

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pariaman merupakan salah satu daerah yang terletak di pesisir barat pulau Sumatera. Daerah ini dahulunya banyak terdapat pelabuhan sehingga, Pariaman dijadikan tempat untuk mengumpulkan dan menimbun komoditas eksport yang nantinya akan dibawa ke daerah pedalaman. Hal ini menjadikan Pariaman sebagai salah satu daerah penting di Sumatera Barat.

Pada abad ke-19, jaringan antara satu daerah dan daerah lain di Sumatera Barat semakin lancar. Hal ini di karenakan Pemerintah Hindia Belanda membangun jalan raya dan jalur kereta api. Pariaman sebagai daerah yang mempunyai potensi sumber daya alam, juga dilalui oleh jalur kereta api yang menghubungkannya ke daerah lain.

Sumber daya alam yang di miliki daerah Pariaman adalah kelapa dan kopra, maka pemerintah Hindia Belanda membangun stasiun di kawasan Pariaman tengah untuk mendukung operasional kereta api dalam mengangkut komoditas tersebut dan penumpang. Stasiun kereta api Pariaman ini dibangun pada masa pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1906 dan selesai dibangun pada tahun 1908 dengan ruas jalur Lubuk Alung – Pariaman.

Stasiun Pariaman menjadi salah satu titik penghubung jalur kereta api wilayah Pariaman ke daerah lainnya di Sumatera Barat. Komoditas Pariaman seperti kelapa, kopra dan minyak kelapa, dibawa ke luar daerah Pariaman seperti daratan tinggi atau *darek* dengan moda transportasi kereta api<sup>1</sup>. Sebelumnya

---

<sup>1</sup>Kiswati, “Jalan Kereta Api Padang-Pariaman dan Perkembanganya 1950-1980”, *Skripsi* (Padang : Universitas Andalas , 1997)

Pengangkutan komoditas Pariaman dan barang-barang lainnya menggunakan pedati dan dirasa lagi tidak efektif dan efisien. Selain jarak yang jauh dan besaran ongkos menjadikan harga barang yang tinggi.<sup>2</sup>

Selanjutnya tahun 1908 jalur kereta api Pariaman tersebut dilanjutkan ke Sungai Limau yang selesai dibangun pada tahun 1911.<sup>3</sup> Dengan demikian wilayah Pariaman telah terjangkau oleh jalur kereta api sampai ke Sungai Limau. Sehingga wilayah Pariaman terhubung dengan Kota Padang dan daerah keresidenan Sumatera Barat lainnya. Jalur kereta api dibangun sebagai alat transportasi atau alat angkut barang komoditas di Pariaman. Komoditasnya di antara lain adalah kelapa, kopra dan minyak kelapa. Kopra sebagai bahan pembuatan sabun dan minyak kelapa diangkut ke Padang, sementara kelapa dan minyak kelapa diangkut ke daerah *darek*. Pengangkutan barang komoditas tersebut sebelumnya menggunakan transportasi tradisional yaitu pedati yang dinilai kurang efektif dan efisien serta ongkos yang tinggi. Pembangunan jalur kereta api beriringan dengan dibangunnya stasiun kereta api di Kota Pariaman. Stasiun kereta api Pariaman diresmikan pada 1908.

Stasiun kereta api Kota Pariaman berada pada ketinggian +2 meter. Stasiun tersebut menjadi titik pendistribusian barang dan sebagai tempat pengumpulan atau titik kumpul orang dan barang komoditas Pariaman. Sehingga, di stasiun kereta api tersebut dibangun gudang tempat pengumpulan kopra dan barang komoditas lainnya dari daerah sekitar Kota Pariaman.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup>S.A. Reitsma, *Staatspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875-1925* (Den Haag: Topografische Inrichting Weltevreden, 1925) hlm 8

<sup>3</sup>S.A. Reitsma, *De Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust (S.S.S.)*, (Den Haag: Moorman, 1943)

<sup>4</sup>Risnarwati, "Produksi dan Perdagangan Kopra di Pariaman 1900-1933", *Skripsi* (Padang : Universitas Andalas, 1998)

Stasiun Pariaman termasuk kategori Halte dalam jalur transportasi kereta api. Hal ini dapat dibuktikan dengan stasiun Pariaman tidak adanya depo lokomotif.<sup>5</sup> Jalur kereta api Pariaman- Padang merupakan sebuah lintas cabang.<sup>6</sup> Sehingga sarana dan prasarana serta fasilitasnya seperti stasiun dan metode pengoperasiannya sederhana. Pada tahun 1942 ada 5 kategori.<sup>7</sup> Kelas stasiun ini berdasarkan fasilitas dan aktifitas stasiun. Kelas stasiun seperti Stasiun Sawahlunto dan Stasiun Kampung Durian adalah stasiun kelas *Stopplaats*,<sup>8</sup> sedangkan Stasiun Pariaman dikelaskan sebagai Halte.<sup>9</sup> Sumatera Barat memiliki 20 Stasiun dan 5 Halte hingga tahun 2021.<sup>10</sup>

