

**PERSEBARAN PERMUKIMAN DAN MODA TRANSPORTASI  
DI KOTA PADANG TAHUN 1957-2017**

**TESIS**



**PROGRAM MAGISTER KAJIAN SEJARAH  
PROGRAM PASCASARJANA  
FAKULTAS ILMU BUDAYA  
UNIVERSITAS ANDALAS  
PADANG  
2020**

## ABSTRAK

Tesis ini membahas tentang Persebaran Permukiman dan Moda Transportasi di kota Padang tahun 1957-2017. Tujuan penelitian ini memberi gambaran kondisi awal kota Padang sampai menjadi ibukota Provinsi Sumatera Barat; Mengurai dinamika perkembangan permukiman dan moda transportasi kota Padang tahun 1957-1979; serta, Dinamika persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang setelah pemekaran 1980-2017. Penulisan tesis ini disusun dengan menggunakan pendekatan historis yang terdiri dari empat tahapan yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.

Hasil Penelitian menggambarkan bahwa sejak Padang menjadi ibukota provinsi tahun 1957 terjadi mobilitas penduduk yang besar-besaran. Permukiman menyebar hingga ke pusat pemerintahan, kemiliteran, perdagangan, pendidikan tinggi dan fasilitas umum lainnya. Pada luas  $\pm 33 \text{ km}^2$  persebaran permukiman meluas menjadi tiga kecamatan yakni Padang Barat, Padang Timur, dan Padang Utara. Selain itu, telah ditemukan juga sepeda motor disamping kereta api, bus dan Bendi yang sudah beroperasi sejak masa kolonial sebagai moda transportasinya.

Pada tahun 1957-1979 terjadi invasi kota sebagai akibat pergolakan daerah PRRI, bahkan tragedi nasional 1965 yang berdampak pada ekonomi. Persebaran permukiman terbatas pada sekitaran pembangunan kota yang juga terbatas, seperti masjid Nurul Iman, RSUP M.Djamil, Lapangan Imam Bonjol, kantor Gubernur dan Komdak. Moda transportasi bertambah dengan kemunculan Bemo di tahun 1962. Memasuki ahir tahun 70-an terjadi pemadatan struktur kota seiring dengan migrasi penduduk yang meningkat ke kota Padang. Persebaran permukiman mengisi ruang-ruang kosong kota. Dalam upaya menghubungkan permukiman tersebut, selain moda transportasi yang telah ada sebelumnya, dioperasikanlah Oplet pada tahun 1976, disusul Angkot tahun 1979.

Memasuki tahun 1980-2009 terjadi perluasan kota sebagai jawaban atas migrasi penduduk yang kian meningkat. Terjadi persebaran permukiman di atas luas  $\pm 694,96 \text{ km}^2$  yang menyebar hingga ke 11 kecamatan. Kemunculan Mikrolet tahun 1982 dan Taxi tahun 1990 diikuti dengan mulai tidak populernya moda lama seperti Bemo maupun Bendi.

Pasca gempa bumi 2009 kota Padang tidak ingin larut dalam duka, mulai berbenah dengan menyusun RT/RW kotanya kembali. Kebijakan yang diambil pasca gempa tersebut, berbasis mitigasi bencana yang menasar pada kawasan tinggi, seperti kearah Utara dan Timur dari kota tua, tepatnya ke arah pusat kota sekarang (Koto Tangah) dan lain-lain. Moda transportasi sebelumnya bersifat dinamis dengan terus menyesuaikan jalur atau rutenya masing-masing, muncul moda transportasi massal Trans Padang tahun 2014, disusul juga dengan fenomena baru kemunculan moda transportasi berbasis *online*, baik roda dua maupun roda empat menjelang akhir tahun 2017.

**Kata Kunci:** *Persebaran, Permukiman, Transportasi, Manusia, Alam, Pemerintah.*

## ABSTRACT

*This thesis deals with the distribution of the settlement and transport modes in the Padang city of the 1957-2017. This purpose of this study illustrates the condition of Padang city into the Capital of The West Sumatera; decoding development dynamics of settlement and Padang city transport modes of 1957-1979; as well as, The dynamics of the settlements distribution and Padang city transport modes after the 1980-2017 restoration. The writing of this thesis was compiled using a historical approach of the four stages of heuristics, source criticism, interpretation, and historiography.*

*Research shows that since Padang became the provincial capital of 1957, massive population mobility began. Settlement spread to government center, military, the trade in higher education, and other public facilities. At an area of  $\pm 33\text{km}^2$  settlements distribution spread to three sub-district of the West, East, and North Padang. Also, motorbikes had been found alongside trains, buses, and bendi which had operated since the colonial period as modes of transport.*

*In 1957-1979, there was a city invasion as a result of unrest from prri, even the 1965 national tragedy that affected the economy. The settlement distribution was limited to the building of the city that was also limited, such as the Nurul Iman mosque, RSUP M. Djamil, Imam Bonjol's field, Governor's office and Komdak. Transport moda doebled with an appearance of Bemo in 1962. In the late '70s, a structural breakdown occurred as the growing population migrations of the Padang city. Settlements distribution fill the city's empty Spaces. In an effort to connect the settlements, in addition to the existing mode of transport, oplet was operated in 1976, followed by angkot in 1979.*

*Entering 1980-2009, there is urban sprawl in response to growing population migration. There has been a settlement of the more extensive settlements of  $\pm 694.96 \text{ km}^2$  that spread to 11 sub-districts. The arrival of microlet in 1982 and taxi in 1990 was followed by not the populer old moda, such as either bemo or bendi.*

*After the 2009 earthquake the Padang city did not want to stay so long, starting to build up with its RT/RW back. The post-earthquake policy, based on disaster mitigation targeting high areas, such as North and East of the old city, was heading directly toward the current city center (Koto Tengah) and others. The previous transportation modes were dynamic by continuing to adjust their own pathways or routes, and Trans Padang mass transport modes in 2014, followed by a new phenomenon of transportation based online, both double and four-wheel transportation by the end of 2017.*

**Key Words:** *Distribution, Settement, Transportation, Human, Nature, Government*