhaci, Kelurahan Walahar, Kecamatan Ciampel. Rencana pembangunan bendungan Walahar dicetuskan pada tahun 1918. Pembangunannya dimulai pada tahun 1923 berada di bawah pengawasan C. Swaan Koopman (Nuralia, 2013: 41). Bendung ini dibangun melintang aliran Ci Tarum selebar 50 m. Akibat dibendungnya aliran sungai maka terbentuklah waduk yang luasnya sekitar 15 ha. Bendungan mulai berfungsi pada 30 November 1925. Area sawah yang mendapat irigasi seluas 87.506 ha. Fungsi utama Bendung Walahar adalah sebagai penampung dan pengatur air untuk saluran induk Tarum Utara.

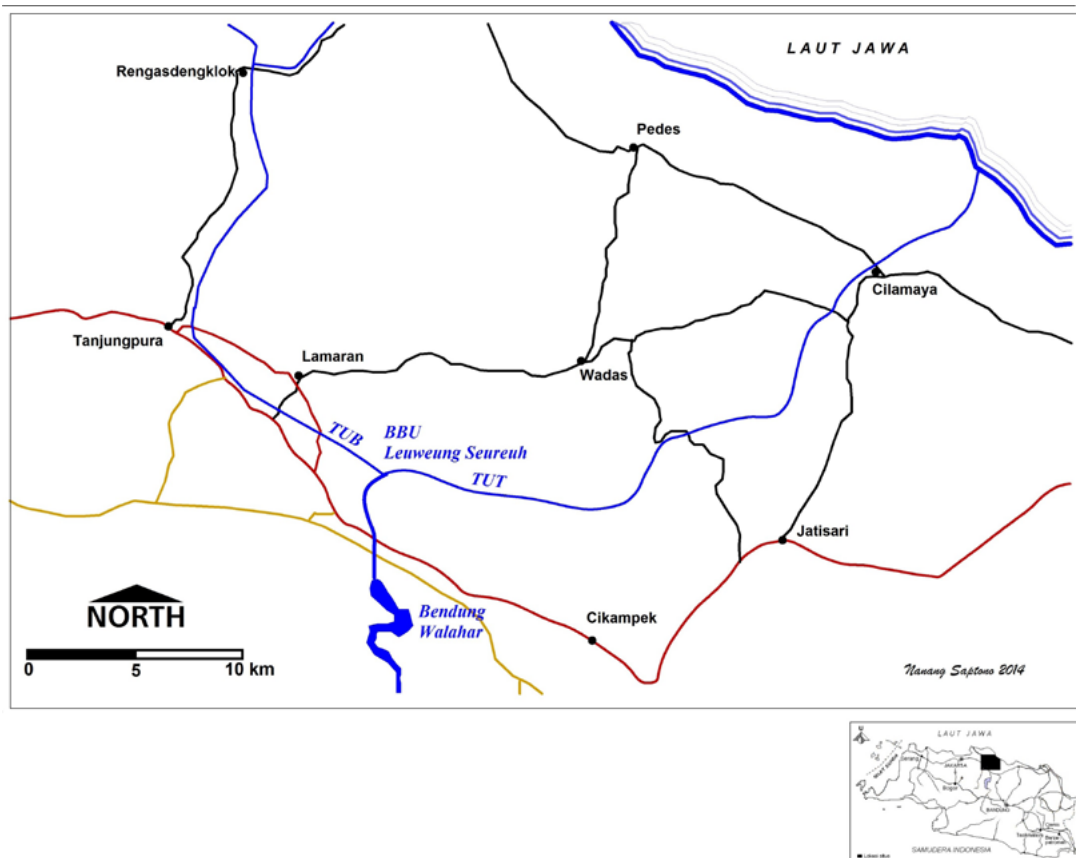
Air yang ditampung di waduk Walahar kemudian dialirkan melalui saluran induk menuju bendung Bangunan Bagi Utama (BBU) Leuweung Seureuh dan sebagian lagi dialirkan ke saluran pembuangan (Ci Tarum).

BBU Leuweung Seureuh berada di wilayah Desa Bengle, Kecamatan Majalaya. Jarak antara Bendung Walahar dan BBU Leuweung Seureuh jika mengikuti aliran air adalah sekitar 5 km, namun jika ditempuh perjalanan menggunakan kendaraan darat berjarak sekitar 7 km. BBU Leuweung Seureuh mulai beroperasi sama dengan Bendung Walahar yaitu pada 30 November 1925. Awal pembangunannya secara pasti belum diketahui, kemungkinan bersamaan dengan pembangunan Bendung Walahar. BBU Leuweung Seureuh pernah beberapa kali mengalami renovasi. Tahun 2006 terjadi penambahan dua saluran sekunder yaitu Saluran Bengle dan Majalaya.