Stasiun di Sumatera Barat umumnya memiliki bentuk bangunan yang bergaya khas bangunan Belanda termasuk stasiun kereta api Pariaman. Stasiun Kota Pariaman merupakan salah satu stasiun yang tidak memiliki banyak perubahan. Sehingga stasiun kereta api ini bisa dibidang jauh dari standar stasiun kereta api pada umumnya yang saat ini memiliki mushala, tempat menyusui, kantin dan fasilitas lainnya. Hal ini dikarenakan gedung stasiun yang tidak terlalu besar dan ruangan yang sedikit. Namun, perannya memiliki perubahan dari masa kemasa.

---

<sup>5</sup>Depo lokomotif adalah bengkel perbaikan dan perawatan lokomotif, khususnya kereta api. Lihat <https://hendriyana90.wordpress.com/dipo-lokomotif/> di akses pada 15 Oktober 2021.

<sup>6</sup>Lintas cabang adalah lintas jalur kereta api yang pembangunan dan operasionalnya atas dasar pertimbangan ekonomis. Lihat Kiswati, *Op. Cit.*, hlm 69.

<sup>7</sup>Iwan Hermawan, "Penempatan Pemberhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung-Labuan" *Jurnal Balai Arkeologi Bandung* (Bandung, 2016). Kategori stasiun yaitu St (*Station*) artinya Stasiun besar; H (*Halte*) artinya Stasiun Kecil; S (*Stooplats*) artinya Station; Osp (*Onbemand Stooplats*) artinya Stasiun dilayani petugas; dan Bps (*Bemand Stooplats*) yang artinya Stasiun tidak dilayani petugas. Halte tidak jauh berbeda dengan *Stopplaats*, yaitu melayani perjalanan kereta api. Kesibukan antara *Stopplaats* lebih tinggi dibanding Halte. Halte melayani naik turun barang dan penumpang, bongkar muat kereta barang dan persilangan perjalanan kereta api.

<sup>8</sup>*Koloniaal Versla, 27-11-1908 & Sumatra Bode, 23-11-1910*

<sup>9</sup> Lihat Iwan Hermawan, *Op. Cit.*, hlm 11.

<sup>10</sup>*Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 33 Tahun 2011 Tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api*

Peran stasiun kereta api Pariaman pada masa Hindia Belanda banyak digunakan untuk mengumpulkan hasil bumi di Pariaman. Pada masa kedudukan Jepang tahun 1942-1945 aktifitas perkeretaapian macet terutama untuk mengangkut komoditas daerah Pariaman. Pada masa ini transportasi digunakan untuk kepentingan perang. Hal ini dikarenakan ciri ekonomi perang Jepang dimana kepentingan mobilitas militer.<sup>11</sup>

Pada tahun 1945, tepatnya pada tanggal 28 September 1945 setelah kemerdekaan Indonesia, lahir lah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) yang berpusat di Bandung.<sup>12</sup> Pada tahun 1950 DKARI berubah menjadi DKA. Pada tahun 1963 berubah menjadi PNKA.

Pada tahun 1950, kereta api sudah difungsikan untuk mengangkut barang dan penumpang kembali. Letak stasiun kereta api Pariaman yang ada di dekat pasar membuat aktifitas di stasiun mulai ramai kembali. Hal ini dapat digambarkan kereta api disediakan gerbong pengangkut barang dan pengangkut penumpang. Peran stasiun dikala itu tempat pemberhentian sekaligus tempat penurunan barang-barang. Saat penurunan barang para pelanggan telah menunggu di stasiun, pembayaran barang dilakukan di sore saat pedagang sudah selesai berdagang. Uang biasanya diserahkan pelanggan kepada petugas stasiun. Hal ini menggambarkan selain tempat penurunan barang, stasiun juga sebagai tempat transaksi.<sup>13</sup>

Peristiwa PRRI yang terjadi pada tahun 1958, membuat wilayah tidak aman. Stasiun kereta api kala itu digunakan untuk menampung pengungsi dan tempat persediaan bahan makanan. Hal ini dikarenakan ketika PRRI di Pariaman,

---

<sup>11</sup>Kiswati, "Jalan Kereta Api Padang-Pariaman dan Perkembangannya 1950-1980", *Skripsi* (Padang : Universitas Andalas , 1997)

<sup>12</sup>Fadly Eka Satria, *Op.Cit.*, hlm 4

<sup>13</sup>Kiswati, *Op.Cit.*, hlm 49

PKI selalu meminta Uang sumbangan dan juga bahan makan kepada masyarakat sekitar, tentara PRRI juga melakukan hal yang sama.<sup>14</sup> Selain itu kereta api dimanfaatkan untuk mengirimkan personil APRI untuk mengamankan daerah pemberontakan.<sup>15</sup> Politik di Sumatera Barat saat itu mempengaruhi perusahaan kereta api.

