

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang Masalah

Padang merupakan sebuah kota yang sekaligus menjadi ibukota provinsi Sumatera Barat. Kota Padang dengan berbagai tampilan yang ditawarkan, telah tergolong menjadi suatu kota. Ruang yang padat, terutama bangunan, penghuni (manusia) yang terus bertambah, dan keanekaragaman lainnya. Baik ekonomi, sistem sosial, mata pencaharian dan sebagainya. Hal tersebut bersesuaian dengan ciri kota menurut Sosiolog Belanda Grunfeld “Kota merupakan suatu pemukiman dengan kepadatan penduduk yang lebih besar daripada kepadatan wilayah nasional, dengan struktur mata pencaharian non agraris dan tata guna tanah yang beraneka ragam, dengan pergedungan yang berdirinya berdekatan.”<sup>1</sup>

Kota merupakan wilayah yang dinamis, sehingga dapat dipastikan terus mengalami perubahan. Di negara yang sedang berkembang seperti Asia, Afrika, dan Amerika Latin, termasuk di Asia Tenggara khususnya Indonesia perubahan kota berlangsung sangat cepat. Berdasarkan sensus penduduk tahun 1971 dan 1980, dari 50 kota besar di Indonesia menunjukkan peningkatan jumlah penduduk selama satu dasawarsa, salah satunya adalah Kota Padang.<sup>2</sup>

Kedinamisan kota tersebut, dapat ditinjau dari bidang garapan sejarah kota itu sendiri. Salah satu aspek yang dimaksudkan adalah perubahan ekologi sebuah kota. Dalam melihat perubahan ekologi tersebut, paling tidak ada dua

---

<sup>1</sup> N. Daldjoeni. 1997. *Seluk Beluk Masyarakat Kota (Pusparagam Sosiologi Kota dan Ekologi Sosial)*. hlm: 46.

<sup>2</sup>Fitriana Syahar & Yurni Susanti. 2010. “Analisis Perkembangan Kota Padang Menggunakan Citra Satelit”; hlm: 2

aspek yang menonjol dan saling berkaitan, yakni persebaran pemukiman dan moda transportasinya.<sup>3</sup>

Persebaran pemukiman kota Padang, di atas luas 694,96 km<sup>2</sup> berdasarkan hasil pemekaran tahun 1979, Kota Padang sudah ditempati oleh 833.584 jiwa penduduk (data BPS 2010). Data tersebut meningkat di tahun 2014 yang jumlahnya 1.000.096 jiwa. Jumlah penduduk yang demikian, bermukim di sebelas kecamatan. Mulai dari kecamatan Bungus Teluk Kabung, Koto Tangah, Kuranji, Lubuk Begalung, Lubuk Kilangan, Nanggalo, Padang Barat, Padang Selatan, Padang Timur, Padang Utara, dan Pauh.<sup>4</sup>

Sebelas kecamatan tersebut, dihubungkan dengan moda transportasi yang beragam jenisnya. Terkhusus untuk angkutan dalam kota saja, telah dilayani mulai dari yang kendaraan jenis mini bus, seperti mikrolet (angkot), taksi, hingga bus-bus dengan ukuran besar. Kemudian, pada penghujung tahun 2016 muncul armada baru yang dikenal dengan Trans Padang. Keberagaman tersebut berbanding lurus juga, dengan jumlah yang dioperasikan. Transportasi jenis angkot saja, pada tahun 2009 ada sebanyak 1.444 buah dan 2.107 buah dalam rilis data Dinas Perhubungan Kota Padang, 328 bus kota, dan 353 taksi.<sup>5</sup> Jumlah transportasi tersebut, dipergunakan untuk melayani rute masing-masing dalam upaya memenuhi hasrat mobilitas penduduk yang bermukim di kota Padang yang kian beragam tujuannya.

---

<sup>3</sup> Kuntowijoyo. 2003. *Metodologi Sejarah (Edis Kedua)*; hlm: 66.

<sup>4</sup> BPS Kota Padang tahun 2010 & 2014.

<sup>5</sup> David Reev. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*"; hlm: 25. Terdapat juga dalam Disnas Perhubungan Kota Padang.

Berpijak dari aspek sejarah, pemukiman Kota Padang pada abad ke 17 berada di sepanjang aliran arus sungai Batang Arau. Sungai tersebut mulai diperuntukkan sebagai pelabuhan untuk moda transportasi barang maupun jasa. Keadaan tersebut baru menunjukkan tanda-tanda peralihannya, tatkala Teluk Bayur dibangun sebagai sarana transportasi alternatif dari ketidakmampuan pelabuhan Batang Arau menampung arus hilir-mudik pelayaran (di samping perkembangan teknologi pelayaran). Bahkan hingga tahun 1892 tatkala pembukaan jalur kereta api sebagai upaya untuk mengangkut Batubara dari Sawahlunto. Persebaran pemukiman yang semula di sekitaran sungai atau Muaro, meluas bahkan berpindah ke kawasan Utara tepatnya daerah Sawahan, setelah pembukaan moda transportasi kereta api.<sup>6</sup>

Moda transportasi yang berkembang pada masa itu juga, sudah mulai menunjukkan ke arah modern. Selain kereta api sebagai alat transportasi untuk mengangkut Batubara, di tahun 1917 pemerintah kolonial juga memberikan izin operasional kepada bus-bus swasta dari sejumlah perusahaan seperti NPM, GON, NV, dan Atom untuk melayani kebutuhan transportasi di Sumatera,<sup>7</sup> tidak terkecuali kota Padang. Belakangan menjadi cikal bakal menjamurnya moda transportasi di kota Padang.

Wajah pemukiman dan transportasi kota Padang hingga awal abad ke 20 yang luas wilayahnya hanya 11.5 km, bahkan hingga awal proklamasi agaknya tidak jauh berbeda. Barulah pada tahun 1950-an atau usai revolusi fisik kondisinya mulai berangsur-angsur berbeda. Pasca revolusi fisik, menjadi langkah

---

<sup>6</sup> Freek Colombijn. 2006. *Paco-Paco (Kota) Padang*; hlm: 288.

<sup>7</sup> David Reev. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*; *Op.Cit*; hlm: 25.



awal bagi negeri ini, untuk merubah seluruh tatanan dari masa kolonial menuju kondisi yang berdaulat. Pembangunan demi pembangunan berangsur-angsur dipikirkan, tidak terkecuali juga kota Padang.

Walikota Padang, dr.Rasyidin, pada tahun 1950-1957 menerapkan kebijakan untuk mengembangkan permukiman, dengan mulai membangun perumahan-perumahan di atas luas kota yang telah bertambah tiga kali lipat dari sebelumnya yakni  $\pm 33 \text{ km}^2$  persegi, dengan daerah efektif sekitar  $26 \text{ km}^2$ . Persebaran tersebut dibagi menjadi tiga kecamatan yakni Padang Barat, Padang Timur, dan Padang Utara.<sup>8</sup> Pembangunan perumahan itu diperuntukkan bagi para pegawai pemerintahan dalam upaya persebaran permukiman di wilayah kota Padang.<sup>9</sup> Padang Baru atau Rimbo Kaluang, Padang Baru Timur, Air Tawar, Siteba, dan Ulak Karang menjadi kawasan yang disasar kebijakan tersebut. Imbas dari pembangunan itu semua, lonjakan dan pertambahan jumlah penduduk yang juga kian meningkat.

Upaya untuk mengcover mobilitas penduduk yang kian meningkat, berdampak pada kemunculan transportasi lokal yang praktis dan terjangkau sebagai gagasan baru. Dalam tahun 1950-an di kota Padang sudah terdapat kendaraan bermotor. Di samping itu juga, makin ramainya kendaraan yang melayani masyarakat baik dalam kota hingga luar kota.<sup>10</sup> Hal itu dapat dilihat dari

---

<sup>8</sup>Bappeda Kota Padang. 1979. "Profil Daerah Kota Padang Tahun 1979". Padang: Bappeda Kota Padang; hlm: 86.

<sup>9</sup> Mardanas Safwan, dkk. 1987. *Sejarah Kota Padang*; hlm: 74.

<sup>10</sup>Zaiyardam Zubir & Ana Fitri Ramadani (Ed). 2017. Tanah & Perempuan dalam Pusaran Konflik (Daumar Mike Pahutar: Kota Tanpa Terminal: Carut-Marut Terminal "Fiktif" Kota Padang); hlm: 89.

sibuknya terminal Andalas Padang di tahun-tahun tersebut, untuk melayani sekitar 366 otobus milik 25 perusahaan.<sup>11</sup>

Memasuki tahun 1958-an, Sumatera Barat menyisakan kegelisahan politik yang mendalam bagi masyarakat Minangkabau. Kegelisahan tersebut, diakibatkan perasaan terhina karena dikalahkan dalam peristiwa PRRI. Menjadi salah satu faktor pendorong migrasi atau merantauanya orang Minangkabau ke berbagai daerah, seperti: Jakarta, Medan, Palembang, dan Pekanbaru.<sup>12</sup> Tak terkecuali juga penduduk kota Padang yang sebagian besarnya merupakan orang Minangkabau.