BBU Leuweung Seureuh menampung air dari bendung Walahar dan kemudian membagi ke 5 saluran. Saluran-saluran tersebut adalah 1). Saluran Induk Tarum Utara Cabang Timur, 2). Saluran Induk Tarum Utara Cabang Barat, 3). Saluran Sekunder Bengle, 4). Saluran Sekunder Majalaya, dan 5). Saluran Pembuang Ciwadas. Selain saluran tersebut ada juga saluran suplesi yang langsung mengalir ke saluran pembuang Ciwadas yaitu Suplesi Kamojing dan Suplesi Ciwadas. Luas areal yang diairi oleh BBU Leuweung Seureuh adalah 87.209 ha yang terdiri dari:

1. Saluran Induk Tarum Utara Cabang Timur (TUT) mengairi sawah seluas 32.097 ha. Area yang dialiri TUT adalah Telagasari, Tempuran, Majalaya, Rawamerta, Lemahabang, Cilamaya, Banyusari, dan Ciasem

- (Subang). Struktur irigasi buatan zaman kolonial yang masih tersisa adalah dam pembagi Pelem.
2. Saluran Induk Tarum Utara Cabang Barat (TUB) mengairi sawah yang luasnya 44.472 ha meliputi area Rengasdengklok, Batujaya, dan Pedes. Pada jalur ini terdapat tinggalan struktur irigasi di Kobakarim berupa dam pembagi ke area Rengasdengklok dan Batujaya di wilayah utara serta area Pedes di wilayah timur.
 3. Saluran Sekunder Bengle mengairi sawah seluas 1.307 ha. Areal Bengle meliputi Bengle, Pasir Jangkol, Palawad, dan Kamurang. Struktur irigasi yang dibangun pada masa kolonial misalnya adalah dam pembagi Palawad.
 4. Saluran Sekunder Majalaya mengairi sawah seluas 490 ha. Areal Majalaya meliputi Lemah Mulya, Majalaya, dan Ciranggon. Di Ciranggon terdapat struktur irigasi berupa dam pembagi. Pada salah satu dinding terdapat angka penanggalan 31 Aug 1933.
 5. Saluran Pembuang Ciwadas mengairi sawah seluas 8.843 ha. Areal Ciwadas meliputi Bengle, Majalaya, Ciranggon, Sarijadi, Rawamerta, dan Cilebar.
- Kelima saluran yang berpusat dari BBU Leuweung Seureuh itu mengalir seluruh pesawahan yang berada di Karawang utara.



Gambar 1. Peta saluran induk Tarum Utara. (dibuat berdasarkan foto satelit Google Earth)

Jaringan Rel Kereta Api

Di Karawang selain dilalui jalur kereta api Batavia – Purwakarta, juga terdapat jaringan rel kereta api lokal. Kereta api lokal di Karawang dibangun oleh *Staadsspoor en Tramwegen*. Mula-mula dibuka jalur Cikampek – Cilamaya sepanjang 28 km, yang diresmikan pada 1 Juli 1909. Selanjutnya jalur Cikampek – Wadas sepanjang 16 km diresmikan pada 15 Juni 1912. Jalur Karawang – Rengasdengklok sepanjang 21 km diresmikan pada 15 Juni 1919. Jalur Lamarin – Wadas diresmikan pada 9 Februari 1920. Jalur kereta api di Karawang terdiri dua jenis. Jalur Batavia – Purwakarta merupakan jalur dengan *gauge* (jarak antara dua sisi dalam rel) 1.188 mm dan jalur kereta api lokal dengan *gauge* 600 mm (Katam, 2014: 6–7).

Jejak jaringan rel kereta api di Karawang hanya berupa lahan memanjang yang sekarang sudah dipenuhi permukiman penduduk. Permukiman di sepanjang jalur rel kereta ini disebut Babakan Ngantai. Bekas stasiun di Lamarin sudah tidak ada lagi. Fasilitas perkeretaapian yang terdapat pada jalur menuju Rengasdengklok yang masih tersisa adalah jembatan di Desa Cilamarang. Jembatan ini melintasi Kali Apur. Bagian jembatan yang tersisa adalah tiang-tiang beton penyangga badan. Badan jembatan terbuat dari konstruksi baja. Pada saat ini badan jembatan ditutup dengan cor beton untuk prasarana lalu lintas masyarakat.

Selain jembatan Cilamarang ada lagi jembatan di Kampung Kobakarim, Desa Kalangsurya, Kecamatan Rengasdengklok. Antara Cilamarang dan Kobakarim dahulunya terdapat pemberhentian

Rawamerta. Fasilitas perkeretaapian di Rawamerta sudah tidak tersisa lagi. Jembatan Kobakarim melintasi saluran irigasi. Konstruksi jembatan dari baja. Sebagaimana jembatan Cilamarang, jembatan Kobakarim juga difungsikan untuk prasarana lalu-lintas masyarakat. Ujung jalur rel kereta yang berada di Rengasdengklok tidak ada sisanya lagi. Bangunan stasiun Rengasdengklok sudah tidak tersisa lagi. Lokasi stasiun sekarang dijadikan toko yang berada di dekat kompleks pasar Rengasdengklok.

Percabangan jalur kereta api dari stasiun Lamarin menuju Wadas juga tidak menyisakan tinggalan. Jejak jalur tersebut hanya tinggal lahan bekas jalur yang sekarang sudah dipenuhi bangunan rumah penduduk atau difungsikan menjadi jalan. Pada jalur ini dahulu terdapat beberapa pemberhentian yaitu Palawad, Ciranggon, Talagasari, Rawasikut, Cariu, Cilowo, Linggar Sari, Lampean, dan terakhir di stasiun Wadas. Bangunan tempat pemberhentian tersebut tidak ada yang tersisa sama sekali.

