

RELASI PERMUKIMAN DAN MODA TRANSPORTASI DI KOTA PADANG TAHUN 1957-2017

Settlement Relations and Transportation Modes in Padang City 1957-2017

Daumar Mike Pahutar¹, Lindayanti², Nopriyasman³

¹²³ Universitas Andalas
daumar92mike@gmail.com

Naskah diterima: 27 Januari 2021; direvisi: 29 Mei 2021; disetujui: 2 Juni 2021

ABSTRAK

Tulisan ini membahas tentang persebaran permukiman dan relasinya dengan moda transportasi di kota Padang dalam tahun 1957-2017. Menggunakan pendekatan historis dengan tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menggambarkan kota Padang tahun 1957-1979 dimana terjadi invasi kota, sebagai akibat pergolakan daerah PRRI. Mobilitas penduduk meningkat, permukiman tersebar disepanjang pusat pemerintahan maupun fasilitas umum lainnya yang tersebar di 3 kecamatan. Permukiman itu dihubungkan dengan moda transportasi yang telah ada sebelumnya (Pelabuhan, Kereta Api, Bus, Bendi, Sepeda Motor), ditambah Bemo (1962), Oplet (1976), disusul Angkot (1979). Dalam tahun 1980-2009 terjadi perluasan kota. Permukiman tersebar hingga ke 11 kecamatan. Moda transportasi yang dioperasikan bertambah dengan kehadiran Mikrolet (1982), Taksi (1990). Pasca gempa 2009-2017 persebaran permukiman mengikuti kebijakan mitigasi bencana yang menysasar ke kawasan tinggi seperti koto tengah (pusat pemerintahan sekarang). Permukiman dihubungkan dengan tambahan moda transportasi massal Trans Padang (2014) dan moda transportasi berbasis online (Gojek) dalam tahun 2017.

Kata kunci: Permukiman, Transportasi, Manusia, Alam, Pemerintah.

ABSTRACT

This text deals with the distribution of the settlement and transport modes in the Padang city of the 1957-2017. Using historical approaches with heuristic stages source criticism, interpretation, and historiography. Research shows the Padang city of 1957-1979 that the city's invasion occurred, as a result of unrest in regional PRRI. Population mobility is increasing, settlements spread across the government center and other public facilities are scattered in 3 sub-districts. The settlement were linked with preexisting transport modes (Port, Train, Bus, Bendi, Motorcycle), plus Bemo (1962), Oplet (1976), followed by Angkot (1979). In 1980-2009 there was an expansion of the city. Settlement dispersed to 11 sub-districts. Operated mode of transportation increased by the presence of Mikrolet (1982), Taxi (1990). After the 2009-2017 earthquake of settlement followed a disaster mitigation policy aimed at high region like Koto Tengah (current government center). Settlement were linked to additional Trans Padang (2014) mass transport modes and online (Gojek) transport modes in 2017.

Keywords: Settlement, Transportation, Human, Nature, Government

PENDAHULUAN

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 nonagraris dan tataguna tanah yang beraneka ragam, dengan pergedungan yang berdirinya berdekatan (N. Daldjoeni, 1997: 46).

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 (Fitriana Syahar & Yurni Susanti, 2010: 2).

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 aspek yang menonjol dan saling

berkaitan, yakni persebaran pemukiman dan moda transportasinya (Kuntowijoyo. 2003: 66).

Persebaran pemukiman kota Padang, di atas luas 694,96 km² berdasarkan hasil pemekaran tahun 1979, Kota Padang sudah ditempati oleh 833.584 jiwa penduduk (BPS Kota Padang, 2010). Data tersebut meningkat ditahun 2014 yang jumlahnya 1.000.096 jiwa. Jumlah penduduk yang demikian, bermukim disebelas 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 (BPS Kota Padang, 2010 & 2014).

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. (David Reev. 2017: 25). Jumlah transportasi tersebut, dipergunakan untuk melayani rute masing-masing dalam upaya memenuhi hasrat mobilitas penduduk yang bermukim di kota Padang yang kian beragam tujuannya.

Jika menelisik jauh kebelakang, bahkan sebelum tahun 1957, Padang sesungguhnya di atas luas 33 km² bahkan telah bertambah tiga kali lipat dari sebelum proklamasi atau revolusi fisik bahkan di awal abad ke-20, mulai mengembangkan permukiman yang menysar ke tiga kecamatan yakni Padang Barat, Padang Timur, dan Padang Utara. Permukiman tersebut diperuntukkan bagi para pegawai pemerintahan (Bappeda Kota Padang, 1979: 86).

Lebih jauh dari abad ke-20, Padang sesungguhnya hanyalah *big village* yang berawa dan rawan banjir, sehingga tidak begitu diminati. Permukiman terbentuk di daerah pinggiran Selatan atau sebelah kiri Batang Arau yang sekarang dikenal dengan nama Seberang (Mestika Zed, 2009: 5). Permukiman kemudian menysar ke utara, didirikan kampung

baru seperti Alang Laweh, Ranah, Olo, Parak Gadang dan Ganting. Kelompok permukiman inilah yang menjadi cikal bakal dari Kota Padang.

Moda transportasi yang dioperasikan dalam masa-masa awal adalah dengan mengandalkan aliran sungai salah satunya Batang Arau, disamping berkembang nanti tatkala ditemukannya tambang batubara di Sawahlunto, menarik minat pemerintah kolonial untuk membangun jalur kereta api. Disamping itu, moda transportasi lainnya telah ada izin operasi bus seperti NPM, GON, NV (1917), Bendi dan sepeda motor menjelang 1900-an.