Pada tahun 1970 perusahaan kereta api berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api. Dengan demikian fungsi kereta api dan stasiun berubah sebagai jasa angkutan umum bagi masyarakat. Namun, minat masyarakat untuk naik kereta api menurun karena kalah bersaing dengan kendaraan bermotor atau angkutan jalan raya seperti mobil, bus dan truk. Sehingga stasiun juga sepi akan pengunjung, hal ini berlangsung sampai tahun 1990-an.

Pada tahun 1990-an, pemerintah Indonesia mencanangkan penambahan devisa memalui pendapatan non-migas, yaitu dari sektor pariwisata.<sup>16</sup> Wilayah Pariaman yang memiliki potensi pariwisata pantai dan pariwisata budaya seperti Tabuik, membuat kereta api semakin banyak diminati. Hal ini secara tidak langsung membuat stasiun ramai akan pengunjung. Untuk melestarikan kereta api di Sumatera Barat pemerintah mengoperasikan kereta api wisata pada tahun 1992, dimana kereta api yang dioperasikan adalah kereta api Pariaman dan Singkarak.<sup>17</sup> Namun, melemahnya ekonomi pada tahun 1998 membuat aktifitas di stasiun

---

<sup>14</sup>Febri Rahmanita Suhari, Hendra Naldi, "Karudin Tarmizi: Tokoh Masa PRRI 1958-1961 Di Kabupaten Padang Pariaman", *Jurnal* (Padang: UNP,2019)

<sup>15</sup>Devis, "Sejarah Ekonomi Kota Padang Abad ke-20",*Skripsi* (Padang: Universitas Andalas, 1990)

<sup>16</sup>Aulia Rahman,"Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010",*Skripsi* (Padang: Universitas Andalas. 2014)

<sup>17</sup>Kiswati, *Op.Cit.*, hlm 57

semakin berkurang karena angka penumpang yang menurun. Hingga tahun 2000-an aktifitas kereta api berjalan stabil.

Daerah ini juga merupakan salah satu destinasi wisata bagi wisatawan lokal maupun wisatawan mancanegara. Destinasi wisata yang disediakan di daerah ini adalah wisata budaya Tabuik, wisata kuliner dan wisata pantai. Hal itu didukung oleh perkembangan stasiun kereta api. Perkembangan itu juga diikuti dengan berkembangnya status Kota Pariaman. Kota Pariaman sebelum menjadi kota otonom, dahulunya merupakan ibukota Kabupaten Padang Pariaman.

Perkembangan Kota Pariaman sebagai pusat pemerintahan terjadi pada masa kepemimpinan Bupati Kabupaten Padang Pariaman dijabat oleh Anas Malik (1980-1990). Ia mengeluarkan kebijakan yang membuat masyarakat sadar akan kebersihan pantai dan laut, bahkan pada masa itu pantai Pariaman disebut toilet terpanjang di dunia. Ia juga menginginkan kawasan pantai Pariaman bersih dan dapat menjadi objek wisata ke depannya.<sup>18</sup>

Perkembangan Pemerintahan Pariaman oleh Bupati Anas Malik yang membuat kebijakan pengembangan objek wisata pantai, yang akhirnya diteruskan dan dilaksanakan oleh pemimpin berikutnya. Keberadaan Kota Pariaman menjadi Kota Wisata didukung oleh adanya stasiun kereta api sebagai tempat berkumpul dan mendatangkan orang dari luar Kota Pariaman.

Akan tetapi pada tahun 2009 terjadi Gempa Bumi di Sumatera Barat yang meluluhlantakkan bangunan sarana dan prasarana lainnya terutama daerah Padang dan Pariaman pusat gempa dan terparah dampaknya. Stasiun kereta api Pariaman mengalami keretakan di beberapa dinding stasiunnya. Kemudian stasiun tersebut

---

<sup>18</sup> Ali Bizar, "Kepemimpinan Bupati Anas Malik Di Kabupaten Padang Pariaman 1980-1990", *Skripsi* (Padang: Universitas Andalas, 2014)

direnovasi termasuk gonjong yang dibangun tahun 1995. Seiring dengan itu, peran stasiun Pariaman tidak lagi sebagai pengumpul atau pendistribusian barang hanya tempat berhenti untuk menurunkan dan menaik penumpang. Hal ini untuk mendukung perkembangan Kota Pariaman sebagai destinasi wisata yaitu wisata pantai, wisata Tabuik dan wisata kuliner. Seiring dengan itu, pemerintah Kota Pariaman pada tahun 2019 menggusur beberapa kios yang berdiri sejajar dan di atas tanah milik PT.KAI. Hal ini guna memperluas bangunan stasiun untuk menambah ruang serta fasilitas agar stasiun tersebut mencapai standar stasiun yang semestinya.<sup>19</sup> Seabad sudah kereta api dan stasiunnya beroperasi namun tidak begitu banyak perubahan fisiknya hanya fungsinya saja yang berubah. Stasiun Kereta Api Pariaman selain menjadi titik awal untuk berangkat stasiun ini juga menjadi titik terakhir, untuk mendatangkan orang dari luar.