Situasi politik di atas, menjadi tantangan tersendiri bagi pemerintah daerah. Sebab, hingga tahun 1970 hampir tidak ditemukan terjadinya perubahan daerah di Sumatera Barat, sebagai umpan balik dari kegaduhan politik yang terjadi di daerah ini khususnya, dan Indonesia pada umumnya.<sup>13</sup>

Kota Padang pasca PRRI menjadi hal yang menarik untuk ditelusuri. Kota ini justru mengalami imbas yang cukup menjanjikan baik pada bidang ekonomi, permukiman, bahkan transportasi sekalipun. Dalam catatan kearsipan Kota Padang, dekade 1961-1970 banyaknya pengajuan izin untuk berwirausaha kepada pemerintah kota Padang, seperti: usaha obat nyamuk, kecap, keriting rambut, pertukangan, las karbit, dobi, bofet, dan lain-lain.<sup>14</sup> Hal itu memberikan pemahaman bahwa ada paling tidak, permintaan masyarakat yang semakin

---

<sup>11</sup> David Reev. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*; Op.Cit; hlm: 25.

<sup>12</sup> Muchtar Naim. 2013. *Merantau: Pola Migrasi Suku Minangkabau Edisi Ketiga*; hlm: 279.

<sup>13</sup> Koleksi arsip pajangan di GAS (Galeri Arsip Statis) Kota Padang.

<sup>14</sup> *Ibid*; Koleksi arsip pajangan di GAS (Galeri Arsip Statis) Kota Padang.

meningkat terhadap usaha-usaha tersebut, dan kecenderungannya menggambarkan arah kemajuan ekonomi.

Menelisik dari segi perkembangan dan persebaran pemukiman di kota Padang, menjadi lebih menarik lagi bilamana dikomparasikan juga dengan apa yang menjadi hipotesis dari Evers dengan pernyataannya bahwa Padang, pada tahun 1970-an berada dalam keadaan “Involusi Perkotaan”. Ada beberapa karakteristik seperti; merantainya para sarjana ke kota-kota yang lebih menjanjikan, dan struktur pekerjaan yang statis (kota untuk pedagang kecil dan pegawai negeri).<sup>15</sup>

Kemudian, pada tahun 1961-1970, kota Padang membentuk Organisasi Pertahanan Sipil, yang kemudian menjadi Linmas (Pelindungan Masyarakat).<sup>16</sup> Kegiatan tersebut memberikan pemahaman bahwa permukiman menunjukkan ke arah perkembangan sebagai pengisi ruang-ruang dari kota Padang. Sebab, pembentukan pertahanan sipil tersebut, jelas dalam upaya menciptakan situasi yang aman dan damai diantara semakin melonjaknya jumlah penduduk yang bermukim.

Sejalan dengan hal itu, persebaran permukiman penduduk, kecenderungannya berbanding lurus dengan moda transportasi yang ada di kota tersebut. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Babcock dengan teori porosnya mengungkapkan bahwa daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah diantara jalur-jalur

---

<sup>15</sup> Freek Colombijn. 2006. *Paco-Paco (Kota) Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*; hlm: 185.

<sup>16</sup> GAS; *Op.Cit*: Koleksi arsip pajangan di GAS (Galeri Arsip Statis) Kota Padang.



transportasi.<sup>17</sup> Lebih lanjut, Cooley dan Weber dalam pendekatan ekonomi mengemukakan bahwa jalur transportasi dan titik simpul (pertemuan beberapa jalur transportasi) dalam suatu sistem transportasi mempunyai peran yang cukup besar terhadap perkembangan kota. Kemudian, kota yang memiliki jaringan transportasi yang baik dengan beberapa “*radial roads*” dan “*ring roads*” maka, akan tercipta beberapa “puncak nilai lahan” pada daerah beraksesibilitas tinggi.<sup>18</sup> Kota Padang pada 1961-1970-an dari studi arsip, didapati mulai merencanakan pembangunan Terminal Bus dalam kota dan antar kota. Sebagai realisasinya pada tahun 1971 terminal itu diberi nama dengan Terminal Lintas Andalas.

Antara tahun 1961-1970 atau tepatnya 1962 moda transportasi jenis baru Bemo sudah juga dioperasikan di kota Padang. Moda transportasi tersebut sudah didapati beroperasi sebanyak 25 unit, yang mangkalnya di terminal depan Pasar Raya Bertingkat.<sup>19</sup>

Mengingat belum kondusifnya situasi politik, provinsi Daerah Tingkat I Sumatera Barat yang berkedudukan di Bukittinggi sebagaimana dalam UU No. 61 tahun 1958 harus dipindahkan ke Padang.<sup>20</sup> Pemandahan itu berdampak bagi Padang, baik dari segi fasilitas perkantoran, perumahan maupun fasilitas-fasilitas lainnya, tidak terkecuali juga dengan pendidikan mengalami pemindahan pusatnya dan pada akhirnya mengalami perkembangan yang cukup signifikan.

---

<sup>17</sup> Dodi Fadli. 2012. “Sistem Pelayanan Spasial Pasar Tradisional di Kota Padang Sebelum dan Sesudah Gempa Bumi 30 September 2009”; hlm: 34.

<sup>18</sup> Hadi Sabari Yunus. 1999. *Struktur Tata Ruang Kota*; hlm: 24.

<sup>19</sup> Rahmiati. 2014. “Dinamika Keberadaan Transportasi Bemo di Kota Padang”; *Op.Cit*; hlm: 3.

<sup>20</sup> Kota Padang menjadi sentra atau jantungnya provinsi Sumatera Barat. Tatkala kota Bukittinggi sebagai yang ditetapkan dalam UU No.17 tahun 1957 tentang pembentukan Daerah Swatantra Tingkat I Sumatera Barat, Riau, dan Jambi, sebagai ibukota provinsi, dipandang belum kondusif.

Perguruan tinggi sebagai salah satu lembaga pendidikan merupakan salah satu penyumbang terbesar bagi migrasinya penduduk ke suatu kota, telah ada di berbagai kab/kota di Sumatera Barat. Perguruan tinggi yang dimaksudkan, seperti Balai Perguruan Tinggi Hukum Pancasila (BPTH) yang di dirikan oleh oleh Yayasan Sriwijaya pada tanggal 17 Agustus 1951 di Padang, Perguruan Tinggi Pendidikan Guru (PTPG) oleh Pemerintah pada tanggal 16 Agustus 1954 di Batusangkar, Perguruan Tinggi Pertanian pada tanggal 31 Agustus 1954 di Payakumbuh, dan Fakultas kedokteran serta Fakultas Ilmu Pasti dan Ilmu Pengetahuan Alam (FIPIA) pada tanggal 14 Juli 1955 di Bukittinggi, pada tahun 1961 dipindahkan ke Padang.<sup>21</sup> Ditambah lagi gambaran situasi politik daerah ketika dilantiknya Gubernur Kaharuddin Dt Rangkyo Basa (1958-1965), yang berkedudukan di Padang. Begitu juga dengan Komando Daerah Militer (Kodam), Komando Daerah Kepolisian (Komdak) sekarang disebut Kepolisian Daerah (Kapolda) dan Instansi Pemerintahan tingkat provinsi lainnya berkedudukan di Padang.

Memperkuat lirikan dan minat masyarakat terhadap kota Padang baik sebagai tempat untuk tinggal, basis pendidikan, maupun untuk berusaha (ekonomi), sehingga terbentuk permukiman baru seperti ke Arah Utara sampai di Ulak Karang. Kemudian arah Timur, terbatas hingga jembatan Siti Siteba, dan Andaleh. Ke arah Selatan, sampai ke Mata Air dan Bukit Gunung Padang. Bahkan merambat luas dari batas kota, seperti lokasi Kampus IKIP Padang, Universitas Andalas, Bandar Udara Tabing, Tunggul Hitam, Nanggalo, Teluk Bayur, dan

---

<sup>21</sup> Rektor Unand. 2018. "Rencana Bisnis dan Anggaran Universitas Andalas Tahun Anggaran 2018: *Andalas University The Leader Character Building And Interpreneurship*"; hlm: 2.



Bungus Teluk Kabung yang notabene telah masuk dalam wilayah Padang Pariaman atau diistilahkan dengan *enclave* dalam wilayah Kabupaten Padang Pariaman. Demikian juga dengan moda transportasinya mengalami penambahan-penambahan jalur bahkan muncul moda transportasi baru.<sup>22</sup> Tahun 1976 untuk pertama kalinya diperkenalkan Oplet untuk melayani mobilitas penduduk dengan rute-rute dalam kota yang lebih pendek.<sup>23</sup>

Pada tahun 1980, luas kota Padang yang sebelumnya secara administratif 33 km<sup>2</sup> dengan daerah efektif sekitar 26 km<sup>2</sup>,<sup>24</sup> dimekarkan sehingga luasnya menjadi 695 km<sup>2</sup> atau tepatnya 694,96 km<sup>2</sup>, dengan daerah efektifnya untuk pemukiman hanya 205,007 km<sup>2</sup>. Luas tersebut setara dengan 1,65% dari luas provinsi Sumatera Barat.

