

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia, Padangpanjang dijadikan sebagai unit administratif setingkat dengan kewedanan yang wilayahnya meliputi Padangpanjang, Batipuh, dan X Koto dengan pusat pemerintahannya di Kota Padangpanjang. Pada masa Agresi militer Belanda, Kota Padangpanjang pernah menjadi pusat pemerintahan sementara Sumatera Tengah (setelah Kota Padang dikuasai Belanda pada tahun 1947). Selanjutnya, Padangpanjang tahun 1957 berdasarkan Undang-Undang nomor 1 tahun 1957 ditetapkan statusnya sebagai sebuah kota yang sejajar posisinya dengan daerah dan kota-kota lain di Indonesia<sup>1</sup>.

Sejak terbentuk sebagai Kota pada tahun 1957, Padangpanjang telah mengalami pergantian kepemimpinan (walikota) sebanyak 16 kali. Tahun 1957-1958 Walikota Padangpanjang yang pertama bernama Umar Ali, Walikota kedua yaitu M.J. Dt Malano Basa (1958-1959), walikota ketiga yaitu R.M. Sutoro Tejokusumo (1959-1960), walikota keempat yaitu Sujatmono (1960-1963), Walikota kelima yaitu St. Mansur Dt Sati (1963), Walikota keenam yaitu Kamaruddin (1963-1967), Walikota ketujuh yaitu Anwardin (1967-1973), Walikota kedelapan yaitu Drs. Rustian Said (1973-1980), Walikota kesembilan yaitu Muzahar Mukhtar (1980-

---

<sup>1</sup>Calva, "Melawan Lupa, Ini cerita Sejarah Kota Sejuk Padang Panjang <https://m.gosumbar.com/berita/baca/2016/05/11/melawan-lupa-ini-cerita-sejarah-kota-sejuk-padang-panjang-lho>", (Diakses pada tanggal 18 Januari 2021)

1983), Walikota kesepuluh yaitu Drs. Asril Saman (1983-1988), Walikota kesebelas yaitu H.M. Achjarli A. Djalil SH (1988-1993), Walikota keduabelas yaitu Drs. Loekman Gindo (1993-1998), Walikota ketiga belas yaitu Yohanis Tamin, SH (1998-2003), Walikota keempat belas yaitu Suir Syam dengan dua periode (2003-2008/2008-2013), Walikota kelimabelas yaitu Hendri Arnis (2013-2018), dan walikota Padangpanjang keenambelas tahun 2018-sekarang yaitu Fadly Amran.

Berbeda dengan walikota yang lain, walikota Padangpanjang ke-12 Drs.Loekman Gindo mencatat sejumlah prestasi. Pada masanya dibangun sebuah Terminal yang diberi nama Terminal Bukit Surungan, karena berada di daerah yang bernama Bukit Surungan.

Pada masanya juga telah dilakukan pembangunan jalan lingkar yang mana sebelumnya pada masa walikota Muzahar Muchtar dan Asril Saman sudah direncanakan program pembangunan jalan lingkar tersebut, dan pada masanya juga diselesaikan pembangunan lain skala besar dalam sektor transportasi<sup>2</sup>. Sehubungan dengan program yang disebut terakhir maka pada masa pemerintahan Loekman Gindo semua wilayah di Kota Padang Panjang telah terjangkau oleh jaringan jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan roda 4 (empat), sehingga dapat dikatakan tidak ada lagi kawasan terbangun yang terisolir. Sistem jaringan jalan Padangpanjang ditandai

---

<sup>2</sup> Keterangan Pertanggungjawaban Kepala Daerah Tingkat II Padang Panjang. (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang Panjang. 1995/1996)

dengan jaringan yang membentuk pola linier dan terpusat ke pusat kota. Panjang jalan di Kotamadya Padangpanjang hingga tahun 1994 seluruhnya mencapai 80,87 km<sup>3</sup>.