Pariaman juga dikenal dengan budaya Tabuik sebagai budaya perayaan Bulan Muharam. Akan tetapi, Budaya Tabuik bergeser dari ritual ke komersial pada tahun 1991 dan menjadi salah satu destinasi wisata Kota Pariaman.<sup>20</sup> Hal ini berdampak pada banyaknya masyarakat menggunakan moda transportasi kereta api ke Pariaman. Sehingga, pemerintah Kota Pariaman membenahi stasiun menjadi stasiun tersebut dengan fasilitas standar dengan fasilitas stasiun kota wisata baik sasran dan prasaranya. Pada masa sekarang budaya Tabuik menjadi potensi wisata budaya yang ada di Pariaman dan membuat Pariaman dikunjungi oleh wisatawan. Sehingga Pemerintah Kota Pariaman beserta PT KAI terus bekerja dan berusaha

---

<sup>19</sup>Eko Fajri, "Perluasan Stasiun, PT KAI Eksekusi Delapan Petak Kios di Pariaman", (klikpositif.com, 3 Desember 2019) diakses pada 8 Oktober 2021

<sup>20</sup>Alfakri, "Perayaan Tabuik di Pariaman Pergeseran Dari Ritual Ke Komersil 1980-1991", *Skripsi* (Padang : Universitas Andalas, 1998)

membenahi stasiun hingga memiliki fasilitas standar stasiun kota wisata. Hal ini dilakukan sematama mata untuk kenyamanan para pengguna moda transportasi kereta api di Pariaman.

Berdasarkan uraian di atas, terlihat bahwa fungsi stasiun kereta api Pariaman mengalami perubahan fungsi sesuai dengan dinamika politik-pemerintahan, dan sosial ekonomi masyarakat setempat. Penulisan ini merupakan penulisan penelitian terdahulu yang dilanjutkan dari penelitian sebelumnya, dimana membahas perkembangan kereta api Pariaman. Namun penelitian ini akan mengkaji secara historis Stasiun kereta api Pariaman dan aspek yang terkait. Sejauh ini belum ada yang membahas tentang Dinamika Stasiun Kereta api Pariaman untuk itu penulis mengajukan penelitian yang berjudul “ **Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Pariaman Tahun 1970-2021**”.

#### **B. Rumusan Masalah**

Penelitian ini mengkaji tentang Dinamika Peran Stasiun Kereta Api Kota Pariaman pada tahun 1970-2021. Batasan Spasial dari penelitian ini adalah Kota Pariaman, dikarenakan Stasiun yang terletak di Pariaman, tepatnya sekarang di Kampung Pondok I, Pariaman Tengah, Pariaman. Batasan Temporal awal dari tahun 1970 karena priode tersebut merupakan tahun dimana orang-orang memilih kendaraan seperti bus dibandingkan kereta api karena dinilai lebih efisien. Batasan temporal akhirnya adalah pada tahun 2021 karena pada priode ini stasiun kereta api diubah secara fisiknya seperti standar pariwisata yang sudah ada.

Permasalahan yang akan ditulis pada penelitian ini dapat dikemukakan dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut:



1. Bagaimana perkembangan Stasiun Kereta Api Pariaman setelah masa Kemerdekaan?
2. Bagaimana peran stasiun kereta api Pariaman setelah Kota Pariaman menjadi destinasi wisata?
3. Bagaimana perubahan pengelolaan stasiun kereta api Pariaman dari sejak tahun 1970-2021?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian yang berjudul *Dinamika Stasiun Kereta Api Pariaman tahun 1970-2021* memiliki tujuan yang diharapkan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perkembangan Stasiun Kereta Api Pariaman setelah masa Kemerdekaan
2. Untuk mengetahui peran stasiun kereta api Pariaman setelah Kota Pariaman menjadi destinasi Wisata
3. Untuk mengetahui bagaimana perubahan pengelolaan Stasiun kereta api Pariaman sejak tahun 1970-2021

#### **D. Tinjauan Pustaka**

Beberapa buku dan tulisan yang membahas tentang stasiun dan perkeretaapian di Sumatera Barat diantaranya PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berjudul *Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia*.<sup>21</sup> Buku ini menjelaskan jenis-jenis stasiun, fasilitas yang ada di stasiun, peraturan dan pelayanan yang harus ada di stasiun, perangkat yang ada di stasiun dan masih banyak lagi.