Di Wadas, yang merupakan akhir jalur kereta api, masih terdapat bangunan bekas stasiun. Bagian bangunan yang masih asli adalah atap berbentuk segitiga dengan penutup berbahan genting. Bangunan ini sekarang dimanfaatkan untuk toko kelontong. Secara administratif, wilayah ini sekarang termasuk Desa Lemahabang, Kecamatan Lemahabang. Stasiun Wadas merupakan pertemuan dua jalur kereta api yaitu dari barat yang menghubungkan Karawang – Lamarin – Wadas dan jalur tengah yang menghubungkan Wadas – Cikampek. Menurut keterangan Ahmad Nasir (64 th), putra Ucu, Kepala Stasiun Wadas terakhir, di stasiun Wadas terdapat dua jalur yang berdampingan. Kedua

jalur tersebut berpisah di sebelah selatan stasiun berjarak sekitar 300 m. Jalur ke barat menuju Lamaran terus ke Karawang, sedangkan satu jalur lurus ke selatan menuju Cikampek. Di sebelah selatan stasiun terdapat rumah dinas kepala stasiun. Rumah ini sekarang ditempati keluarga Ahmad Nasir yang merupakan putra Ucu, kepala stasiun Wadas terakhir. Bangunan bergaya modern ber dinding bata beratap genting menghadap ke arah barat.

Pada jalur Wadas – Cikampek terdapat beberapa pemberhentian antara lain, Karang Tanjung, Pasir Kembang, Rawa Gempol, Pelem, Cibarengkok, Dawuhan, dan terakhir di Cikampek. Jalur ini sekarang berfungsi sebagai jalan. Bangunan pemberhentian yang masih tersisa adalah pemberhentian Rawa Gempol. Bangunan pemberhentian Rawa Gempol berada di sebelah timur jalan. Jalan ini dahulu merupakan jalur rel kereta api. Bangunan berdenah empat persegi panjang. Pondasi dari batu kali, lantai dari bahan ubin berwarna merah maroon. Dinding bagian bawah agak menonjol sehingga terkesan membentuk panel. Bangunan menghadap ke arah barat, pintu utama terletak di tengah. Bangunan terdiri tiga ruang. Ruang paling selatan menghadap ke selatan. Antara ruang selatan dengan ruang tengah tidak ada pintu penghubung. Ruang paling utara merupakan ruang terbuka. Pada dinding antara ruang tengah dengan ruang utara terdapat jendela yang berfungsi untuk loket penjualan karcis.

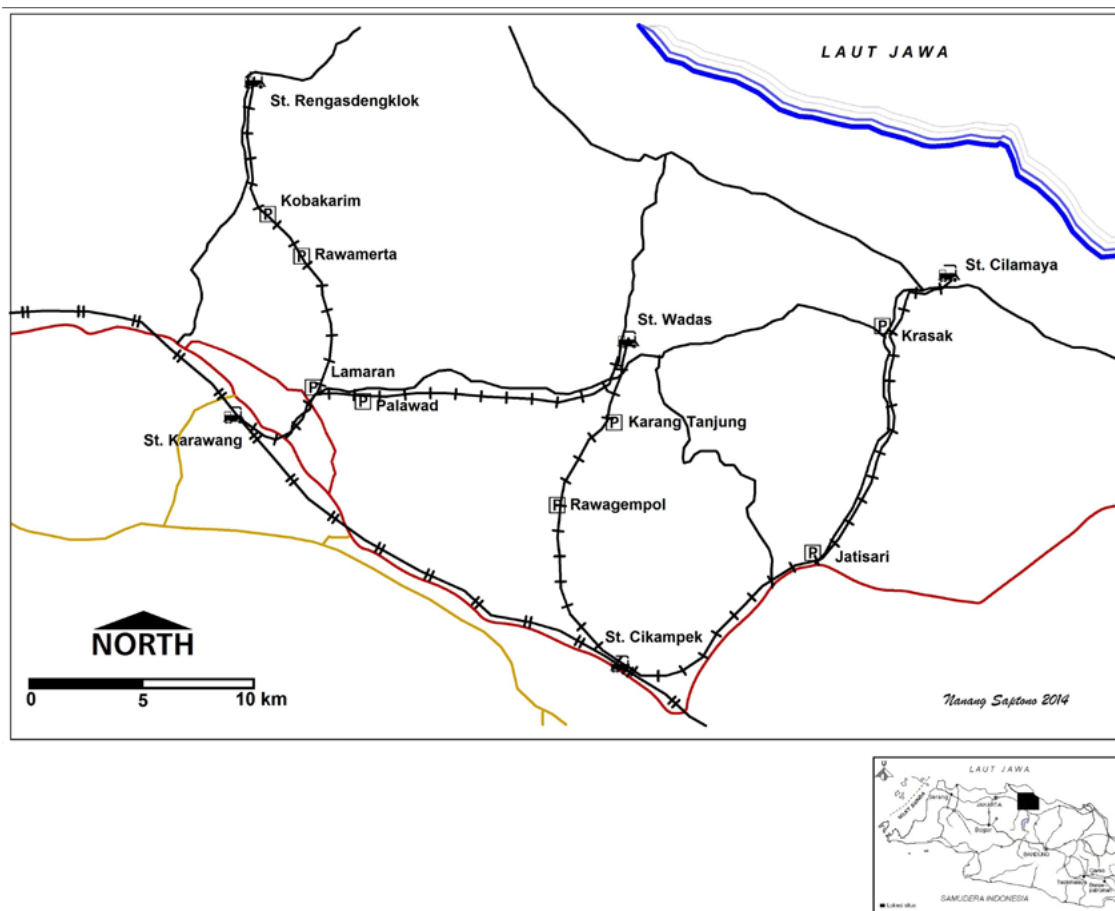
Di sebelah selatan pemberhentian Rawa Gempol berjarak sekitar 5 km terdapat jembatan Pelem di Kampung Pelem, Desa Tirtasari, Kecamatan Tirtamulya. Jembatan ini melintasi saluran induk Tarum Utara cabang Timur (TUT).