Permukiman penduduk kota Padang kemudian menyebar ke sebelas kecamatan baru, yakni: Kecamatan Padang Barat, Padang Selatan, Padang Timur, Padang Utara, Koto Tangah, Nanggalo, Kuranji, Pauh, Lubuk Begalung, Lubuk Kilangan, dan Bungus Teluk Kabung.<sup>25</sup> Demikian halnya juga dengan moda transportasi mengalami penambahan jalur dan bahkan modanya. Pada tahun 1979 bus-bus kota mulai beroperasi, setelah dua tahun sebelumnya sudah muncul Oplet. Tidak cukup dengan kemunculan dua moda transportasi ini, pada tahun 1982 nantinya beroperasi juga Mikrolet. Disamping itu moda transportasi jenis Bemo

---

<sup>22</sup> Hasril Chaniago & Eko Yanche Edrie (Ed).-----*Hasan Basri Durin: Sebuah Otobiografi* .hlm: 146.

<sup>23</sup> David Reev. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*"; *Op.Cit*; hlm: 27.

<sup>24</sup> Freek Colombijn, "The Colonial Municipal Council in Padang (Sumatra) as Political Arena", *Journal of Southeast Asian Studies*, 26, 2 (1995); hlm: 265.

<sup>25</sup>PP RI No. 17 Tahun 1980 Tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang.

juga masih beroperasi, yang pada tahun 1971 sudah menembus angka 125 unit hingga 1980 menembus angka 181 unit.<sup>26</sup>

Pertengahan antara tahun 1980-2009, tepatnya tahun 1990 moda transportasi jenis baru yakni Taksi mulai dioperasikan di kota Padang. Disamping moda transportasi yang sebelumnya telah beroperasi seperti Bemo, Oplet, Bus Kota dengan jumlah armada yang relatif meningkat. Menurut Zandra Fikrilla, ada sebanyak 1444 Angkot, 353 Taksi, dan pada tahun 2009 ada 2033 Bus Kota dan 299 Taksi yang beroperasi di Padang.<sup>27</sup>

Memasuki paruh akhir tahun 2009 atau pasca bencana alam berupa gempa bumi yang dialami oleh kota Padang. Persebaran permukiman berputar haluan dan bergerak ke arah Utara dan Timur dari kawasan kota tua di muara Batang Arau. Sejalan dengan pembangunan kota yang berbasis mitigasi bencana, wilayah Timur Padang dikembangkan sebagai kawasan permukiman dan pusat pendidikan. Sementara itu, wilayah Barat yang berdekatan dengan pantai merupakan kawasan komersial perkotaan dan pusat bisnis. Pemandahan pusat pemerintahan kota Padang ke wilayah Timur (Air Pacah, Kecamatan Koto Tangah). Kebijakan tersebut merupakan salah satu upaya mengurangi konsentrasi penduduk di kawasan pinggir pantai.<sup>28</sup>

Transportasi yang berada sebelumnya seperti Oplet, Bus Kota, dan Taksi bersifat dinamis dan terus menyesuaikan jalur atau rutenya masing-masing.

---

<sup>26</sup> Rahmiati. 2014. "Dinamika Keberadaan Transportasi Bemo di Kota Padang". *Op.Cit*; hlm: 5.

<sup>27</sup> David Reev. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*"; *Op.Cit*; hlm: 27.

<sup>28</sup> Peraturan Daerah (Perda) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Padang Tahun 2010–2030.

Penyesuaian persebaran permukiman tersebut sebagai langkah awal pemerintah dalam upaya mitigasi bencana. Walau tidak dapat dipungkiri untuk moda transportasi jenis Bemo mengalami penurunan dari tahun 1980 hingga 2009. Dimana pada tahun 1980 terdapat 181 unit yang beroperasi, berkurang drastis pada tahun 1990 dengan jumlah 143 unit yang masih beroperasi. Kemudian, memasuki tahun 2000 menjadi 136 unit, 69 unit pada tahun 2003, 48 unit pada tahun 2005, dan 43 unit pada tahun 2009. Memasuki tahun 2011 hanya 13 unit, serta pada tahun 2014 terbatas pada 5 unit saja yang masih beroperasi (sistem carteran) di Kota Padang.<sup>29</sup>

Pasca bencana alam gempa bumi 2009, permukiman, pusat pendidikan, dan pusat pemerintahan kota Padang dipindahkan ke wilayah Timur, sehingga bermunculan permukiman-permukiman ke arah tersebut. Demikian halnya juga dengan moda transportasi mengalami penambahan jalur dan tahun 2014 pemerintah kota mengoperasikan moda transportasi baru yakni bus massal dengan nama Trans Padang.

Perubahan yang terjadi terhadap persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang dari sebelum pemekaran atau tatkala menjadi ibukota provinsi hingga pemekaran dari tahun 1957-an hingga 2017, sebagaimana yang dibahas sekilas di atas, menjadi dasar yang cukup menarik untuk didalami lebih mendalam, sehingga bersua pada model perubahan permukiman dan moda transportasi kota Padang.

---

<sup>29</sup>Rahmiati. 2014. "Dinamika Keberadaan Transportasi Bemo di Kota Padang"; *Op.Cit*; hlm: 5.



Berdasarkan uraian di atas, maka ada dorongan yang kuat untuk melakukan penelitian mengenai sejarah kota Padang dengan pendalaman dari sisi perubahan ekologi kota dan mobilitas horizontal, dengan judul “*Persebaran Permukiman dan Moda Transportasi di Kota Padang Tahun 1957-2017*”.

## 1.2 Rumusan dan Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dirumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Seperti apa model perkembangan permukiman di kota Padang?
2. Bagaimana perkembangan moda transportasi di kota Padang dari tahun 1957-1979?
3. Seperti apa dinamika persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang setelah pemekaran 1980-2017?

Pada sebuah penelitian, menentukan batasan masalah baik secara temporal maupun spasial menjadi suatu keharusan. Hal itu dipandang penting, mengingat selain keterbatasan waktu penelitian, dari segi materi, maupun hal lainnya, juga dimaksudkan untuk memungkinkan kajian tersebut lebih terfokus dan mendalam. Akhirnya masalah yang diutarakan dalam rumusan masalah, dapat dicarikan pengurai benang kusutnya. Adapun batasan masalah yang dimaksudkan ada dua, yakni; batasan spasial<sup>30</sup> dan batasan temporal.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Batasan spasial dimaksudkan merujuk pada daerah atau tempat yang dijadikan sebagai objek penelitian.

<sup>31</sup> Batasan temporal dimaksudkan untuk merujuk pada ruang lingkup waktu atau masa penelitian dilakukan.

Batasan spasial dari penelitian ialah Kota Padang. Kota Padang merupakan kota yang memiliki dampak seperti “*ketiban durian runtuh*” pada satu sisi dari peristiwa PRRI. Kondisi yang justru berbanding terbalik dengan kota-kota lain atau daerah lain dalam lingkup provinsi Sumatera Barat. Sebut saja Bukittinggi, harus kehilangan statusnya sebagai ibukota provinsi, karena dipandang belum kondusifnya kota tersebut. Ditambah lagi, pemindahan pusat pendidikan seperti Perguruan Tinggi kedokteran Bukittinggi juga harus dipindah karena porak-poranda saat penumpasan PRRI. Selain itu, Batusangkar juga harus mengikhlaskan PTPG Batusangkar dipindahkan ke Padang dengan alasan yang sama yakni, situasi politik yang tidak kondusif. Alasan lain yang tidak dapat dipungkiri, posisi kota Padang yang cukup strategis.

Situasi politik yang belum kondusif sebagai akibat PRRI itu juga, kota Padang dijadikan sebagai basisnya Ibukota Provinsi, bahkan hingga disahkan secara *de facto* dan *de jure*. Keadaan tersebut, menghantarkan pada persebaran pemukiman yang lebih relatif variatif, seiring dengan upaya *cover* tempat tinggal dari penduduk yang terus bertambah jumlahnya.

Disamping itu, persebaran pemukiman berbanding lurus dengan kebutuhan akan jaringan transportasi yang menghubungkan pemukiman satu dengan lainnya, juga dengan fasilitas-fasilitas publik lainnya, seperti pasar, pusat pemerintahan, pendidikan, dan lain-lain. Pasca PRRI justru menunjukkan perubahan yang cukup signifikan, baik dari segi moda transportasi yang dioperasikan, maupun penambahan jalur moda transportasinya. Kemudian ragam dan moda transportasi terus mengalami perkembangan, menunjukkan perbedaan

yang mencolok dari kota-kota lain, sebut saja angkotnya. Angkot (angkutan kota) sebagai moda transportasi dalam kota dengan jumlah yang terbanyak dibanding moda transportasi lainnya, juga memiliki keunikan tersendiri. Secara model atau desain berbeda dengan kota-kota lainnya.<sup>32</sup> Walaupun di daerah-daerah atau kota lain barangkali juga berlaku sama.

Batasan temporal berkaitan dengan dimensi waktu yang digunakan. Tahun 1957 dipilih karena Padang sejak tahun tersebut (masa pergolakan PRRI) telah menjadi jantungnya ibukota Provinsi Sumatera Barat. Pusat pemerintahan dan aktivitas perdagangan dipindahkan ke kota tersebut. Demikian juga dengan pusat-pusat strategis lainnya, seperti; Kantor Gubernur yang berkedudukan di Padang dan juga Komando Daerah Militer (Kodam), serta Komando Daerah Kepolisian (Kodak). Walaupun pasca PRRI itu harusnya terhitung sejak tahun 1961, ketika penumpasan secara bersih dilakukan. Dampak dari peristiwa tersebut sesungguhnya telah dirasakan oleh kota Padang sejak 1957 yang diawali dengan pemindahan ibukota provinsi dari Bukittinggi ke Padang. Bersamaan dengan itu, lirikan terhadap kota Padang semakin meningkat, baik untuk dijadikan sebagai tempat tinggal atau permukiman, melangsungkan pendidikan, maupun sebagai tempat usaha.