---

<sup>21</sup>PT Kereta Api Indonesia, *Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia*, (Bandung : PT KAI, 2012)

Lindayanti, dkk yang berjudul *Kota Sawahlunto, Jalur Kereta Api dan Pelabuhan Teluk Bayur: Tiga Serangkai dalam Sejarah Pertambangan Batubara Ombilin di Sumatera Barat*.<sup>22</sup> Buku ini membahas bagaimana awal pembangunan kereta api dikarenakan ditemukannya tambang batubara Ombilin dan kegiatan eksploitasi oleh pemerintahan Belanda yang juga menceritakan Emmaheaven atau Teluk bayur sebagai gerbang keluar masuk Sumatera Barat kala itu.

Selanjutnya, laporan penelitian dari Gusti Asnan, Syafrizal, Enimay yang berjudul *Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat*.<sup>23</sup> Tulisan ini membahas tentang peranan angkutan kereta api yang mengalami kemunduran terus menerus sejak akhir tahun 1950-an, hingga akhirnya terpaksa dihentikan operasionalnya pada tahun 1970-an. Selain itu juga laporan penelitian tersebut juga membahas peranan transportasi kereta api yang berkaitan dengan ekonomi yang ada di Sumatera Barat.

Kemudian, skripsi Kiswati dengan judul *Jalan Kereta Api Padang-Pariaman dan Perkembangannya 1950-1980*.<sup>24</sup> Skripsi ini membahas tentang perkembangan sarana transportasi Minangkabau hingga akhir abad ke-19, latar belakang dibangunnya jalur kereta api di Pariaman, tentang perkembangan jalur kereta api Padang Pariaman, peranan jalur tersebut, dan aspek yang berkaitan dengan jalur kereta api Padang Pariaman. Selain itu juga menjelaskan keadaan Pariaman secara singkat dari tahun 1950- 1980. Sedangkan pembahasan pada

---

<sup>22</sup>Lindayanti, dkk, *Kota Sawahlunto, Jalur Kereta Api dan Pelabuhan Teluk Bayur: Tiga Serangkai dalam Sejarah Pertambangan Batubara Ombilin di Sumatera Barat*, (Padang : Minangkabau Press , 2017)

<sup>23</sup>Gusti Asnan, Syafrizal, Enimay yang berjudul “ Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat”, *Laporan Penelitian* (Padang: Universitas Andalas 1991)

<sup>24</sup>Kiswati, “Jalan Kereta Api Padang-Pariaman dan Perkembangannya 1950-1980”, *Skripsi* (Padang : Universitas Andalas , 1997)

tulisan ini adalah menjelaskan tentang perkembangan stasiun Pariaman yang awalnya sebagai tempat pengumpul komoditas di sekitar Pariaman menjadi stasiun yang menjadi titik kumpul untuk pergi dan masuk ke Kota Pariaman dan menjadi salah satu pendukung pariwisata di Pariaman.

Selanjutnya, skripsi Rachmadela Kinanty yang berjudul *Stasiun Kereta Api Tempo Dulu: Sejarah Stasiun Payakumbuh 1950-1978*.<sup>25</sup> Skripsi ini membahas peranan kereta api di Payakumbuh dari terbentuk hingga penutupan aset kereta api dan stasiunnya. Selain itu juga membahas dampak stasiun tersebut bagi masyarakat sekitar stasiun. Sedangkan pembahasan pada tulisan ini adalah membahas Stasiun Pariaman yang masih aktif hingga sekarang dan menjadi saran Kota Pariaman.

Kemudian, Penelitian Skripsi Fadly Eka Satria, *Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang Tahun 1966-1998*.<sup>26</sup> Skripsi ini membahas tentang fungsi Stasiun Kereta Api Padang Panjang saat masih aktif beroperasi sampai pada akhirnya stasiun ini ditinggalkan dan tidak ada aktifitas lagi karna berhentinya kereta api beroperasi. Selain itu juga menjabarkan peranan stasiun sebagai depo kereta api yang ada di Sumatera Barat. Sedangkan pembahasan pada penulisan ini adalah membahas Stasiun Pariaman yang jalurnya masih digunakan untuk angkutan penumpang sampai sekarang.