Pembangunan terminal Bukit Surungan ini pastinya masuk dalam perkembangan teknologi transportasi yang berpengaruh pada kemajuan sarana transportasi yang digunakan oleh masyarakat pada zaman itu. Semakin maju zaman semakin banyak sarana transportasi. Sarana-sarana transportasi tersebut sangat terlihat di kawasan perkotaan, termasuk juga Kota Padangpanjang. Beberapa bentuk sarana transportasi itu adalah mobil bus, oplet, truk, bendi, betor (becak motor), becak barang, sepeda motor, dan sepeda serta kereta api. Sarana transportasi, khususnya bus dan truk atau dahulunya kereta api, membutuhkan prasarana, berupa jalan, terminal atau stasiun. Di Padangpanjang juga terdapat terminal-terminal tempat berkumpulnya angkutan umum antar kota maupun antar daerah serta truk. Terminal yang terletak di Bukit Surungan, terminal oplet (angkot) di lapangan Kantin dan Pasar, serta stasiun kereta api yang terletak di Kampung Manggis.

Prasarana transportasi yang ada di Padangpanjang yang menjadi perhatian pemerintah adalah jalan raya, dalam waktu yang lama prasarana jalan raya utama di Padangpanjang membelah kota Padangpanjang ke Bukittinggi dan jalan Lingkar Padangpanjang juga dibuat menuju Solok dan Batusangkar. Jalan lingkar ini juga dilalui oleh bus antar kota. Untuk perkembangan lebih lanjut dalam rangka meningkatkan transportasi di masyarakat dibuat jalur lingkar dari daerah Ganting

---

<sup>3</sup> Bappeda, Kantor Pertahanan dan STC. "Data Pokok Perencanaan Pembangunan". (Pemda Kodya Dati II Padang Panjang, 1994) hlm 82

untuk mempermudah masyarakat menuju pasar, tempat pemandian umum (Lubuk Mata Kucing) dan terminal antar kota. Jalan lingkar yang menghubungkan antara Kota Padangpanjang, Bukittinggi, Solok serta Batusangkar itu di bangun beserta ruas-ruas jalan lainnya.

Padangpanjang sebagai salah satu kota yang terletak di posisi yang strategis, yaitu di persimpangan jalan antara Padang-Bukittinggi, Bukittinggi-Solok, dan Bukittinggi-Batusangkar merupakan daerah yang tinggi dan perbukitan yang sejuk dan nyaman untuk ditempati. Padangpanjang juga merupakan pertemuan arus lalu lintas antara kota-kota besar dan penting di Sumatera Barat. Hal ini menjadikan pemerintah melakukan pembangunan-pembangunan baik jangka panjang maupun jangka menengah guna merealisasi kota semakin tertata dan baik kedepannya.

Adapun dampak yang terjadi setelah dilakukannya pembangunan-pembangunan itu terhadap masyarakat ialah dahulunya penduduk disana banyak yang bertani, seiring pembangunan dilakukan pastinya akan lebih banyak dibangun pertokoan dan ruko disepanjang jalan yang dibangun itu. Akan memungkinkan juga nantinya semakin banyak masyarakat yang memilih untuk menjual sawah dan lahan pertanian mereka, sehingga hasil dari penjualan tersebut dibangunlah pertokoan tersebut.<sup>4</sup>Status pemilikan tanah seperti umumnya tanah-tanah yang ada di wilayah Provinsi Sumatera Barat, kepemilikannya dikuasai oleh suatu kaum atau suku. Dimana keberadaan tanah tersebut merupakan warisan secara turun temurun. Status kepemilikan tanah di Kotamadya Padangpanjang pada umumnya digolongkan atas 2

---

<sup>4</sup> *Ibid*, hlm 80

golongan yaitu : yang pertama, tanah ulayat (tanah nagari, tanah pusaka tinggi dan tanah pusaka rendah), kemudian yang kedua yaitu tanah Negara/hak pakai.