Batasan penghujung dari penelitian ini secara temporal merujuk pada tahun-tahun kekinian, yakni tahun 2017. Mengingat kota Padang di pertengahan tahun tersebut, kota Padang memperoleh penghargaan Piala Adipura<sup>33</sup>, setelah

---

<sup>32</sup> David Reev. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*; *Op.Cit*; hlm: iii.

<sup>33</sup> Defenisi Adipura adalah kota yang sempurna, ideal, baik dan agung. Program piala Adipura merupakan salah satu program pemerintah pusat, dalam hal ini kementerian negara



berhasil menunjukkan prestasi dari segi kebersihan, kerapian, dan kenyamanan dari sebuah kota. Tentu tidak dapat dikesampingkan dari persebaran permukiman dan moda transportasi yang tertata dengan baik di dalamnya.<sup>34</sup>

Hal tersebut dipandang penting hingga tahun 2017, karena mengingat dalam soal transportasi seiring dengan perkembangan teknologi juga mulai dilihat berdampak pada peralihan transportasi umum yang lebih mengikuti perkembangan zaman. Sebut saja kemunculan Trans Padang dan transportasi umum lainnya yang berbasis *online*, kelihatannya sudah mulai menjamur di kota Padang

### 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Menggambarkan kondisi awal kota Padang hingga menjadi ibukota Provinsi Sumatera Barat.
2. Menjelaskan dinamika perkembangan permukiman dan moda transportasi kota Padang dari tahun 1957-1979.
3. Mengungkapkan latar belakang dan faktor pendorong pemekaran kota Padang.
4. Menjelaskan dinamika persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang setelah pemekaran 1980-2017.

---

lingkungan hidup sesuai dengan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 07 tahun 2017 tentang pedoman pelaksanaan pemantauan adipura bertujuan untuk mendorong pemerintah kab/kota dan membangun partisipasi aktif masyarakat melalui penghargaan adipura untuk mewujudkan kota-kota yang berkelanjutan baik secara ekologi, sosial, ekonomi, dengan menerapkan prinsip-prinsip tata pemerintahan yang baik (Good Governance) di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan. Nopriadi, Nizwardi Azkha, dan Emy Leonita. 2018. *Evaluasi Pelaksanaan Program. Adipura Kota Padang Tahun 2018*; hlm: 576.

<sup>34</sup> *Ibid*; Nopriadi, Nizwardi Azkha, dan Emy Leonita. 2018. *Evaluasi Pelaksanaan Program. Adipura Kota Padang Tahun 2018*. hlm: 580.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, serta tujuan penelitian maka, manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan positif terhadap khasanah keilmuan dalam Ilmu Sejarah mengenai persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang tahun 1957-2017.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan tentang pemanfaatan tata ruang kota, khususnya untuk persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang, dan memberikan juga gambaran tentang faktor-faktor penghambat maupun pendorong suatu permukiman tersebar dan menjadikan beraneka ragamnya moda transportasi yang berkembang di suatu kota.

### 1.4.2 Manfaat Praktis

1. Hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan pertimbangan pengambil kebijakan, khususnya terkait dengan pengembangan permukiman dan moda transportasi kota Padang kedepannya.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan rujukan maupun pembuka inspirasi bagi penelitian selanjutnya, terutama sekali yang fokus kajiannya terhadap dinamika kota.

## 1.5 Kajian Pustaka

Pembahasan mengenai “Persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang tahun 1957-2017”, sejauh penelusuran penulis, baik melalui bacaan dari buku-buku, jurnal, skripsi, tesis, atau disertasi, artikel, maupun bacaan lainnya di internet, belum ditemukan penelitian yang persis sama, sebagaimana yang dimaksudkan. Namun, ada beberapa penelitian dan buku yang dipandang memiliki keterkaitan dan kiranya menjadi studi relevan untuk penelitian ini. Relevan dikatakan karena terdapat kesamaan baik dari segi tema, teori, konsep, maupun sistematika penulisan yang digunakan, sehingga diharapkan memberikan sumbangsih yang berarti untuk penelitian ini. Adapun tulisan-tulisan yang dimaksudkan sebagai berikut:

Karya Mardanas Safwan, dkk di tahun 1987 dengan judul “*Sejarah Kota Padang*”. Buku tersebut mengupas berbagai hal mengenai sejarah kota Padang. Mulai dari yang terkait dengan struktur kota Padang sendiri seperti apa, administrasi dan pemerintahan kota Padang sejak Revolusi Fisik 1950, dan peranan ekonominya. Buku yang mengupas sejarah kota Padang dengan kajian yang lebih umum.<sup>35</sup> Tulisan tersebut dipandang memiliki relevansi dengan penelitian yang dilakukan, terutama dari segi tema khususnya pada sub bagian batasan spasialnya. Dimana dalam sub bagian batasan spasial, terdapat penjelasan secara umum tentang penggunaan tata ruang kota Padang. Sementara penelitian yang dilakukan terfokus kajiannya pada persebaran permukiman dan moda transportasinya. Fokus itu, merupakan bagian dari tata ruang kota itu sendiri.

---

<sup>35</sup> Mardanas Safwan, dkk. 1987. *Sejarah Kota Padang*. *Op.Cit*; hlm: vi.



Karya Freek Colombijn di tahun 2006 dengan judul “*Paco-Paco Kota Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*”. Dalam buku tersebut, kajian-kajiannya diarahkan pada perubahan-perubahan terhadap penggunaan ruang kota di Sumatera Barat, yaitu kota Padang selama abad ke 20. Pusat perhatiannya lebih pada proses dimana penduduk membentuk kota melalui penggunaan lahan-lahan tertentu. Berlanjut hingga perebutan ruang yang terbatas, bahkan dengan terlibat konflik.

Tulisan yang dimulai dengan memaparkan sejarah Padang dari zaman Belanda, dan Jepang, sampai ke masa sejak kemerdekaan Indonesia. Selanjutnya menganalisis tiga aspek perubahan dalam penggunaan ruang perkotaan, lingkungan perkotaan, penggunaan sementara ruang umum, dan penggunaan simbolik. Kemudian perhatian khusus ditujukan pada hak tanah dan rencana tata kota, sebagai dua faktor yang telah memberikan dampak terhadap bentuk kota secara keseluruhan. Berbanding terbalik dengan faktor-faktor yang dilokalisasikan, seperti keputusan seorang pengusaha untuk membangun tokoh pada lahan tertentu.<sup>36</sup> Penelitian tersebut, dipandang memiliki relevansi dari segi tema dengan penelitian yang dilakukan penulis khususnya pada sub tema bagian spasial yang digunakan sama-sama menelisik tentang Padang. Disamping itu, kajian tersebut sifatnya lebih makro dalam mengurai tentang penggunaan tata ruang kota Padang, sementara penelitian ini lebih difokuskan pada persebaran permukiman dan pengaruhnya terhadap moda transportasinya semata.

---

<sup>36</sup> Freek Colombijn. 2006. *Paco-Paco (Kota) Padang*. *Op.Cit*; hlm: ix.

Tulisan lainnya dari Freek Colombijn and Joost Coté di tahun 2015 dengan judul “*Modernization of the Indonesian City 1920–1960*”. Tulisan yang mengurai tentang modernisasi kota di Indonesia. Tulisan tersebut, dipandang memiliki relevansi, terutama sekali kajiannya setema dengan yang akan dikaji, yakni tentang kota, sehingga memungkinkan untuk dijadikan rujukan dalam struktur penelitian.

Tulisan Rusli Amran di tahun 1986 dengan judul “*Padang Riwayatmu Dulu*”. Pada bagian pertama buku tersebut, menceritakan bagaimana kondisi kota Padang *tempo doeloe*. Penulisan tersebut, dimulai dengan uraian mengenai persebaran bangunan-bangunan pertama kota Padang. Semua itu berangkat dari sekitaran muara dan pinggir laut. Sibuknya aktivitas pelabuhan yang ada di Batang Arau dalam melayani hilir-mudiknya kapal yang silih-berganti untuk bongkar muat atau bahkan sekedar menurunkan penumpangnya. Lebih lanjut dari tulisan tersebut, diceritakan juga arah persebaran kota, bangunan-bangunannya, serta jalan-jalan utama sebagai fasilitas transportasi hilir-mudiknya para penduduk kota dan seterusnya. Tulisan tersebut dipandang memiliki relevansi, terutama sekali ketika bicara tentang arah utama dari pusat permukiman kota Padang bahkan hingga mengalami perubahan seiring dengan moda transportasi yang kian berkembang juga. Namun, penelitian tersebut hanya dapat dijadikan pijakan awal untuk melihat kota Padang di tahun 1957 dan seterusnya, dikarenakan karya tersebut terbatas di tahun-tahun sebelum 1957.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Rusli Amran. 1986. *Padang Riwayatmu Dulu*; hlm: 11.