Selanjutnya, penelitian skripsi Aulia Rahman ”*Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010*”.<sup>27</sup> Skripsi ini membahas tentang

---

<sup>25</sup>Rachmadela kinanty ,“ *Stasiun Kereta Api Tempo Dulu: Sejarah Stasiun Payakumbuh 1950-1978*”, *Skripsi (Padang :Universitas Andalas, 2015)*

<sup>26</sup>Fadly Eka Satria, “*Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang Tahun 1966-1998*”, *Skripsi ( Padang: Universitas Andalas ,2016)*

<sup>27</sup>Aulia Rahman,”*Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010*”,*Skripsi (Padang: Universitas Andalas. 2014)*

strategi perusahaan kereta api di Sumatera Barat dalam mengembangkan kereta api sebagai transportasi yang menghasilkan devisa tidak hanya pada bidang migas tapi ge,, serta juga menjelaskan bagaimana dinamika penumpang kereta api jalur Padang Pariaman. Selain itu juga membahas bagaimana masyarakat memanfaatkan kereta api di zaman yang modern ini. Sedangkan pembahasan pada penulisan ini adalah tentang perkembangan pengelolaan Stasiun Pariaman. Pengelolaan tersebut terdiri dari pegawai dan alur untuk menaiki kereta api jalur Padang-Pariaman.

Berdasarkan kajian pustaka diatas maka penelitian ini penting ditulis karena berbeda dari penelitian sebelumnya. Penelitian ini lebih fokus kepada perkembangan peran Stasiun Pariaman yang awalnya hanya sebagai stasiun pengumpul atau tempat distribusi barang komoditas dan yang akhirnya stasiun ini menjadi titik kumpul bagi masyarakat yang datang atau pergi dari Kota Pariaman. Selain itu stasiun sebagai wajah kota yang mendukung sector pariwisata Kota Pariaman.

#### **E. Kerangka Analisis**

Pada penulisan ini tidak terlepas dari yang namanya transportasi. Ilmu pengetahuan dan teknologi sebagai suatu seni yang memiliki hubungan dengan proses dan produksi mengangkut kombinasi berbagai sumber, tanah, modal, tenaga kerja dan keterampilan untuk merealisasikan tujuan produksi.<sup>28</sup> Transportasi merupakan menggambarkan perekonomian dan pembangunan yang ada pada daerah itu. Transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>29</sup> Dalam transportasi ada dua unsur yang

---

<sup>28</sup>Aulia Rahman, “Modernisasi Teknologi Kereta Api Di Sumatera Barat Masa Hindia Belanda 1871-1933” , *Jurnal Siddhayatra: Jurnal Arkeologi*, 2019 vol 20

<sup>29</sup> Zulqaiyyim dan Lindayanti, *Alat Transportasi Tradisional Sumatera Barat*, (Padang: UPTD Museum Adityawarman Dinas Kebudayaan Provinsi Sumatera Barat,2021) hal 3

terpenting yaitu pemindahan atau pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain.<sup>30</sup> Transportasi terbagi atas 3 yaitu transportasi darat, laut dan udara. Transportasi juga terdiri dari transportasi tradisional dan modern. Dahulunya masyarakat banyak yang memanfaatkan tenaga hewan sebagai moda transportasi dan berkembang menggunakan gerobak.<sup>31</sup> Karena perkembangan teknologi transportasi yang banyak digunakan masa sekarang adalah transportasi modern. Dengan adanya perkembangan transportasi diharapkan rendahnya ongkos dan harga jual suatu barang juga rendah.

Transportasi yang dimaksud adalah kereta api. Kereta Api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan jalan kereta api.<sup>32</sup> Oleh karena itu Kereta api memiliki karakter unik dan keefektifan serta tingkat keselamatan yang tinggi dibandingkan dengan transportasi darat lainnya. Selain itu, kereta api merupakan transportasi yang memiliki tempat berhenti yang khusus atau bisa disebut dengan stasiun.

Stasiun Kereta Api merupakan tempat berhentinya kereta api guna menaik dan menurunkan penumpang atau para pengguna jasa kereta api. Fungsi stasiun adalah tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang, tempat persinggahan kereta api, tempat untuk menyusul atau mendahului kereta api yang lain dan tempat bersilang. Besar kecil suatu stasiun dibedakan dari fasilitas yang tersedia di dalamnya, frekuensi lalu lintas kereta api, fasilitas penunjang di dalam

---

<sup>30</sup>Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, (Ponorogo: Myria Publisher, 2019) hal 3

<sup>31</sup> Zulqaiyyim dan Lindayanti, , *Op.Cit.*, hlm 5

<sup>32</sup> Undang-undang Republik Indonesia No. 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

stasiun, jumlah jalur yang ada di dalamnya dan jumlah penumpang.<sup>33</sup> Jenis atau kategori stasiun kereta api yang ditetapkan tahun 1942 adalah St (*Station*) artinya Stasiun besar; H (*Halte*) artinya Stasiun Kecil; S (*Stooplats*) artinya Station; Osp (*Onbemand Stooplats*) artinya Stasiun dilayani petugas; dan Bps (*Bemand Stooplats*) yang artinya Stasiun tidak dilayani petugas. Halte tidak jauh berbeda dengan Stopplaats, yaitu melayani perjalanan kereta api. Kesibukan antara Stopplaats lebih tinggi dibanding Halte. Halte melayani naik turun barang dan penumpang, bongkar muat kereta barang dan persilangan perjalanan kereta api. Menurut aktifitas dan fungsinya stasiun kereta api Pariaman digolongkan sebagai halte.