Disini penulis ingin mengkaji pembangunan-pembangunan di Kota Padangpanjang khususnya pada masa pemerintahan Loekman Gindo. Pada tahun 1993-1998 Drs. Loekman Gindo melakukan pembangunan sebuah terminal yang bernama Terminal Bukit Surungan dan program pembangunan jalan lingkar. Secara khusus, belum ada penelitian yang mendeskripsikan sejarah mengenai Sejarah Kota Padang Panjang pada periode Loekman Gindo tersebut secara lengkap. Berangkat dari sedikit pernyataan yang penulis tulis di atas, maka penulis tertarik untuk menulis tentang “Sejarah Kota Padang Panjang pada masa walikota Loekman Gindo tahun 1993-1998. Topik yang penulis angkat ini dirasa belum pernah ada yang menulis nya, jadi penulis tertarik untuk membahas dan mengangkat nya guna menjadi judul skripsi.

## **B. Rumusan Masalah**

Untuk memfokuskan penulisan ini, penulis menyusun permasalahan yang dapat di rumuskan sebagai berikut :

1. Apa yang berubah di Padangpanjang pada masa pemerintahan Loekman Gindo?
2. Bagaimana proses pembangunan terminal dan jalan lingkar di kota Padangpanjang?
3. Bagaimana dampak keberadaan terminal/jalan lingkar terhadap ekonomi masyarakat sekitar?

Batasan spasial penelitian ini adalah Kota Padangpanjang, khususnya tentang Sejarah Kota Padang Panjang. Sedangkan batasan temporal penelitian ini adalah Tahun 1993-1998. Tahun 1993 menjadi awal penelitian ini karena pada tahun ini dijabat oleh seorang walikota yang bernama Drs. Loekman Gindo, yang mana di zaman beliau dibangun sebuah Terminal yang bernama terminal Bukit Surungan serta Jalan lingkar.

Tahun 1998 menjadi akhir batas penelitian, karena pada tahun tersebutlah jabatan Drs. Loekman Gindo sudah selesai.

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui apa saja yang berubah dari Kota Padangpanjang pada masa pemerintahan Loekman Gindo
2. Untuk mengetahui bagaimana proses pembangunan terminal dan jalan lingkar di Kota Padangpanjang
3. Untuk mengetahui apa saja dampak dari keberadaan terminal dan jalan lingkar terhadap ekonomi masyarakat di sekitar

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini dapat disumbangkan sebagai khasanah di bidang Ilmu Sejarah

## 2. Secara Praktis

- a. Bagi penulis, dapat digunakan sebagai sarana untuk menambah wawasan mengenai Sejarah Kota Padangpanjang, serta sebagai sarana untuk menerapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh di bangku perkuliahan.
- b. Bagi pembaca khususnya masyarakat, dengan karya ilmiah ini penulis mengharapkan pembaca dapat mengerti dan mendapat informasi mengenai Terminal dan moda transportasi
- c. Bagi penulis lain hasil karya ilmiah ini dapat ia gunakan sebagai perbandingan hasil penelitian sejenis yang ia lakukan.

## E. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini ada beberapa sumber buku, skripsi serta jurnal yang dijadikan pijakan oleh penulis, baik dalam hal penulisan maupun sebagai sumber data.

Sumber yang dapat dijadikan sebagai pijakan dalam penelitian ini adalah sebuah buku dari Tim Peneliti Universitas Andalas yang berjudul “Kajian Penguatan Peran Lembaga Adat di Kota Padangpanjang”. Dalam buku ini menjelaskan tentang Strategi penguatan lembaga adat (KAN) dalam menjalankan fungsinya menjaga dan mempertahankan praktek adat Minangkabau dalam kehidupan masyarakat di Kota Padangpanjang. Pelaksanaan adat di Minangkabau sering mengacu kepada lembaga adat yang bernama KAN, lembaga serupa ini dianggap lembaga yang dapat