Berikutnya tulisan Haryani di tahun 2011 dengan judul bukunya “*Bunga Rampai Tata Ruang Kota Padang*”. Uraian yang memuat persoalan-persoalan pemanfaatan tata ruang di kota Padang hingga permasalahan yang terjadi baik dari aspek sosial, budaya, perencanaan kota dan pemanfaatan ruang kota. Bahkan kajiannya melampaui hingga tata ruang pasca gempa 30 September 2009. Tulisan tersebut dipandang memiliki relevansi dengan topik penelitian ini, mengingat terdapat kajian yang berdekatan dengan permasalahan penelitian yakni tentang tata ruang, yang erat kaitannya dengan persebaran pemukiman dan pembangunan jalan-jalan sebagai jalur transportasi. Selanjutnya, menjadi hal menarik untuk dilihat terutama pada bagian penelusuran mengenai moda transportasi yang diteliti.<sup>38</sup>

Karya Mestika Zed di tahun 2009 dengan judul “*Kota Padang Tempo Doeloe (Zaman Kolonial)*”. Tulisan tersebut, berupaya menyoroti sejarah pertumbuhan kota Padang menjadi kota yang modern sejak awal abad ke-20 dan peran strategis yang dimainkan Padang, baik sebagai pusat pemerintah dan pusat komersial Sumatera Barat sejak lama, maupun sebagai salah satu pusat kegiatan kaum pergerakan nasional di daerah tersebut sejak awal abad ke-20. Hal mendasar yang dilihat pertama kali, morfologi kota Padang awal abad ke-20 dan pertumbuhan administrasi kolonial di dalam kota. Sesudah itu, dilanjutkan dengan sejarah pertumbuhan gerakan-gerakan nasional-lokal dari berbagai cabang aliran sampai pada masa pendudukan Jepang. Pada bagian akhirnya ditutup dengan fase

---

<sup>38</sup> Haryani. 2011. *Bunga Rampai Tata Ruang Kota Padang*; hlm: v.



transisi radikal dari zaman pendudukan Jepang ke zaman Republik.<sup>39</sup> Tulisan tersebut, memiliki relevansi dengan topik yang akan diangkat terutama sekali pada bagian permasalahannya. Tatkala dalam salah satu bab dibicarakan tentang morfologi kota Padang, bagian itu penting dijadikan rujukan untuk menentukan awal dan arah perkembangan pemukiman dan moda transportasi yang menyertainya.

Karya Purnawan Basundoro di tahun 2015 dengan judul “*The Two alun-alun of Malang (1930–1960)*”. Tulisan yang menguraikan seperti apa alun-alun kota Malang tahun 1930-1960. Pertanyaan spesifik dalam karya tersebut, bagaimana uraiannya ke ha-hal yang terjadi di Indonesia selama 1930-1960, kekuatan simbolis dari alun-alun memberikan efek pada persepsi dan interpretasi oleh warga kota Malang, serta orang Malang menafsirkan makna alun-alun dari waktu ke waktu, dan berdasarkan persepsi dan interpretasi mereka tentang alun-alun, kegiatan apa (perubahan) yang telah dilakukan di sana. Tulisan tersebut dipandang memiliki relevansi, terutama sekali kajiannya setema dengan yang akan dikaji, yakni tentang kota, sehingga menjadi referensi yang cukup berharga untuk dirujuk, terutama sekali bagian struktur penulisannya, disamping yang tidak kalah menariknya sebagai bahan perbandingan dalam melihat perubahan yang terjadi dari sebuah tata ruang kota.

Karya Dodi Fadli di tahun 2012 dengan judul “Sistem Pelayanan Spasial Pasar Tradisional di Kota Padang Sebelum dan Sesudah Gempa Bumi 30 September 2009”. Tesis Program Studi Magister Perencanaan Kota dan Daerah

---

<sup>39</sup> Mestika Zed. 2009. “Padang Tempo Doeloe (Zaman Kolonial)”; hlm: 2.



Fakultas Teknik UGM tersebut, bertujuan untuk; (1) Mengetahui sistem pelayanan spasial pasar tradisional dalam artian distribusi barang dan layanan konsumen di Kota Padang sebelum dan sesudah gempa bumi 30 September 2009. (2) Mengidentifikasi perubahan yang terjadi setelah gempa bumi serta mengidentifikasi faktor pendukung sistem pelayanan spasial pasar tradisional yang mempengaruhi perubahan tersebut.<sup>40</sup> Selain itu, dalam salah satu sub bab dalam karya tersebut yakni tentang morfologi kota Padang. Penelitian tersebut dipandang memiliki relevansi, tatkala dalam salah satu bab dibicarakan tentang morfologi kota Padang, bagian itu penting dijadikan rujukan untuk menentukan awal dan arah perkembangan pemukiman dan moda transportasi yang menyertainya kota Padang 1957-2017. Disamping itu juga, dapat membantu memberikan gambaran situasi bahkan hingga perubahan yang di alami kota Padang pasca gempa bumi 2009.

Sebuah otobiografi yang dieditori oleh Hasril Chaniago & Eko Yanche Edrie dengan judul "*Hasan Basri Durin: Sebuah Otobiografi*". Buku tersebut mengupas tentang perjalanan hidup seorang tokoh yang pernah berpengaruh di kota, tingkat Daerah Sumatera Barat, bahkan hingga level nasional. Mulai dari masa kecilnya hingga berkarir dari tingkat terendah, menjadi Pejabat Walikota Padang, hingga Walikota definitif, menjadi gubernur Sumatera Barat, serta menjadi menteri agrarian kabinet reformasi. Perjalanan demi perjalanan hidupnya di beberapa sisi, memiliki relevansi dengan topik penelitian ini, terutama sekali ketika menyinggung soal Padang sebelum tahun 1970-an hingga 1980-an dan

---

<sup>40</sup> Dodi Fadli. 2012. "Sistem Pelayanan Spasial Pasar Tradisional di Kota Padang Sebelum dan Sesudah Gempa Bumi 30 September 2009". *Op.Cit*; hlm: 12.

bahkan dalam salah satu bab otobiografi tersebut, menempatkan sub judul “pemekaran kota Padang”. Selaku pengambil kebijakan kala itu, menjadi rujukan yang menarik untuk di dalam nantinya dari perspektif pemerintah terhadap kajian topik persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang, terutama ketika bicara pada bagian pemekaran.<sup>41</sup>

Selain tulisan-tulisan di atas, terdapat juga karya-karya lain yang lebih spesifik mengkaji tentang topik pemukiman dan transportasi. Adapun karya-karya yang dimaksudkan, seperti:

Karya Fitriana Syahara & Yurni Suasti ditahun 2010 dengan judul “Analisis Perkembangan kota Padang Menggunakan Citra Satelit”. Laporan penelitian tersebut, menguraikan pola dan arah perkembangan kota Padang dalam upaya menemukan faktor alam dan faktor manusia (*man made/artificial factor*) sebagai *internal factor*, serta *external factor* yang berpengaruh terhadap perkembangan kota Padang. Penelitian tersebut, dipandang memiliki relevansi dengan topik yang diangkat terutama sekali berkenaan dengan permasalahan penelitian. Dalam laporan penelitain tersebut, diutarakan bagaimana arah dan pola perkembangan kota Padang. Penting dijadikan sebagai rujukan untuk mengurai persebaran permukiman dan moda transportasi sebagaimana topik yang diangkat.<sup>42</sup>

Modul yang ditulis oleh Rudolf Petersen direvisi tahun 2004 dengan judul “Perencanaan Tata Ruang Kota dan Transportasi Perkotaan: Modul 2a

---

<sup>41</sup> Hasril Chaniago & Eko Yanche Edrie.-----.*Hasan Basri Durin: Sebuah Otobiografi*; hlm: xiii.

<sup>42</sup>Fitriana Syahar & Yurni Syuasti. 2010. “Analisis Perkembangan Kota Padang Menggunakan Citra Satelit”; hlm: iii.

Transportasi Berkelanjutan sebuah Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-Kota Berkembang”. Tulisan yang mengurai bagaimana proses menciptakan dan melestarikan lingkungan layak huni, hingga perencanaan tata ruang (guna lahan) dan transportasi yang berperan menjaga keseimbangan antara kebutuhan akan ruang kota yang terbatas. Disamping itu, sebagai fasilitas untuk mengakses informasi dalam menyikapi keterkaitan antara struktur guna lahan dan transportasi. Kemudian, sebagai strategi untuk mendukung realisasi dari transportasi dan perencanaan tata ruang kota yang lebih berkelanjutan. Modul tersebut dipandang memiliki relevansi dengan topik permasalahan yang dikaji, terutama sekali dari segi realisasi transportasi dan perencanaan tata ruang kota yang lebih berkelanjutan. Bagian tersebut, dapat dijadikan rujukan tatkala melihat persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang.<sup>43</sup>

## 1.6 Kerangka Analisis

Kajian mengenai persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang tahun 1957-2017 masuk dalam ranah kajian sejarah kota. Langkah yang sangat penting dalam membuat analisis sejarah adalah menyediakan suatu kerangka pemikiran yang mencakup berbagai konsep dan teori yang dipakai dalam membuat analisis tersebut<sup>44</sup>. Berdasarkan alasan tersebut, sehingga dipandang penting untuk menetapkan teori dan konsep-konsep yang dipergunakan dalam mengkaji pokok permasalahan penelitian. Konsep-konsep yang

---

<sup>43</sup> Rudolf Petersen. 2004. “Perencanaan Tata Ruang Kota dan Transportasi Perkotaan: Modul 2a Transportasi Berkelanjutan sebuah Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-Kota Berkembang” Modul; hlm: 1.