Konstruksi bagian bawah (*substructures*) jembatan tersusun dari batu. Konstruksi bagian atas (*superstructures*) jembatan dengan konstruksi baja. Sandaran dan tiang sandaran serta balok diafragma dan balok gelagar terbuat dari bahan baja, sedangkan trotoir (lantai) dari balok-balok kayu. Di sebelah timur jembatan terdapat dam pembagi saluran ke saluran tersier.

Jalur kereta api di bagian timur menghubungkan Cikampek – Cilamaya. Jalur ini mula-mula berdampingan dengan jalur utama menuju Purwakarta, kemudian berbelok ke arah Jatisari. Di sepanjang jalur-jalur tersebut terdapat beberapa pemberhentian, antara lain Jatisari dan Krasak. Jalur ini sudah susah dikenali lagi karena sekarang dipakai untuk jalan raya. Pemberhentian Jatisari pada saat sekarang berfungsi sebagai rumah makan. Pemberhentian Krasak sudah beralih fungsi jadi toko kelontong.

Krasak merupakan lokasi strategis karena terdapat jalan darat yang menghubungkan dengan Cilamaya. Pada ujung timur jalan, di sebelah selatan stasiun, terdapat bangunan rumah lama bergaya perpaduan Eropa dan tradisional. Unsur Eropa terlihat pada konstruksi penyangga atap teras. Konstruksi ini terbuat dari bahan besi. Atap berbentuk limas dengan penutup berbahan genting.

Cilamaya sebagai batas akhir jalur timur masih menyisakan bangunan bekas stasiun. Bangunan berdenah empat persegi panjang, memanjang arah barat – timur. Bagian bangunan yang masih tampak asli adalah atap. Pada ujung kedua atap terdapat hiasan kayu runcing. Dinding bagian atas penutup atap terbuat dari bahan kayu. Bangunan ini sekarang berfungsi untuk toko kelontong.

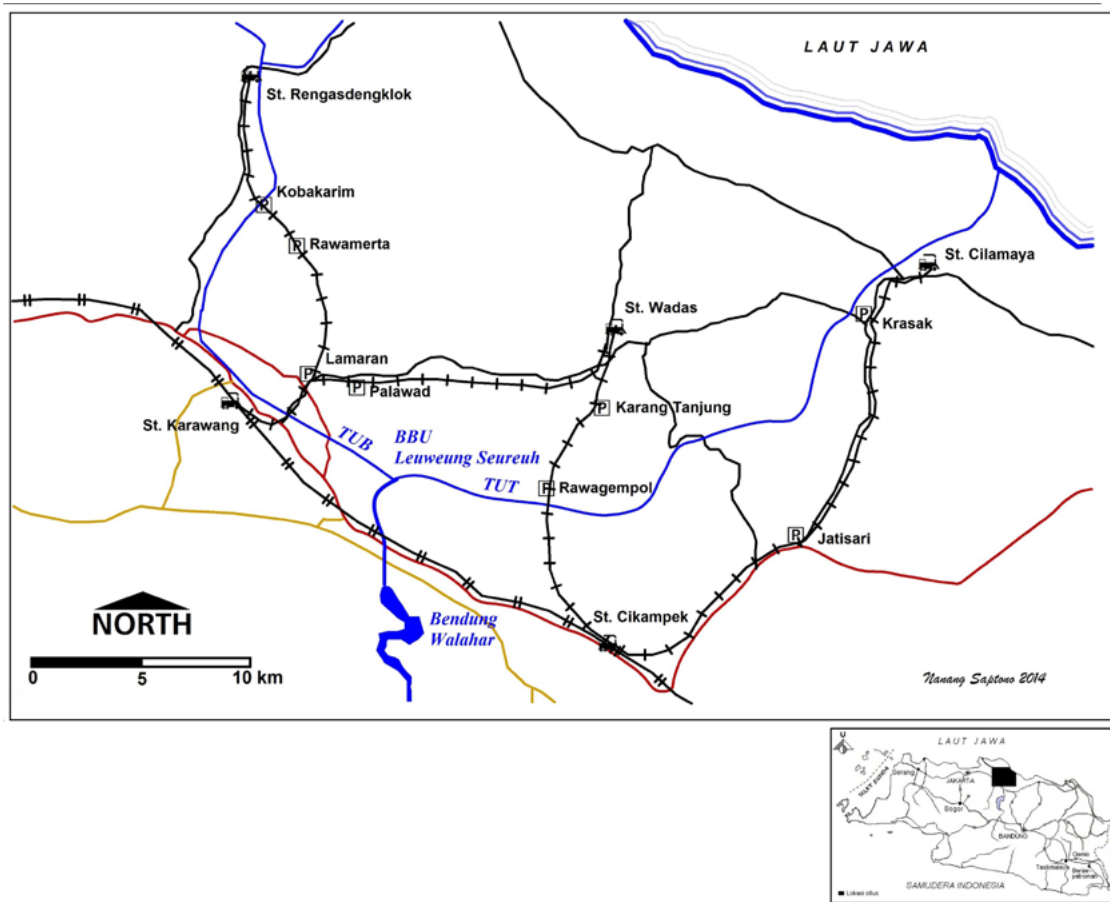


Gambar 2. Peta jalur kereta api di Karawang.
(Dibuat berdasarkan foto satelit Google Earth)