mengelola dan mengatur eksistensi properti kebudayaan Minangkabau. Seperti Rumah gadang, sawah pematang, hutan, pakaian adat, dan berbagai ulayat lainnya. Namun, lembaga KAN dianggap lembaga yang representatif mengukur eksistensi pelaksanaan adat di kalangan masyarakat nagari, orang Minangkabau secara keseluruhan. Mengapa KAN dianggap representatif di dalam mengawal adat Minangkabau? Karena di dalam KAN terdapat unsur-unsur kelembagaan pemuka adat (ninik mamak), cendekiawan dan alim ulama, yang dianggap mampu memahami dan mengendalikan implementasi adat dalam masyarakat. Tetapi faktanya kehidupan masyarakat sudah sangat berubah, dan menyebabkan adat dalam masyarakat mengalami penurunan fungsi. Lunturnya peran ninik mamak, cendekiawan, dan alim ulama dalam menghadapi derasnya perilaku masyarakat menandai adanya pelemahan lembaga KAN.<sup>5</sup>

Selanjutnya ada sebuah Tesis dari Witrianto yang berjudul “Dari Surau ke Sekolah : Sejarah Pendidikan di Padangpanjang 1904-1924” dari tesis ini dijelaskan mengenai Sejarah Perkembangan pendidikan modern di Padangpanjang, baik pendidikan Islam maupun Pendidikan Barat awal abad ke-20. Di dalam tesis ini memperlihatkan bahwa perkembangan pendidikan Islam dan pendidikan Barat di Padangpanjang selama kurun waktu 1904-1924 telah mengalami perkembangan yang cukup berarti. Sistem pendidikan tradisional di Minangkabau berupa pendidikan di Surau dengan menggunakan sistem *Halaqah* yang tidak mengenal adanya sistem

---

<sup>5</sup> Tim Peneliti Universitas Andalas, “*Laporan Akhir Kajian Peneguhan Peran Lembaga Adat di Kota Padang Panjang*”, (Padang Panjang : Bappeda Padang Panjang) tahun 2019

pembagian kelas telah mengalami perubahan yang cukup berarti semenjak kedatangan Haji Abdullah Ahmad dan Haji Rasul dari Mekkah dan mengajar di Surau Jembatan Besi Padangpanjang pada tahun 1904. Kedua orang ini melakukan pembaharuan-pembaharuan dalam sistem pendidikan di Surau Jembatan Besi.<sup>6</sup>

Sumber selanjutnya adalah sebuah skripsi dari Fadly Eka Satria yang berjudul “Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang Tahun 1966-1998”. Dalam skripsi ini dijelaskan tentang corak aktifitas yang terjadi di Stasiun Kereta Api Padangpanjang pada rentang waktu tahun 1966-1998. Pada skripsi ini mengungkapkan bahwa keberadaan kereta api di Sumatera Barat, terutama stasiun kereta api Padangpanjang tidak terlepas dari adanya ditemuan batubara di Sawahlunto. Stasiun kereta api Padangpanjang dibangun pada tahun 1889 namun mulai dioperasikan tahun 1891 dan menjalankan fungsinya untuk mengangkut barang-barang komoditas seperti Batubara dan penumpang ke pelabuhan Teluk Bayur. Namun, setelah semakin berkurangnya aktifitas perkeretaapian di Sumatera Barat dan berkurangnya produksi Batubara di Sawahlunto membuat biaya operasional kereta api mengalami peningkatan dan membuat PT KAI Divre II Sumbar mengalami defisit anggaran ditambah lagi dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan darat lainnya mengakibatkan aktifitas kererta api semakin berkurang dan ditutup pada tahun 2004.”<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Witrianto, “Dari Surau ke Sekolah : Sejarah Pendidikan di Padang Panjang 1904-1924”, *Tesis* (Yogyakarta : Jurusan Sejarah Universitas Gadjah Mada, 2000)

<sup>7</sup> Fadly Eka Satria “Dinamika Stasiun Kereta Api Padang Panjang tahun 1966-1998”, *Skripsi*, (Padang : Jurusan Sejarah Universitas Andalas, 2016)