Stasiun kereta api erat hubungannya dengan kota, hal ini karena di stasiun orang berkumpul untuk pergi dan datang ke kota tersebut sehingga, stasiun bisa sebagai pusat kota. Di stasiun juga banyak kendaraan umum yang berkumpul untuk mengantarkan orang agar sampai ketempat tujuan yang diinginkan, sehingga stasiun bias menjadi pusat transportasi. Stasiun sebagai tempat berhentinya kereta api yang dapat menghubungkan antara satu daerah dan daerah lain.

Pada Penulisan ini juga menggunakan kajian Sejarah Kota. Kota adalah suatu daerah terbangun yang didominasi jenis pengguna tanah non pertanian dengan jumlah penduduk, intensitas penggunaan ruangan, dan intensitas penggunaan lahan yang cukup tinggi.<sup>34</sup> Kota juga merupakan tempat interaksi berbagai macam suku, adat, agama dan ras. Pada sisilain sejarah kota juga mengkaji

---

<sup>33</sup>Undang-Undang Republik Indonesia No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Bab VI Bagian ke 3, pasal 56, ayat 1 dan 2.

<sup>34</sup>Syahrul Ibad, *Manajemen Tata Ruang Kota*, (Makassar: Yayasan Barcode, 2020)

tentang problem sosial dan mobilitas sosial.<sup>35</sup> Sehingga kota memiliki pusat jaringan untuk mempermudah mobilitas sosial. Salah satunya transportasi.

Perkembangan Pariaman sebagai kota, tak luput dari proses yang panjang. Pariaman awalnya merupakan Ibukota Kabupaten Padang Pariaman yang dipimpin oleh Bupati. Pariaman berkembang menjadi Kota Administratif pada tahun 1987. Kota administratif merupakan lingkungan kerja perangkat pemerintahan yang menyelenggarakan pelaksana tugas pemerintahan umum didaerah, pemerintahan umum diartikan adalah urusan pemerintahan yang meliputi bidang-bidang ketentraman dan ketertiban politik, koordinasi, pengawasan dan urusan pemerintahan yang tidak termasuk dalam tugas sesuatu instansi dan tidak termasuk urusan rumah tangga daerah. Oleh karena itu kota administratif mempunyai fungsi sabagai lembaga pemerintah, sebagai pembina kehidupan politik, ekonomi sosial budaya perkotaan, pengaruh pembangunan sosial, ekonomi dan fisik perkotaan.<sup>36</sup>

Pada tahun 2002, Pariaman resmi menjadi Kota otonom. Undang-undang telah mengatur konsekuensi bahwa daerah kabupaten atau kota harus memiliki kemampuan untuk melaksanakan otonomi daerah.<sup>37</sup> Salah satu faktor suatu daerah untuk dapat melaksanakan otonomi daerah nya adalah dengan melihat kemampuan keuangan daerah nya. Daerah otonom merupakan daerah yang mempunyai kewenangan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri.<sup>38</sup> Sehingga kota otonom dalah kota yang memiliki kewenangannya tersendiri dalam mengatur

---

<sup>35</sup>Kuntowijoyo ,*Metodologi Sejarah edisi Kedua*, (Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya Kerjasama dengan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2003)

<sup>36</sup> D. A. Sumantri, "Posisi Kota Administratif", *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, ( Jakarta : UI, 1982) VOL 12, NO 6

<sup>37</sup> *Undang-undang nomor 22 dan Undang-Undang Nomor 25 tahun 1999*

<sup>38</sup> A. Heru Nuswanto, *Otonomi Daerah dalam Prespektif Hubungan Kewenangan dan Fungsional antara Provinsi dan Kota*, ( Semarang: Semarang University Pres, 2008)

dan menjalankan pemerintahan namun dalam bingkai pemahaman negara yang berbentuk NKRI.

Perkembangan fungsi Kota Pariaman, pada akhirnya menjadi pusat pemerintahan, pusat perdagang, pusat transportasi dan pusat wisata. Perkembangan ini didorong oleh faktor Kota Pariaman yang memiliki banyak pantai dan dapat dinikmati keindahannya. Serta Kulinernya yang sangat unik mulai dari *nasi sek* atau nasi seribu kenyang yang hanya ada di Pariaman, *salak lauak* dan banyak lagi kuliner yang hanya ada di Pariaman. Selain itu, Kota Pariaman sebagai Kota Budaya Tabuik dimana tradisi tersebut hanya ada di Pariaman dan dilaksanakan sekali dalam setahun, membuat Kota Pariaman sebagai salah satu destinasi yang wajib untuk dikunjungi.