Kota-Kota di Karawang

Kawasan utara Karawang yang merupakan lahan pertanian, terdapat beberapa kota. Kota dalam kajian ini diartikan sebagai suatu wilayah permukiman tempat aktivitas industri, perdagangan, pemerintahan, pendidikan dan aktivitas lainnya yang bersifat heterogen (Mulyandari, 2011: 3). Kota-kota di sekitar Karawang merupakan wilayah penyangga bagi kota Karawang sendiri sebagai kota induk. Dengan kondisi geomorfologi yang datar seperti itu, masyarakat teradaptasi menjalani pola mata pencaharian agraris.

Walaupun disinyalir budidaya padi sudah berlangsung sejak masa awal Masehi dengan bukti adanya sekam padi pada bata percandian Batujaya, namun budaya budidaya padi secara besar-besaran dengan sistem sawah berkembang pesat sejak Mataram membuka lahan-lahan persawahan. Berkaitan dengan sistem jaringan air dan transportasi kereta api, di Karawang terdapat beberapa kota penting yaitu Rengasdengklok, Lemahabang, dan Cilamaya. Selain itu terdapat beberapa permukiman kecil penyangga kota dan kota induk.



Gambar 3. Peta saluran irigasi sekunder (TUT dan TUB) dan jaringan rel kereta api di Karawang. (Dibuat berdasarkan foto satelit Google Earth)

1. Rengasdengklok

Rengasdengklok merupakan kota penting di Karawang utara bagian barat. Pada 29 Januari 1949, Wali Negara Pasundan memecah Kabupaten Karawang menjadi dua Kabupaten, yakni Kabupaten Karawang yang meliputi Kewedanaan Karawang, Rengasdengklok, Cikampek, dan Kabupaten Purwakarta yang meliputi Kewedanaan Purwakarta, Subang, Pamanukan, Ciasem, dan Sagalaherang. Dengan demikian di wilayah Kabupaten Karawang sekarang terdapat dua kota yang dahulu merupakan ibukota kewedanaan yaitu Rengasdengklok dan Cikampek.

Kota Rengasdengklok berada di tepian aliran Ci Tarum. Jalan utama menghubungkan Tanjungpura dengan Rengasdengklok dari arah selatan kemudian belok ke arah timur menuju Kecamatan Pedes. Pada belokan jalan tersebut merupakan pusat kota sekaligus pusat perdagangan (pasar). Di daerah Rengasdengklok terdapat beberapa bangunan lama. Di sekitar pasar terdapat beberapa rumah dengan arsitektur bergaya Cina. Bangunan-bangunan ini sekarang untuk toko. Ciri khas arsitektur Cina tampak pada bentuk atap pelana dengan puncak atap berbentuk persegi. Pada belokan jalan utama dari arah selatan ke timur, menurut

keterangan dahulu terdapat bangunan tinggi. Bangunan itu pernah difungsikan sebagai markas Koramil Rengasdengklok. Bangunan ini sekarang tidak ada lagi dan diganti dengan bangunan baru untuk toko. Di sebelah barat lokasi markas Koramil terdapat bangunan masjid. Dahulu masjid itu merupakan satu-satunya masjid di Rengasdengklok. Bangunan yang tampak sekarang merupakan hasil renovasi tahun 1940-an. Di depan pasar terdapat bangunan bekas kedewanaan. Bangunan ini sekarang berfungsi sebagai kantor kecamatan. Bangunan berdiri di tengah lahan, terdiri dari bangunan pendopo dan bangunan induk.



Gambar 4. Peta situasi Rengasdengklok Tahun 1940. Diambil dari peta topografi Rengasdengklok Blad 38/XXXVIIA en XXXVIC. (Sumber: *Dutch Colonial maps – Leiden University Libraries* melalui <http://maps.library.leiden.edu/apps/s7>)

2. Lemahabang

Lemahabang merupakan salah satu kecamatan di Karawang yang beribukota di Desa Lemahabang. Di desa ini dahulu

terdapat stasiun kereta api Wadas yang menghubungkan dengan Karawang di barat dan Cikampek di selatan. Secara fisik, kota Lemahabang menunjukkan mengalami perkembangan walaupun jejak-jejak berupa bangunan lama sudah tidak ditemukan lagi. Salah satu bangunan lama yang masih tersisa adalah rumah dinas kepala stasiun Wadas.