Sumber selanjutnya adalah sebuah Skripsi dari Rahma Fitri Yanti yang berjudul “Pasar dan Pedagang Kota Padangpanjang 2011-2018”. Di dalam skripsi ini dijelaskan tentang sejarah pasar Padangpanjang dan juga ada menjelaskan tentang sejarah kebakaran pasar Padangpanjang. Akibat kebakaran pasar saat itu, para pedagang berdagang di pasar penmapungan yang dibangun oleh pemerintah Padangpanjang. Sementara itu, pemerintah membangun pasar pusat kota Padangpanjang di lokasi pasar yang terbakar itu dan selesai dibangun pada tahun 2018. Keberadaan pasar pusat tersebut dapat menghadirkan citra yang baik bagi kota Padangpanjang. Kios-kios tertata rapi dan ditempati oleh para pedagang yang dulu pernah berdagang di pasar tradisional.<sup>8</sup>

Sumber selanjutnya adalah sebuah artikel dari Rustian Kamaluddin yang berjudul “Pengembangan Kota Sekunder Dalam Rangka Pembangunan Daerah : Kasus Kotamadya Padangpanjang”. Didalam artikel ini dikemukakan tentang perkembangan penduduk dan urbanisasi di Sumatera Barat, karakteristik dan fungsi dan kebijaksanaan pembangunan kota, dengan menitikberatkan pada kasus kotamadya Padangpanjang. Di dalam artikel ini dijelaskan bahwa di dalam Repelita III daerah Sumatera Barat yang kemudian di lanjutkan pada Repelita IV nya, telah mengambil strategi dan kebijaksanaan pengembangan wilayah pembangunan dengan pusat-pusat pengembangannya. Ternyata dari pengalaman pelaksanaan selama pelita III dan IV, maupun dari hasil pengamatan ternyata bahwa konsep pengembangan

---

<sup>8</sup> Rahma Fitri Yanti “Pasar dan Pedagang 2011-2018”, *Skripsi*, (Padang : Jurusan Sejarah Universitas Andalas, 2020)

wilayah belumlah berjalan sebagaimana yang diharapkan. Pusat-pusat pengembangan baik ditingkat kesatu maupun tingkat kedua, masih belum berfungsi sebagaimana mestinya. Hal ini mungkin disebabkan oleh berbagai faktor, seperti masih kurangnya peranan yang diberikan kepada pusat-pusat pengembangan, keterbatasan kemampuan pendanaan dan penyediaan fasilitas kota yang diperlukan dan sebagainya.<sup>9</sup>

Sumber berikutnya adalah sebuah artikel dari Hamdi Irza Dan Ibnu Syabri yang berjudul “Faktor Penyebab Perubahan Guna Lahan Di Jalan Lingkar Utara Kota Padangpanjang”. Didalam artikel ini dibahas mengenai perubahan guna lahan yang terjadi pada periode 1991-2002 di Padangpanjang didominasi oleh persawahan menjadi tanaman campuran (9,20 ha), persawahan menjadi (5,54 ha) dan tanaman campuran menjadi bangunan (4,14 ha). Perubahan ini mengindikasikan bahwa profesi petani lahan basah mulai bervariasi dengan petani lahan kering. Hal ini disebabkan oleh faktor biofisik seperti pengurangan unsur hara didalam tanah. Selain itu terdapat juga faktor sosio-ekonomis seperti perkembangan teknologi pertanian, harga bahan pangan, dan perubahan sosial budaya seperti merantau untuk mencari kehidupan ekonomi yang lebih baik atau untuk menuntut ilmu. Perubahan lahan tanaman campuran menjadi permukiman lebih disebabkan oleh faktor pembukaan jaringan jalan.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Rustian Kamaluddin “Pengembangan Kota Sekunder Dalam Rangka Pembangunan Daerah : Kasus Kotamadya Padang Panjang” *Ekonomi dan Keuangan Indonesia* Vol. 36, No. 4, 1988