<sup>44</sup> Sartono Kartodirjo. 2014. *Pemikiran Dan Pengembangan Historiografi Indonesia (edisi revisi)*; hlm: 60.



dimaksudkan seperti; Persebaran, Permukiman, Kota, Perkembangan, dan Transportasi. Lebih rinci dari penjelasan konsep itu, sebagaimana dalam uraian berikut:

*Pertama*, Konsep Persebaran. Persebaran berasal dari kata dasar sebar. Persebaran adalah sebuah *homonim* karena artinya memiliki ejaan dan pelafalan yang sama tetapi maknanya berbeda. Persebaran memiliki arti dalam bidang ilmu *perdagangan*. Persebaran memiliki arti dalam kelas *nomina* atau kata benda sehingga persebaran dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan<sup>45</sup>.

*Kedua*, Konsep Permukiman. Kata “permukiman” memiliki kemiripan dengan kata “pemukiman”, namun keduanya berbeda dalam penggunaannya kala dalam konteksnya masing-masing. Kata permukiman digunakan dalam konteks tempat atau daerah perumahan, sedangkan kata pemukiman kecenderungannya digunakan dalam konteks proses memukimkan.<sup>46</sup> Dalam penelitian ini konsep permukiman dipilih untuk menjelaskan tempat atau daerah perumahan yang telah ada sebagai tempat tinggal masyarakat kota Padang.

Permukiman adalah kawasan perumahan lengkap dengan prasarana lingkungan, prasarana umum, dan fasilitas umum, serta fasilitas sosial yang mengandung keterpaduan kepentingan maupun keselarasan pemanfaatan sebagai lingkungan kehidupan. Memberikan ruang gerak sumber daya dan pelayanan bagi peningkatan mutu kehidupan serta, kecerdasan warga penghuni. Fungsinya sebagai ajang kegiatan kehidupan sosial, budaya, dan ekonomi.

---

<sup>45</sup> KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) *online*.

<sup>46</sup> *Ibid*; KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) *online*.



Dalam UU No. 4 tahun 1992 tentang Perumahan dan Permukiman itu, terdapat pengertian-pengertian sebagai berikut; (1) Rumah merupakan bangunan yang berfungsi sebagai tempat tinggal/hunian dan sarana pembinaan. Rumah juga merupakan bagian yang tidak dapat dilihat sebagai hasil fisik yang rampung semata, melainkan merupakan proses yang berkembang dan berkaitan dengan mobilitas sosial-ekonomi penghuninya dalam suatu kurun waktu; (2) Perumahan merupakan kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal/hunian yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana lingkungan; (3) Permukiman merupakan bagian dari lingkungan hidup diluar kawasan lindung (kota dan desa) yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal/hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan<sup>47</sup>.

*Ketiga, Konsep Kota.* Dalam pengertian geografis, kota adalah suatu tempat yang penduduknya rapat, rumah-rumahnya berkelompok kelompok, dan mata pencaharian penduduknya bukan pertanian. Sementara menurut Bintarto, kota dalam tinjauan geografi adalah suatu bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar, dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistik dibandingkan dengan daerah dibelakangnya. Dalam perkembangannya, konsep-konsep kota paling tidak dapat dilihat dari 4 sudut pandang, yaitu segi fisik , administratif, sosial, dan fungsional.

Dengan banyaknya sudut pandang dalam membatasi kota, mengakibatkan pemahaman kota dapat berdimensi jamak dan selama ini tidak

---

<sup>47</sup> Undang-undang No. 4 tahun 1992 tentang Perumahan dan Permukiman.

satupun batasan tolak ukur kota yang dapat berlaku secara umum. Kota dalam tinjauan fisik atau morfologi menekankan pada bentuk-bentuk kenampakan fisik dari lingkungan kota. Smailes memperkenalkan 3 unsur morfologi kota yaitu penggunaan lahan, pola-pola jalan, dan tipe atau karakteristik bangunan. Sementara itu, Conzen juga mengemukakan unsur-unsur serupa dengan yang dikemukakan Smailes, yaitu *plan, architectural style and land use*.

Berdasarkan pada berbagai macam unsur morfologi kota yang dikemukakan, terlihat bahwa secara umum unsur-unsur morfologi kota berkisar antara karakteristik bangunan, pola jalan, dan penggunaan lahan. Unsur-unsur tersebut yang paling sering digunakan untuk mengenali suatu daerah secara morfologis, kota, atau bukan.

Menurut Hadi Sabari Yunus, secara garis besar ada tiga macam proses perluasan areal perkotaan (*urbansprawl*) yang meliputi; (1) Perembetan konsentris. Jenis perembetan tersebut, berlangsung paling lambat karena perembetan berjalan perlahan-lahan, terbatas pada semua bagian luar penampakan fisik kota. Hasilnya bentuk kota yang relatif kompak dan peran transportasi tidak begitu besar; (2) Perembetan memanjang. Tipe tersebut dikenal dengan *ribbon development linear* yang menunjukkan, ketidakmerataan perembetan areal perkotaan di semua bagian sisi luar dari kota utarna. Perernbetan paling cepat terlihat disepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari dari pusat kota. Perembetan tersebut dipandang tepat untuk digunakan dalam penelitian ini; (3) Perembetan yang meloncat. Tipe tersebut, dikenal sebagai *leaf ftog development* dan dianggap paling merugikan. Sebab, perembetannya tidak

efisien dalam arti ekonomis, tidak mempunyai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan terjadi berpencaran secara sporadis dan menyulitkan pemerintah kota untuk membangun prasarana fasilitas kebutuhan hidup penduduknya. Ditambah lagi, tipe tersebut sangat cepat menimbulkan dampak negatif terhadap kegiatan pertanian, menimbulkan kegiatan spekulasi lahan, dan menyulitkan upaya penataan ruang kota.

Dalam melihat variabel yang mempengaruhi proses perkembangan kota menurut Raharjo, paling tidak meliputi; (1) Penduduk, keadaan penduduk, proses penduduk, lingkungan sosial penduduk; (2) Lokasi yang strategis, sehingga aksesibilitasnya tinggi; (3) Fungsi kawasan perkotaan, merupakan fungsi dominan; (4) Kelengkapan fasilitas sosial ekonomi yang merupakan faktor utama timbulnya perkembangan dan pertumbuhan pusat kota; (5) Kelengkapan sarana dan prasarana transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah. Variabel tersebut dipandang relevan untuk digunakan dalam penelitian ini; (6) Faktor kesesuaian lahan; (7) Faktor kemajuan dan peningkatan bidang teknologi yang mempercepat proses pusat kota mendapatkan perubahan yang lebih maju.

Disamping itu, pengkajian sebuah kota, struktur tata ruang kota menjadi penting untuk diikutsertakan. Sebab, struktur tata ruang kota dapat membantu dalam memberi pemahaman tentang perkembangan suatu kota. Menurut Chapin, setidaknya ada tiga teori struktur tata ruang kota yang berhubungan erat dengan perkembangan guna lahan kota dan perkembangan kota, yakni;<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Bakaruddin & Yurni Suasti. 1994. *Dasar-Dasar Geografi Kota*; hlm: 48.



*Pertama*, Teori Konsentrik (*concentriczone concept*) yang dikemukakan EW. Burgess. Dalam teori konsentrik, bentuk guna lahan kota membentuk suatu zona konsentris. Wilayah kota dibagi dalam 5 (lima) zona penggunaan lahan yaitu: (a) Lingkaran dalam terletak pusat kota (*central business distric* atau *CBD*) yang terdiri bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar, dan pusat perbelanjaan; (b) Lingkaran kedua terdapat jalur peralihan yang terdiri dari: rumah-rumah sewaan, kawasan industri, dan perumahan buruh; (c) Lingkaran ketiga terdapat jalur wisma buruh, yaitu kawasan perumahan untuk tenaga kerja pabrik; (4) Lingkaran keempat terdapat kawasan perumahan yang luas untuk tenaga kerja kelas menengah; (5) Lingkaran kelima merupakan zona penglaju yang merupakan tempat kelas menengah dan kaum berpenghasilan tinggi.<sup>49</sup>

*Kedua*, Teori Sektor (*sector concept*) yang dikemukakan oleh Hommer Hoyt. Dalam teori tersebut, wilayah kota dibagi dalam beberapa zona, yaitu; (a) Lingkaran pusat, terdapat pusat kota atau *CBD*; (b) Sektor kedua terdapat kawasan perdagangan dan industri; (c) Sektor ketiga terdapat kawasan tempat tinggal kelas rendah; (d) Sektor keempat terdapat kawasan tempat tinggal kelas menengah; (e) Sektor kelima terdapat kawasan tempat tinggal kelas atas.<sup>50</sup>

*Ketiga*, Teori banyak pusat (*multiple-nuclei concept*) yang dikemukakan oleh R.D.Mc. Kenzie. Teori tersebut, didasarkan pada pengamatan lingkungan sekitar yang sering terdapat suatu kesamaan pusat dalam bentuk pola guna lahan kota, daripada satu titik pusat yang dikemukakan pada teori sebelumnya. Kota

---

<sup>49</sup> *Ibid*; Bakaruddin & Yurni Suasti. 1994. *Dasar-Dasar Geografi Kota*. hlm: 48.