Gambar 5. Peta situasi Lemahabang Tahun 1940. Diambil dari peta topografi Telagasari Blad 38/XXXVIII. (Sumber: *Dutch Colonial maps – Leiden University Libraries* melalui <http://maps.library.leiden.edu/apps/s7>)

3. Cilamaya

Cilamaya merupakan salah satu kecamatan di Karawang yang beribukota di Desa Cilamaya. Kota (dalam arti fisik) Cilamaya terletak di sebelah timur laut Karawang. Daerah ini merupakan ujung timur laut saluran irigasi TUT dan juga merupakan ujung utara jalur rel kereta api yang menghubungkan Cikampek – Jatisari – Cilamaya. Stasiun kereta api Cilamaya berada di ujung timur kota. Pada saat ini bangunan stasiun dimanfaatkan untuk toko

kelontong. Di sebelah utara stasiun terdapat bangunan gudang penyimpanan komoditas perdagangan yang akan didistribusikan menggunakan trem. Pembangunan stasiun dan gudang merupakan upaya untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi di wilayah pinggiran Karawang (Inagurasi, 2014: 49). Kota Cilamaya merupakan kota yang berkembang sejak lama, berada di tepi aliran Ci Lamaya. Di daerah ini Ci Lamaya mengalir dari arah barat kemudian berbelok ke utara. Permukiman berkembang di sisi utara dan barat sungai. Dengan kondisi geografis seperti ini, kota Cilamaya berkembang mengikuti pola aliran sungai. Jalan darat sebagai prasarana lalu lintas juga mengikuti pola aliran sungai.

Bangunan fasilitas umum selain stasiun kereta api telah berdiri yaitu pegadaian. Bangunan pegadaian berada di ujung barat kota. Bangunan terdiri dua unit yaitu bangunan kantor dan gudang. Gudang berdenah empat persegi panjang memanjang arah utara selatan, sedangkan bangunan kantor terletak di sebelah utara

gudang berdenah empat persegi panjang, memanjang arah barat – timur. Dengan adanya pegadaian menunjukkan bahwa aktivitas perekonomian di Cilamaya sudah berkembang. Jejak berkembangnya kota Cilamaya juga ditandai dengan adanya bangunan berarsitektur perpaduan antara Cina, Eropa, dan tradisional.

Di sebelah baratdaya Cilamaya berjarak sekitar 5 km terdapat persimpangan jalan, bila lurus ke arah selatan menuju Cikampek, sedangkan jalan yang ke arah barat menuju Lemahabang. Lokasi persimpangan ini disebut Krasak. Di lokasi ini dahulu terdapat pemberhentian kereta api. Lokasi bekas bangunan pemberhentian tersebut sekarang dijadikan toko. Di seberang lokasi bangunan pemberhentian terdapat rumah lama bergaya perpaduan antara Eropa dan tradisional. Dengan adanya jejak-jejak bangunan dan lokasi di persimpangan jalan, daerah ini juga pernah menjadi permukiman yang mengalami perkembangan.



Gambar 6. Peta situasi Cilamaya dan Krasak Tahun 1940. Diambil dari peta topografi Tjilamaja Blad 39/XXXVIIA en C. (Sumber: Dutch Colonial maps – Leiden University Libraries melalui <http://maps.library.leiden.edu/apps/s7>)

Pola dan Perkembangan Kota

Kota merupakan salah satu hasil budaya manusia yang dapat dijadikan tolok ukur tingginya suatu peradaban. Permukiman kecil dapat berkembang menjadi kota berupa suatu kawasan terbangun yang letaknya terkonsentrasi, meluas dari pusat hingga ke wilayah pinggiran yang didominasi oleh struktur binaan (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 16). Permukiman berkembang menjadi suatu kota dipengaruhi oleh banyak hal. Menurut Robert L. Carneiro, desa-desa kecil dapat berkembang karena didukung kondisi lahan dan sistem pertanian yang dijalankan oleh masyarakat pendukungnya. Kota-kota di lembah sepanjang Sungai Nil, Sungai Eufrat dan Tigris, lembah Sungai Indus, serta lembah Valley di Meksiko dapat berkembang karena didukung sistem pertanian dengan pasokan air yang cukup (Carneiro, 1977: 7–11). Sistem organisasi masyarakat bermula dari pengaturan air yang sederhana kemudian berlanjut pada sistem-sistem organisasi tata kelola air. Bermula dari bangunan air sederhana lambat laun muncul pemikiran untuk membuat penampungan-penampungan air yang bentuk dan luasnya disesuaikan dengan kondisi dan tingkat kemajuan teknologi (Dwiyanto, 1984: 22). Organisasi dalam tata kelola air berkembang pada sistem organisasi kemasyarakatan yang lebih kompleks.

Kebanyakan negara-negara di Asia timur dan tenggara dapat berkembang karena adanya penguasaan sumber-sumber air oleh penguasa. Masyarakat-masyarakat hidrolis tersebut, tidak hanya dicirikan oleh irigasi, tetapi dalam hal-hal tertentu oleh bangunan drainase besar-besaran. Masyarakat menjalankan perintah penguasa yang memegang

kekuasaan total dengan struktur birokrasi yang bercabang luas dan terpusat. Struktur ini tidak menuju pada sosialisme, tetapi hanya bergerak menuju suatu masyarakat polisentrisme dan demokratis, di mana kompleks-kompleks birokrasi yang lebih besar saling mengendalikan satu sama lain (Wittfogel, 1957: 365–367). Angkor, kota tua yang dibangun sekitar tahun 802 M oleh Raja Jayawarman II menjadi pusat pemerintahan Khmer sampai abad ke-15, terdapat bangunan waduk dan jaringan terusan untuk keperluan irigasi dan transportasi (Dwiyanto, 1984: 20). Kaitan antara penguasa (raja) dengan bangunan irigasi juga terlihat pada penguasa-penguasa di Pulau Jawa pada masa klasik. Purnawarman yang berkuasa di Tarumanagara menggali kali Candrabhaga dan Gomati (Hardiati, 2009: 53). Airlangga yang berkuasa di Kadiri pada tahun 1037 membangun waduk di Waringin Sapta (Hardiati, 2009: 220). Berdasarkan bukti-bukti berupa tinggalan arkeologis, kaitan antara sistem irigasi dengan keberlangsungan suatu kekuasaan terlihat sangat kuat.