<sup>10</sup> Hamdi Irza dan Ibnu Syabri “Faktor Penyebab Perubahan Guna Lahan di Jalan Lingkar Utara Kota Padang Panjang”, (Badan perencanaan pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Barat : Padang)

Semua karya-karya diatas membahas mengenai Sejarah Padang Panjang secara umum. Kajian-kajian tersebut membahas mengenai sebagian dari pembangunan Padangpanjang itu sendiri. Akan tetapi, terlihat dari tesis, artikel dan skripsi dari yang diatas belum ada tulisan yang mengungkapkan tentang Perkembangan Prasarana Transportasi di Kota Padang Panjang dalam Masa Kepemimpinan Loekman Gindo.

## **F. Kerangka Analisis**

Tulisan ini membahas tentang “Sejarah Kota Padang Panjang Pada Masa Pemerintahan Loekman Gindo tahun 1993-1998”.

Sejarah adalah rekonstruksi masa lalu. Yang direkonstruksikan dari sejarah adalah apa saja yang sudah dipikirkan, dikatakan, dikerjakan, dirasakan, dan dialami oleh banyak orang.<sup>11</sup> Rekonstruksi sejarah pada hakikatnya sebagai upaya menyusun kembali kesatuan sejarah yang utuh dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.<sup>12</sup>

Kota adalah pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang memiliki batasan wilayah administrasi, kota dapat disebut sebagai sebuah kesatuan yang secara sah berdiri sendiri.<sup>13</sup> Kota sebagai suatu wilayah pusat perkembangan dan juga mata rantai penghubung ke wilayah desa. Kota juga sebagai tempat terjadinya interaksi

---

<sup>11</sup> Prof. Dr. Kuntowijoyo “*Pengantar Ilmu Sejarah*” (Yogyakarta : Bentang Pustaka) hlm 18

<sup>12</sup> A.Daliman “*Metode Penelitian Sejarah*” (Yogyakarta : Ombak) hlm 9

<sup>13</sup> Ilham Daeng Mekkelo “*Sejarah Perkotaan : Sebuah Tinjauan Historiografis dan Tematis*” (Departemen Ilmu Sejarah : Universitas Hasanuddin) hlm 85

antara penduduk yang satu dengan yang lainnya di mana kota merupakan tempat berkumpulnya berbagai macam etnis. Sejarah kota mencakup proses urbanisasi, mobilitas penduduk, dan masalah sosial lainnya. Pada satu sisi sejarah kota juga mengkaji tentang problem sosial dan mobilitas sosial.<sup>14</sup>

Ketika berbicara tentang kota maka kita tidak bisa lepas dari istilah prasarana dan sarana. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Prasarana ialah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek, dan sebagainya), sedangkan Sarana ialah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan (sarana akses, sarana transportasi, sarana kesehatan).<sup>15</sup>

Dari istilah prasarana dan sarana maka kita tidak bisa lepas dari kata transportasi karena transportasi merupakan bagian dari sarana dan prasarana itu sendiri. Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>16</sup> Dalam kegiatan transportasi berarti juga melibatkan orang-orang di dalamnya sebagai pelaku utama dalam transportasi itu sendiri, karena tanpa mereka kegiatan transportasi tidak akan bisa untuk dilakukan karena transportasi juga masuk dalam bagian ekonomi, tanpa adanya alat transportasi sulit bagi orang-orang untuk melakukan kegiatan ekonomi secara lancar. Dengan adanya alat transportasi ide-ide baru yang berkembang pada suatu daerah akan lebih cepat dikenal dan dikembangkan

---

<sup>14</sup> Fadly Eka Satria “Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang Tahun 1966-1998” *Skripsi* (Fakultas Ilmu Budaya : Universitas Andalas) hlm 10

<sup>15</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia

<sup>16</sup> Sutami Silondae dkk “Keterkaitan Jalur Transportasi dan Ineraksi Ekonomi Kabupaten/Kota Sekitarnya” *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan*, Vol 1 Nomor 1, 2016 (Universitas Halu Oleo, Kendari) hlm 50

pula di daerah lainnya, sehingga mobilitas sosial suatu daerah akan bergerak lebih cepat.