<sup>50</sup> *Ibid*; Bakaruddin & Yurni Suasti. 1994. *Dasar-Dasar Geografi Kota*. hlm: 48.



meliputi pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya.<sup>51</sup>

Kemudian, Chancy Harris dan Edward Ullman yang kemudian membagi kawasan kota menjadi beberapa penggunaan lahan, yaitu; (a) Pusat kota atau CBD; (b) Kawasan perdagangan dan industri; (c) Kawasan tempat tinggal kelas rendah; (d) Kawasan tempat tinggal kelas menengah; (e) Kawasan tempat tinggal kelas atas; (f) Pusat industri berat; (g) Pusat niaga/perbelanjaan lain di pinggiran; (h) Kawasan tempat tinggal sub-urban; (i) Kawasan industri suburban.

Menurut Yunus, tipe-tipe struktur tata ruang kota yang diungkapkan tersebut, merupakan tipe struktur ruang yang berdasarkan pendekatan ekologis. Pendekatan yang memandang manusia sebagai makhluk hidup yang mempunyai hubungan interrelasi dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk penggunaan lahan, seperti untuk proses bertempat tinggal, mengembangkan keturunan, dan tempat mencari makan.<sup>52</sup>

*Keempat, Konsep Perkembangan.* Perkembangan adalah perubahan yang progresif dan kontinyu (berkesinambungan) dalam diri individu mulai lahir sampai mati. Pengertian lainnya yaitu: perubahan-perubahan yang dialami individu atau organisme menuju tingkat kedewasaannya yang berlangsung secara sistematis, progresif, dan berkesinambungan baik menyangkut fisik maupun psikis.

Paling tidak ada tiga poin penting dalam sebuah perkembangan: (1) Sistematis adalah perubahan dalam perkembangan itu bersifat saling ketergantungan atau saling mempengaruhi antara bagian-bagian organisme (fisik

---

<sup>51</sup> *Ibid*; Bakaruddin & Yurni Suasti. 1994. *Dasar-Dasar Geografi Kota*. hlm: 48.

<sup>52</sup> [http://eprints.undip.ac.id/34134/5/1648\\_chapter\\_II.pdf](http://eprints.undip.ac.id/34134/5/1648_chapter_II.pdf).

dan psikis) dan merupakan satu kesatuan yang harmonis; (2) Progresif: perubahan yang terjadi bersifat maju, meningkat, dan mendalam baik secara kuantitatif (fisik) maupun kualitatif (psikis); (3) Berkesinambungan: perubahan pada bagian atau fungsi organisme berlangsung secara beraturan.<sup>53</sup>

*Kelima*, Konsep Transportasi. Kata transportasi berasal dari bahasa Latin yaitu *transportare*, yang mana *tras* mengangkut atau membawa. Berdasarkan asal kata tersebut, dapat dikatakan bahwa transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Singkatnya membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Sementara menurut Salim, transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain. Sementara menurut Miro, transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sejalan dengan itu, Nasution juga mengartikan bahwa transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>54</sup>

Berdasarkan pengertian dan pendapat tersebut, dapat dikatakan bahwa transportasi merupakan proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan dimana proses itu tidak bisa dilepaskan dari

---

<sup>53</sup> H. Syamsu Yusuf LN. 2006. *Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja*.

<sup>54</sup> Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*; hlm: 2.

keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi yang dimaksudkan untuk mempermudah manusia dalam melaksanakan aktivitas kesehariannya, memiliki unsur-unsur yang meliputi:

1. Ada muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

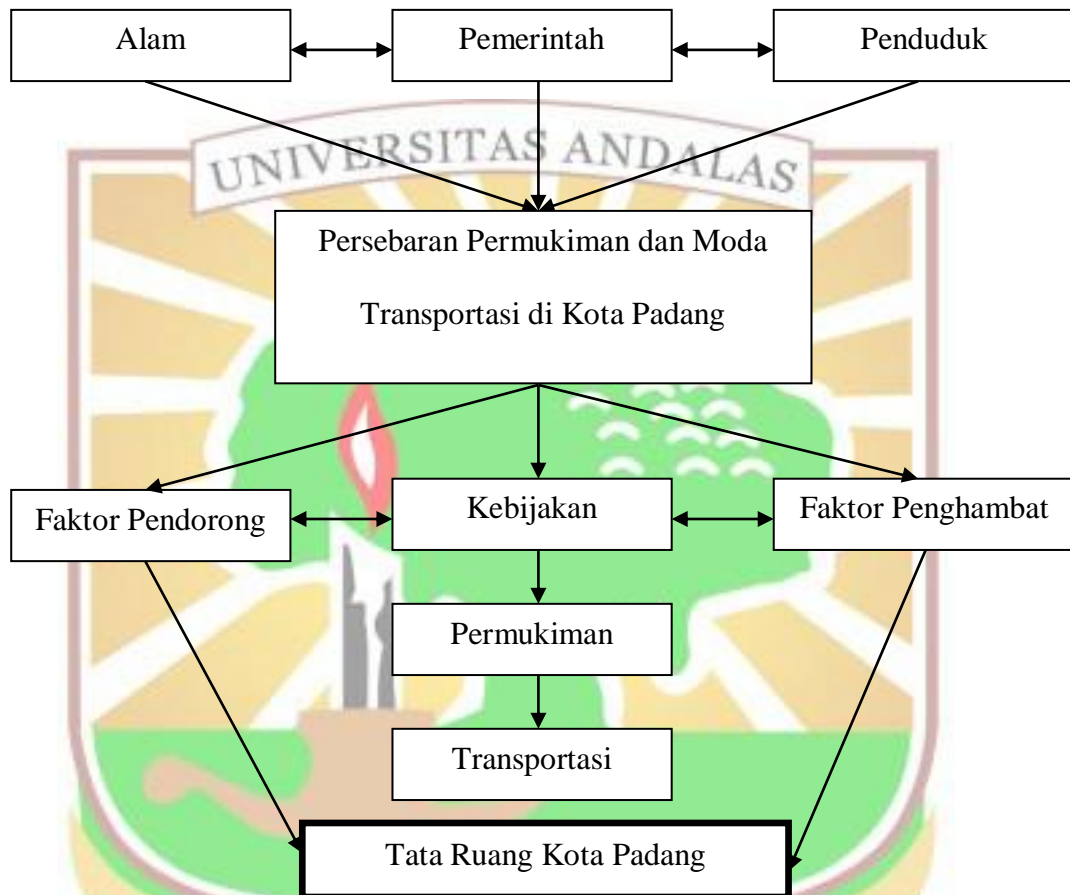
Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya ada salah satu saja komponen tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan gerakan secara statis, akan tetapi transportasi akan mengalami perkembangan dan kemajuan dari waktu ke waktu, baik sarana dan prasarannya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.<sup>55</sup>

Berdasarkan pemaparan konsep-konsep sebelumnya, dapat dirangkai kerangka analisis dari penelitian ini. Kerangka analisis yang dimaksudkan penting keberadaannya sebagai penjelasan dari alur berpikir sebagai panduan dalam melakukan penelitian. Di samping itu, untuk mempermudah dalam menganalisis

---

<sup>55</sup> *Ibid*; Andriansyah. 2015. *Manajemen Trasportasi Dalam Kajian dan Teori*; hlm: 2.

nantinya. Adapun kerangka analisis yang dipandang sesuai dengan penelitian ini, sebagai berikut:



Dalam upaya mengurai persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang tahun 1957-2017, hal yang pertama dilakukan ialah dengan menguraikan kondisi politik di ranah Minangkabau dalam situasi sebelum PRRI, masa PRRI dan Pasca PRRI. Kemudian beranjak pada kebijakan-kebijakan yang diambil oleh pemerintah provinsi Sumatera Barat terhadap situasi politik yang berkecamuk dan dampaknya terhadap persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang.



Imbas dari kebijakan tersebut, menjadikan kota Padang sebagai ibukota Provinsi Sumatera Barat, yang sebelumnya berada di Bukittinggi. Demikian halnya juga dari segi pendidikan salah satunya perguruan tinggi di daerah-daerah dipandang belum kondusif untuk melangsungkan perkuliahan. Padang sebagai tujuan utama peralihan pusat-pusat pendidikan tersebut, seperti Perguruan Tinggi Kedokteran yang di Bukittinggi, dan PTPG Batusangkar. Disamping kota Padang sudah lebih siap untuk menampung dalam melanjutkan pendidikan, sehingga berdampak pada lonjakan migrasi penduduk. Migrasi dari berbagai daerah ke kota Padang dengan maksud menempuh pendidikan, menjawab mengenai dinamika persebaran permukiman dan moda transportasi yang berkembang di kota Padang.

Arus migrasi penduduk tujuan kota Padang semakin meningkat seiring menjadi jantungnya pemerintahan provinsi dan pusat pendidikan, sehingga jumlah penduduk bertambah dari tahun ke tahun. Hal tersebut, berdampak pada keterbatasan akan ruang kota. Pada tahun 1980-an pemerintah mengeluarkan kebijakan perluasan atau pemekaran kota Padang dengan mengatur batas administratif dengan kabupaten Padang Pariaman. Kebijakan pemerintah untuk perluasan atau pemekaran kota Padang tersebut, membuka angin segar bagi persebaran permukiman baru untuk menampung migrasi penduduk sebelumnya. Demikian halnya juga dengan moda transportasi yang kian dirasakan makin terbatas baik dari segi jumlah, maupun rute, sehingga memungkinkan juga menambah atau bahkan menyesuaikan moda dan menambah rute transportasinya.