Kekuasaan yang didukung oleh sistem pertanian sawah cenderung lebih stabil daripada yang didukung sistem pertanian ladang. Bila ditinjau dari sudut produktivitas dan kestabilan, meskipun sifat ekosistem sawah memiliki keuntungan lebih besar dari pada ekosistem ladang, namun ekosistem sawah memerlukan kompensasi tinggi. Ketergantungan yang tinggi kepada air sebagai media yang membawa zat hara untuk makanannya, mensyaratkan disediakannya rekayasa keairan (Rahardjo, 2007: 119).

Sebagaimana negara, keberlangsungan kota juga banyak yang bergantung pada sistem keairan. Di Karawang sistem keairan

dimaksudkan sebagai jaringan irigasi untuk peningkatan produksi padi. Kawasan utara Karawang merupakan pusat produksi padi (beras). Pada masa berlakunya politik etis, produksi beras di Karawang didukung dengan dibangunnya jaringan irigasi. Proses produksi memerlukan tenaga kerja yang banyak. Keperluan terhadap tenaga kerja menyebabkan terjadinya aglomerasi sehingga tumbuhlah pemukiman-pemukiman pada kawasan produksi. Secara ekonomik, produksi komoditas harus ditunjang dengan sarana distribusi. Di Karawang, sarana distribusi ditunjang dengan dibangunnya jaringan kereta api. Pada kota-kota yang dilengkapi dengan stasiun kereta api terlihat adanya perkembangan pemukiman secara signifikan. Indikator perkembangan kota berupa bangunan-bangunan lama dan fasilitas perekonomian. Kota yang mengalami pertumbuhan pesat adalah Rengasdengklok, Wadas, dan Cilamaya. Selain itu juga terdapat pemukiman yang menjadi perantara antarkota yaitu Krasak.

Pemukiman di Rengasdengklok tumbuh mengikuti jalan utama yang membentang dari arah selatan kemudian berbelok ke timur. Pusat kegiatan perekonomian cenderung berada di tengah. Stasiun kereta api berada di ujung selatan dengan lintasan yang tidak melewati pusat pemukiman. Walaupun tidak berada di pusat pemukiman, perletakan seperti ini dapat memancarkan pesannya ke seluruh penjuru pemukiman (Handinoto, 2010: 344). Akses utama yang menghubungkan Rengasdengklok dan kota Karawang akan melewati stasiun. Stasiun memberi kesan sebagai batas paling selatan dan pasar sebagai batas utara. Jalan utama membentuk pola pemukiman menjadi memanjang arah utara-selatan. Pengembangan pemukiman

ke arah barat tidak maksimal karena terkendala aliran Ci Tarum. Sedangkan ke arah timur terkendala saluran irigasi dan pesawahan. Pola semacam ini dinamakan berbentuk pita (Yunus, 2000: 118 – 119).

Pusat pemukiman Lemahabang dan Cilamaya juga berada di pusat perekonomian. Lain halnya dengan Rengasdengklok, stasiun Wadas di Lemahabang dan stasiun Cilamaya berada di pusat pemukiman. Penempatan demikian merupakan penempatan yang sangat ideal karena berada pada *focal point* yaitu tempat yang baik dan indah (Handinoto, 2010: 343). Di Lemahabang prasarana distribusi barang selain jalur rel kereta api juga ada beberapa ruas jalan yang menghubungkan ke segala penjuru. Jalur transportasi yang tidak hanya satu dan tidak adanya halangan-halangan fisik memungkinkan pemukiman berkembang dengan pola gurita (Yunus, 2000: 119). Jaringan-jaringan transportasi dan tidak adanya faktor-faktor penghambat pertumbuhan menjadikan Lemahabang mengalami pertumbuhan berbentuk gurita. Hampir sama dengan Lemahabang, Cilamaya juga mempunyai posisi ideal untuk pertumbuhan pemukiman. Adanya aliran Ci Lamaya bukan menjadi kendala bagi pertumbuhan pemukiman. Pemukiman seperti itu dinamakan pemukiman dengan pola terbelah (Yunus, 2000: 123).

Fasilitas pemberhentian kereta api selain stasiun juga ada halte. Pada pemukiman yang terdapat halte, tidak ditemukan adanya bangunan permanen yang mencirikan sebagai bangunan lama kecuali di Krasak. Perletakan halte pada tengah pemukiman dan adanya jalur jalan yang menghubungkan beberapa wilayah lain menjadikan Krasak dapat mengalami

pertumbuhan. Beberapa halte lainnya menunjukkan bahwa halte bukan menjadi faktor perkembangan pemukiman. Walaupun demikian, pemukiman-pemukiman di mana terdapat halte juga mengalami pertumbuhan. Pertumbuhan yang terlihat pada pemukiman-pemukiman di kawasan produksi komoditas terjadi di sepanjang jalur transportasi. Pertumbuhan yang dipengaruhi jalur transportasi tersebut menjadi pemukiman-pemukiman di Karawang kebanyakan berpola memanjang.