Dengan adanya pembangunan prasarana seperti pembangunan jaringan jalan maka secara tidak langsung akan mempengaruhi permukiman penduduk yang mana membuat kota juga berubah dan otomatis kota pun bertambah menjadi luas karena adanya pembangunan prasarana transportasi. Pembangunan prasarana transportasi ini mempengaruhi semua aktifitas manusia dalam bidang ekonomi. Tanpa adanya alat transportasi sulit bagi kita untuk mendistribusikan barang secara efisien dan cepat. Dengan adanya alat transportasi otomatis ide-ide baru akan muncul dan berkembang hingga suatu daerah itu akan lebih cepat diakses sehingga mobilitas bisa bergerak lebih cepat. Berdasarkan beberapa konsep itulah penelitian ini memfokuskan penelitian terhadap Sejarah Kota Padang Panjang pada masa Walikota Loekman Gindo tahun 1993-1998.

## **G. Metode Penelitian**

Metode sejarah dapat diartikan sebagai metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan caraprosedur dan tehnik yang sistematis sesuai dengan asas-asas dan aturan ilmu sejarah.

### **1. Heuristik/pengumpulan data**

Heuristik merupakan tahap awal dalam metode sejarah, yaitu pengumpulan sumber yang berkaitan, tahap ini sangat penting dalam bidang ilmu sejarah. Karena tanpa sumber tidaklah dapat dilacak sejarahnya, walaupun mungkin kebenarannya

pasti tidak kokoh (*no record, no history*<sup>17</sup>). Dalam penelitian Sejarah Kota Padangpanjang Pada Masa Periode Walikota Loekman Gindo 1993-1998 penulis melakukan langkah pertama dalam metode ini mengumpulkan data dan sumber-sumber yang berkaitan dengan kepenulisan ini. Penulis melakukan pencarian buku-buku, skripsi dan artikel yang terkait dan layak untuk dijadikan sumber terhadap penelitian ini.

Penulis melakukan penelusuran pada Perpustakaan Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas. Pencarian sumber di beberapa alamat website di internet juga diikut sertakan sebagai sumber dalam penelitian ini. Jadi, langkah pertama dalam metode penelitian ini adalah pencarian sumber yang berkaitan dengan penelitian ini di perpustakaan, dan internet sehingga ditemukan sumber-sumber yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

## 2. Kritik Sumber

Setelah dilakukan pengumpulan data maka langkah selanjutnya dalam metode penelitian ini adalah mengkritik atau memilah-milah sumber yang telah dikumpulkan untuk menemukan atau mendapatkan sumber yang benar-benar layak untuk dijadikan sumber penelitian ini. Kritik terhadap sumber dilakukan dengan dua cara yaitu kritik intern dan ekstern. Kritik intern dilakukan pengujian keautentikan (keaslian) suatu sumber. Sedangkan kritik Ekstern yaitu menguji kredibilitas dan realitas suatu sumber.

---

<sup>17</sup>A Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2018), hlm 24.

Penulis melakukan kritik sumber intern dengan cara memisah-misahkan sumber yang rasanya tidak bersangkutan pada tahun terjadinya proyek ini. Penulis lebih menitikberatkan sumber dalam penelitian ini kepada buku-buku tentang sejarah kota, karena buku adalah sumber yang sangat mendukung penelitian ini. Kemudian juga menyeleksi buku-buku yang sekiranya tidak relevan dengan penelitian ini.