Memasuki tahun 2009, kota Padang khususnya ditimpa bencana alam berupa gempa bumi, menjadikan perubahan arah kebijakan pemerintah kota

terutama sekali terkait dengan pemukiman dan transportasi. Keadaan alam tersebut, merubah tata ruang di kota Padang yang pemanfaatan lahanya mengejar ke wilayah batas kota bagian Timur.

### 1.7 Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan merujuk pada prosedur resmi penelitian sejarah. Oleh sebab itu, metode yang digunakan tentunya dengan metode Penelitian Sejarah<sup>56</sup> sebagai hasil konsensus sebelumnya dari para sejarawan, baik dalam maupun luar negeri.<sup>57</sup> Adapun langkah-langkah dalam penelitian sejarah yang digunakan meliputi empat tahapan, agar sampai pada penulisan (historiografi), yaitu: Heuristik (pengumpulan data/sumber), Kritik Sumber, Interpretasi, dan Historiografi (penulisan).<sup>58</sup> Berikut akan diuraikan tahapan atau langkah penelitian sejarah yang lebih taktis terhadap penelitian yang dilakukan:

*Pertama*, Heuristik merupakan tahap pengumpulan data penelitian untuk mendapatkan sumber yang bersifat primer maupun sekunder. Mengumpulkan data atau sumber dilakukan dengan cara studi kearsipan, studi pustaka, dan studi lapangan, serta studi wawancara. Usaha tersebut, dilakukan untuk menemukan sumber baik lisan dan maupun tulisan.

Studi kearsipan dilakukan ke berbagai tempat seperti Gedung Kearsipan Sumatera Barat dan GAS (Galeri Arsip Statis) Kota Padang. Selain itu, dilakukan juga penggalian arsip ke instansi-instansi pemerintahan, seperti

---

<sup>56</sup> Penelitian Sejarah adalah proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses yang disebut historiografi atau penulisan sejarah.

<sup>57</sup> Louis Gottschalk. 1975. *Mengerti Sejarah*; hlm: 17.

<sup>58</sup> Helius Syamsudin. 2007. *Metodologi Sejarah*; hlm: 159.

Kantor Walikota Padang, Kantor Dinas Perhubungan Kota Padang, Dinas Prasaranan Jalan, Tata Ruang & Pemukiman Provinsi Sumatera Barat. Penelusuran juga dilakukan ke kantor Badan Pusat Statistik Kota Padang dan tempat-tempat yang dianggap relevan nantinya. Dalam upaya menggali data tentang perubahan pola permukiman dan moda transportasi di kota Padang dari tahun 1957-2017.

Penelusuran selanjutnya dilakukan studi kepustakaan. Studi tersebut dilakukan guna mendapatkan bahan-bahan yang relevan seperti buku-buku, jurnal, majalah atau surat kabar, artikel, skripsi, tesis ataupun berita-berita yang terdapat dalam internet sebagai bahan rujukan. Kegiatan tersebut dilakukan dengan menggalinya pada Perpustakaan Daerah Sumatera Barat, Labor Sejarah, Ruang Baca Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Pascasarjana & Prodi S2 di Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Perpustakaan FIS Universitas Negeri Padang, Perpustakaan Pusat Universitas Negeri Padang, dan perpustakaan perguruan tinggi lainnya, yang dipandang dapat menyediakan bahan-bahan dimaksud.

Langkah berikutnya yang dilakukan dalam upaya memperoleh jenis data lisan sebagai pendukung data-data tulisan sebelumnya, maka dilakukan wawancara. Caranya turun langsung ke lapangan dan menemui sumber primer yang dianggap mampu menjelaskan hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan. Wawancara dilakukan dengan pihak terkait yang dapat memberi informasi berhubungan dengan permasalahan. Jenis wawancara yang dilakukan terstruktur yakni, terlebih dahulu menyiapkan pertanyaan-pertanyaan yang sesuai



dengan permasalahan, disamping itu juga ada kalanya juga mengajukan pertanyaan baru apabila selama proses wawancara ditemui data-data baru. Semua itu dilakukan secara terbuka, dimana para informan tahu bahwa mereka sedang diwawancarai dan mengetahui pula maksud dan tujuan wawancara tersebut<sup>59</sup>.

Adapun sasaran sementara yang dapat dipetakan untuk tujuan wawancara, diantaranya: Ketua Organda kota Padang atau yang mewakili, Pimpinan Dishub Kota Padang atau yang mewakili, Kepala BPS kota Padang atau yang mewakili, Kepala BAPPEDA atau yang mewakili, tak ketinggalan juga dengan pelaku usaha dan pengemudi serta pengguna transportasi kota Padang. Wawancara yang tidak kalah pentingnya juga terhadap para sejarawan yang dipandang memahami konsentrasi kota Padang.

*Kedua*, Kritik Sumber dilakukan untuk menguji dan memverifikasi data hingga mendapatkan kebenaran dari sumber-sumber yang ada, untuk kemudian melahirkan suatu fakta. Kritik itu terdiri atas dua macam, yakni: Kritik Internal dan Kritik Eksternal. Kritik Internal ditujukan untuk melihat kredibilitas dari sumber tersebut. Kritik Eksternal ditujukan untuk melihat keotentikan atau keaslian sumber, dapat dilakukan dengan meneliti kertasnya, tintanya, hurufnya, dan semua penampilan luarnya. Berdasarkan sumber tersebut didapatkan fakta sejarah yang dapat dipertanggung jawabkan kesahihannya. Dalam tahap ini hal yang dilakukan adalah dengan pengujian keautentikan dokumen-dokumen yang diperoleh, tulisan-tulisan, serta hasil hasil wawancara. Kemudian membandingkan data-data yang di temukan dari berbagai sumber baik dokumen-dokumen maupun

---

<sup>59</sup> Lexy J. Moleong. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*; hlm: 187

dengan tulisan-tulisan, maupun pernyataan-pernyataan dari hasil wawancara, yang terkait dengan persebaran perkembangan pemukiman dan moda transportasi kota di Padang tahun 1957-2017.

*Ketiga*, Interpretasi berupa penafsiran yang berkaitan dengan fakta-fakta sejarah. Interpretasi terdapat dua komponen yaitu analisis dan sintesis. Analisis yaitu menghubungkan antara beberapa fakta yang ada sehingga terjadi hubungan kausalitas yang kompleks dan saling mempengaruhi, sedangkan sintesis merupakan hasil dari pertanyaan analisis. Dalam kaitan dengan penelitian, hal yang dilakukan adalah dengan menghubungkan fakta-fakta yang telah diperoleh dari setelah proses kritik sumber sebelumnya terkait dengan persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang tahun 1957-2017, untuk kemudian mengaitkan dengan pertanyaan-pertanyaan penelitian, yang pada akhirnya memperoleh hubungan kausalitas dari setiap fakta untuk menghasilkan fakta sejarah yang akurat.

*Keempat*, Historiografi (penulisan kembali), data yang telah diuji kebenarannya dirangkai dan dihubungkan dengan konsep dan teori yang ditemukan. Setelah didapatkan fakta sejarah yang akurat maka, dilakukan penulisan sejarah dalam bentuk tulisan ilmiah sesuai dengan aturan yang berlaku dalam penulisan suatu karya ilmiah seputar persebaran permukiman dan moda transportasi di kota Padang tahun 1957-2017.

## **1.8 Sistematika Penulisan**

Bab I berupa pendahuluan yang sub babnya berisi latar belakang, rumusan dan batasan masalah, tujuan, dan manfaat penelitian yang akan dicapai,

kajian pustaka terhadap karya-karya yang dipandang relevan dengan penelitian, dan kerangka analisis sebagai kerangka berpikir peneliti, serta metode penelitian sebagai cara yang ditempuh dalam melakukan penelitian.

Bab II mengenai gambaran umum kota Padang yang sub babnya meliputi: sekilas sejarah kota Padang, penjelasan tentang kondisi geografis dan administratif kota Padang, penduduk, dan perekonomian, serta struktur pemerintahan kota Padang.

Bab III mengenai kawasan permukiman kota Padang yang sub babnya meliputi: perjalanan kota yang melatar belakangi penetapan hari jadi kota Padang 7 Agustus 1669, asal usul penduduk kota Padang, dan permukiman di kota Padang, serta bangunan penting di kota Padang.

Bab IV mengenai moda transportasi di kota Padang yang sub babnya meliputi: Jalan di kota Padang, nama jalan dulu dan sekarang di kota Padang, pembagian jalan di kota Padang, dan moda transportasi di kota Padang, serta problematika moda transportasi dalam pencatatan surat kabar.

Bab V merupakan pembahasan mengenai relasi persebaran permukiman dengan moda transportasi yang sub babnya meliputi; Padang sebelum tahun 1957, Invasi kota tahun 1957-1979, Perluasan kota tahun 1980-2019, Mitigasi bencana tahun 2009-2017, dan Buah relasi persebaran permukiman dan moda transportasi.

Bab VI atau penutup berisi seputar kesimpulan penelitian.