SIMPULAN

Kawasan Karawang menurut beberapa sumber sejarah kuna merupakan permukiman yang berkembang sejak masa klasik hingga masa Islam. Berdasarkan tinggalan arkeologis mengenai jaringan irigasi dan transportasi kereta api, dalam kaitannya dengan permukiman tidak berpengaruh. Permukiman yang berkembang hanya pada lokasi yang ada stasiun kereta api. Pemberhentian

kereta api (halte) tidak menunjukkan adanya pengaruh terhadap perkembangan permukiman.

Kaitan antara sistem irigasi, jaringan kereta api, dan permukiman dapat teramati pada beberapa permukiman yaitu di Rengasdengklok, Lemahabang, Cilamaya, dan Krasak. Pada permukiman tersebut terdapat sisa-sisa bangunan lama yang menunjukkan bahwa pada masa kolonial Belanda permukiman-permukiman tersebut mengalami perkembangan. Pada permukiman yang terdapat pemberhentian kereta api, terlihat tidak menunjukkan adanya perkembangan. Dengan demikian, perhentian kereta api tidak memberi pengaruh terhadap perkembangan permukiman.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih disampaikan kepada Kosasih, Lia Nuaralia, dan Iwan Hermawan yang telah membantu dalam pengumpulan data sehingga artikel ini dapat selesai disusun.

DAFTAR PUSTAKA

- Carneiro, Robert L. 1977. A Theory of the Origin of the State. *Studies in Social Theory* No. 3: 3 – 21. Menlo Park, California: Institute for Humane Studies.
- Daliman, A. 2012. *Sejarah Indonesia Abad XIX – Awal Abad XX, Sistem Politik Kolonial dan Administrasi Pemerintahan Hindia-Belanda*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Djajadiningrat, Hoesein. 1983. *Tinjauan Kritis Tentang Sajarah Banten*. Jakarta: Djambatan.
- Dwiyanto, Joko. 1984. Peranan Jaringan Air Pada Kota-kota Kuna di Asia Tenggara. *Berkala Arkeologi*, II (2): 17 – 35.
- Handinoto. 2010. *Arsitektur dan Kota-kota di Jawa Pada Masa Kolonial*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Hardiati, Endang Sri (Editor Jilid). 2009. *Zaman Kuno, Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Hardjasaputra, A Sobana. 2004. *Sejarah Purwakarta*. Purwakarta: Dinas Pariwisata.
- Inagurasi, Libra Hari. 2014. Gudang-gudang di Karawang: Keletakan dan Fungsinya dalam Sejarah Perniagaan Masa Hindia Belanda. *Purbawidya*, 3 (1): 41 – 52.

- Katam, Sudarsono. 2014. *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*. Bandung: Pustaka Jaya.
- Latifundia, Effie. 2004. Jalur Kereta Api dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Kota Bandung Tahun 1884 – 1924. Dalam Agus Aris Munandar (Ed.), *Teknologi dan Religi Dalam Perspektif Arkeologi*: 78 – 91. Bandung: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Lombard, Denys. 1996. *Nusa Jawa: Silang Budaya I, Batas-batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Lubis, Nina Herlina. 2011. *Sejarah Kabupaten Karawang*. Karawang: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata.
- Mulyandari, Hestin. 2011. *Pengantar Arsitektur Kota*. Yogyakarta: Andi.
- Nastiti, Titi Surti. 2003. *Pasar di Jawa pada masa Matarām kuna abad VIII-XI Masehi*. Jakarta: Dunia Pustaka Jaya.
- Nuralia, Lia. 2013. Bendung Walahar: Teknologi Irigasi untuk Ketahanan Pangan di Karawang Awal Abad XX. Dalam Agus Aris Munandar (Ed.): *Widyadwara: Kajian Arkeologis Pangan dan Papan Warisan Leluhur*: 31 – 54. Bandung: Alqa Print.
- Pontoh, Nia K dan Kustiwan, Iwan. 2009. *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Rahardjo, Supratikno. 2007. *Kota-kota Prakolonial Indonesia, Pertumbuhan dan Keruntuhan*. Jakarta: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Saptono, Nanang. 2010. Pertumbuhan Kota Karawang Dalam Kaitannya Dengan Kondisi Geografis. Dalam Ali Akbar (Ed.): *Arkeologi Masa Kini*: 83 – 95. Bandung: Alqa Print.
- Soeyono, Nana Nurliana (Editor Jilid). 2009. *Zaman Kebangkitan Nasional dan Masa Akhir Hindia Belanda, Sejarah Nasional Indonesia V*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Warliyah dan Wahyudin. 2007. *Kabupaten Karawang Dalam Dimensi Budaya*. Karawang: Dinas Penerangan Pariwisata dan Budaya Kabupaten Karawang.
- Wirjomartono, A. Bagoes P. 1995. *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia. Kajian Mengenai Konsep, Struktur, dan Elemen Fisik Kota Sejak Peradaban Hindu-Buddha, Islam Hingga Sekarang*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Wittfogel, Karl A. 1957. *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power*. New Haven: Yale University Press.
- Yunus, Hadi Sabari. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