### 3. Interpretasi terhadap data yang ditemukan

Interpretasi berarti menafsirkan atau member makna kepada fakta-fakta atau bukti-bukti sejarah. Interpretasi diperlukan karena pada dasarnya bukti-bukti sejarah sebagai saksi realitas di masa lampau adalah hanya saksi-saksi bisu belaka. Maka dari itu perlu dilakukan interpretasi agar fakta sejarah tersebut dapat di deskripsikan dan digambarkan. Penulis melakukan penafsiran dengan cara menganalisa sumber dan data yang telah ada dan valid mengenai penelitian ini. Penulis berusaha menemukan suatu kesimpulan yang dapat menemukan jawaban dari batasan masalah yang telah diajukan pada penelitian ini.<sup>18</sup>

### 4. Historiografi

Rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses itu disebut dengan Historiografi (penulisan sejarah)<sup>19</sup>. Pada tahap penulisan, peneliti menyajikan laporan hasil penelitian dari awal hingga akhir, yang meliputi masalah-masalah yang harus dijawab. Tujuan

---

<sup>18</sup>*Ibid.*, hlm 59

<sup>19</sup> Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, penerjemah : Nugroho Notosusanto, (Jakarta : UI Press, 2006), hlm.39

peneliti adalah menjawab masalah-masalah yang telah di ajukan.Penyajian historiografi meliputi pengantar, hasil penelitian, dan simpulan.<sup>20</sup>

Hasil akhir yang diperoleh dari penelitian sejarah adalah karya atau penulisan yang dilakukan oleh peneliti. Dalam bidang sejarah banyak karya yang dapat ditulis seperti sejarah sosial,ekonomi,dan lainnya. Historiografi adalah bentuk hasil akhir dari penelitian sejarah yang biasa disebut karya sejarah. Maka dari itu langkah terakhir ini menjadi tahap yang final dan bisa dimanfaatkan oleh berbagai kalangan pembaca.

#### **H. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan dalam tugas akhir ini disusun sebagai berikut :

Bab I adalah tahap awal dari penulisan ini. Bab ini bisa dibidang pengenalan tentang penelitian ini. Dalam bab ini berisi latar belakang yang menjelaskan alasan dilakukannya penelitian beserta pentingnya topik ini harus ditulis. Kemudian rumusan permasalahan yang membahas mengenai masalah apa yang diangkat dalam penelitian lengkap dengan rumusan masalahnya. Kemudian, dalam bab ini juga dibahas mengenai manfaat beserta tujuan penelitian ini dilakukan. Kemudian konsep dan cara berpikir yang menjadi landasan dalam penelitian ini. Sehingga bab ini memiliki peran penting dalam pijakan awal untuk penyelesaian penelitian ini.

---

<sup>20</sup> Sugeng Priyadi, *Metode Penelitian Pendidikan Sejarah*, (Yogyakarta : Ombak, 2012), hlm 79.

Bab II akan membahas gambaran umum wilayah penelitian. Pada bab ini akan menjelaskan bagaimana kondisi geografis wilayah penelitian. Sepintas juga membahas mengenai kondisi demografis Kota Padangpanjang. Gambaran tentang wilayah Padangpanjang dahulu, batas alam dan batas administratif. Jadi pada bab ini membahas secara umum wilayah Kota Padangpanjang.

Bab III akan membahas mengenai apa saja yang berubah di Padangpanjang pada masa pemerintahan Drs. Loekman Gindo. Di bab ini akan dijelaskan Pembangunan Terminal di Bukit Surungan dan jalan lingkar sehubungan dengan program pembangunan Loekman Gindo pada saat itu, serta menjelaskan bagaimana jalannya proses pembangunan jalan lingkar, terminal, proses pembuatan lahan dan proses pembebasan lahan sebagai dampak dilakukannya pembangunan pada tahun 1993-1998.

Bab IV akan menjelaskan bagaimana kehidupan ekonomi masyarakat setempat sebagai akibat dari dampak dilakukannya pembangunan terminal dan jalan lingkar tersebut. Bab ini berusaha menggambarkan sejauh mana perubahan kehidupan masyarakat disekitar akibat dari dilakukannya program pembangunan secara besar-besaran tersebut.

Bab V berisi mengenai kesimpulan dari penelitian ini, sehingga lebih terlihat padat dan jelas, sehingga lebih mudah memahaminya secara keseluruhan.