#### **F. Metode dan Sumber Penelitian**

Metode yang digunakan dalam penulisan kali ini adalah metode sejarah. Metode penelitian sejarah merupakan proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.<sup>39</sup> Tahapan metode sejarah yaitu Heuristik, Kritik, interpretasi dan Historiografi.<sup>40</sup>

Tahap pertama dalam metode sejarah adalah Heuristik atau disebut juga pengumpulan sumber yang harus sesuai dengan jenis sejarah yang akan ditulis.<sup>41</sup> Pada penelitian ini menggunakan sumber primer yaitu dokumen tertulis yaitu terdiri dari arsip dari PT KAI DIVRE II SUMBAR, sertifikat, dokumentasi masa lampau seperti foto, dan surat. Sumber sekunder yang dipakai pada penelitian ini diperoleh

---

<sup>39</sup>R. Ravico, Berlian Susetyo, “ Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan tahun 1914-1933”, *Jurnal Agasatya*, ( Kerinci : IAIN, 2021), Vol 11 No 1

<sup>40</sup> Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah edisi Kedua*, (Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya Kerjasama dengan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2003)

<sup>41</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta : Bentang, 2001)



dari studi kepustakaan yang terdiri dari literatur seperti buku, Jurnal dan artikel. Sumber ini didapat dari Perpustakaan Jurusan Sejarah Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Perpustakaan Daerah Kota Padang, Kantor Badan Statistik Sumatera Barat, Kantor Arsip dan Perpustakaan Mr. SH. ST. Moh. Rasjid Kota Pariaman, serta arsip yang terdapat di PT.KAI Padang Divisi Regional Sumatera Barat. Selain itu, proses wawancara untuk melengkapi sumber penelitian. Narasumber yang di wawancarai adalah Dwi sebagai Kepala Stasiun Pariaman (2019- sekarang), Erlangga Budi Laksono sebagai Kepala Humas PT KAI DIVRE II Sumbar, pegawai dan staff stasiun kereta api Pariaman, Nul Bensin, Ilmansyah, Asmarhadi, sebagai Tokoh dan serta masyarakat yang tinggal di sekitar daerah Stasiun Pariaman, juga akan dilakukan untuk memenuhi penelitian sebagai sumber lisan.

Tahap berikutnya adalah kritik terhadap sumber sekunder dan primer yang sudah didapatkan. Hal ini dilakukan agar dapat memilah manasaja sumber yang relevan dan valid untuk menemukan kebenaran. Terdapat dua kritik yaitu kritik ektern dan kritik intern. Kritik ekstren dilakukan untuk menguji tingkat keabsahan sumber, seperti arsip yang ditemukan asli dan tidak ada masalah, sedangkan kritik intern dilakukan untuk menguji kredibilitas tentang informasi yang ada pada sumber tersebut.

Tahap selanjutnya adalah interpretasi atau penafsiran terhadap data atau fakta yang dihasilkan dari kritik sumber tersebut. Dalam hal ini penulis mencari hubungan antara fakta sejarah. Interpretasi merupakan tahapan sebelum menuangkan data dan fakta yang diperoleh menjadi bentuk tulisan.

Tahap terakhir adalah historiografi atau penulisan sejarah, yaitu proses menyusun hasil penelitian yang telah diperoleh dari tahap sebelumnya. Data dan fakta dituangkan dalam tulisan yang mengikuti aturan penulisan sejarah menjadi naskah akademik. Tulisan itu nantinya menghasilkan gambaran utuh tentang peran stasiun Pariaman dari tahun 1970-2021.

### **G. Sistematika Penulisan**

Secara sistematis penulisan ini akan dibagi menjadi V bab, yaitu:

Bab I penulismenjelaskan secara garis besar apa yang menjadi dasar Perumkausan perancangan yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan dan sistematika penulisan.

Bab II akan membahas mengenai perkembangan perkeretaapian di Pariaman dengan sub bab pertama perkembangan perkeretaapian di Sumatera Barat, Sub bab kedua perkembangan perkeretaapian di Pariaman.

Bab III akan membahas tentang Dinamika Stasiun Kereta Api Pariaman tahun 1970-2021 dengan sub bab pertama sejarah pengelolaan kereta api di Pariaman sebelum menjadi Persero dan sub bab kedua pengelolaan stasiun Pariaman setelah menjadi Persero.

Bab IV akan membahas keterkaitan perkembangan stasiun kereta api Kota Pariaman dengan Kota Pariaman sebagai kota wisata pantai, kuliner dan budaya

Bab V berisi tentang kesimpulan dari penulisan yang berisikan jawaban dari keseluruhan rumusan masalah yang ada, sekaligus sebagai akhir dari penulisan penelitian ini.