Kota Padang pasca reformasi dan revolusi fisik, atau tepatnya memasuki tahun 1957 “bak ketiban durian runtuh”. Dalam masa dimana Sumatera Barat pada umumnya diterpa kegelisahan panjang sebagai akibat pergolakan PRRI yang berimbas pada merantaunya orang Minangkabau ke berbagai daerah: Jakarta, Medan, Palembang, dan Pekanbaru (Muchtari Naim. 2013: 279). Tak terkecuali juga penduduk kota Padang yang sebagian besarnya merupakan orang Minangkabau.

Menjadi suatu hal yang menarik untuk ditelusuri. Kota ini justru

mengalami imbas yang cukup menjanjikan baik pada bidang ekonomi, permukiman, bahkan transportasi sekalipun. Dalam pencatatan GAS (Galeri Arsib Statis) kota Padang sesungguhnya rentang tahun 1961-1967 terdapat perizinan usaha seperti: usaha obat nyamuk, kecap, keriting rambut, pertukangan, las karbit, dobi, bofet, dan lain-lain. Diamping itu terdapat juga izin dalam tahun 1961-1970 terdapat izin membentuk Organisasi Pertahanan Sipil, yang kemudian menjadi Linmas (Pelindungan Masyarakat). Pusat pemerintahan yang semula di Bukittinggi, Pendidikan di berbagai tempat, juga harus dipindah ke Padang.

Kondisi ini memberikan gambaran bahwa di kota Padang justru terjadi mobilitas penduduk yang meningkat. Muaranya terjadi perluasan kota pada tahun 1980-an menjadi 694,96 km². Permukiman kota Padang terus mengisi ruang-ruang kosong kota.

Periode akhir bulan September 2009 kota Padang di hadapkan pada bencana alam berupa gempa bumi, yang selain menimbulkan korban jiwa, kerugian materi, tak sedikit juga merusak tatanan kota. Padang tak laurut dalam kesedihan mendalam itu, mulai berbenah dengan membangun

kotanya. Pemulihan kota tersebut baik dari tatanan permukiman, bahkan mengatur moda transportasi berbuahkan pada perolehan penghargaan Piala Adipura kembali dalam tahun 2017.

Persebaran permukiman dan moda transportasi dalam periode 1957-2017 terhadap kota Padang sebagaimana yang dibahas sekilas di atas, menjadi dasar yang cukup menarik untuk didalami lebih mendalam, sehinggabersua pada relasi yang kuat antara persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang.

METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini merujuk pada prosedur resmi penelitian sejarah sebagai konsensus dari para sejarawan baik dalam maupun luar negeri. Istilah metode sering dihubungkan dengan istilah pendekatan, strategi dan teknik. Adapun tahapan yang dilalui dalam kajian historis dengan empat langkah yang meliputi; heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Louis Gottschalk, 1975: 17).

Tahapan Heuristik dimaksudkan dalam upaya mdengumpulkan data atau sumber, kritik sumber dimaksudkan untuk

menguji keautentikan atau keabsahan data, sementara interpretasi dimaksudkan dalam upaya memberikan tafsiran terhadap data yang telah diperoleh dan diuji sebelumnya, untuk kemudian historiografi atau menuliskan sebagai tahapan terakhir dari penelitian tersebut (Helius Syamsudin, 2007: 159).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Padang Sebelum Tahun 1957

Wajah kota Padang dalam periode awal atau sekitaran abad ke-7 hanyalah merupakan daerah rawa yang rawan banjir. Perkembangan kota Padang sebagai daerah permukiman dimulai ketika berubahnya orientasi masyarakat *darek* (asal orang Minangkabau) yang umumnya berasal dari daerah dataran tinggi ke daerah pesisir Barat Sumatera pada pertengahan abad ke-14 (Gusti Asnan, 1992: 10). Permukiman terbentuk di daerah pinggiran Selatan atau sebelah kiri Batang Arau yang sekarang dikenal dengan nama Seberang Padang. Permukiman kemudian menyasar ke utara, didirikan kampung baru seperti Alang Laweh, Ranah, Olo, Parak Gadang dan Ganting. Kelompok permukiman inilah yang menjadi cikal bakal dari Kota Padang.

Aliran arus sungai Batang Arau yang cukup potensial, diperuntukkan

sebagai moda transportasi dengan mejadikannya sebagai pelabuhan barang maupun jasa. Dalam masa awal, pelabuhan tersebut ditopang dengan keberadaan pelabuhan di sebelah selatan Padang yang dikenal dengan Pelabuhan Alam teluk Air Manis dengan memanfaatkan fasilitas alam, teluk dengan kedalaman memadai, didukung juga dengan keadaan air yang cukup tenang untuk memungkinkan kapal berlabuh. Disamping itu, sekitar 3,5 mil arah selatan Padang diperbantukan juga sebuah pelabuhan yang cukup sederhana tepatnya di Pulau Pisang. (Falah, ddk. 2007: 21).

Memasuki abad ke-17 oleh VOC kawasan Muaro Batang Arau dilengkapi secara serius sebagai moda transportasi dalam jenis pelabuhan. Pelabuhan yang mampu menampung kapal dengan ukuran hingga 200 ton itu dilengkapi dengan fasilitas seperti pergudangan, kantor syahbandar, dan menara suara. Disamping itu juga dibangun jalan raya yang menghubungkan ke kota dan pada masa kolonial dihubungkan dengan jalur kereta api. Pembukaan jalur kereta api di tahun 1892 tersebut, sebagai upaya untuk mengangkut Batubara dari Sawahlunto. Persebaran permukiman

yang semula disekitaran sungai atau Muaro, meluas bahkan berpindah ke kawasan Utara tepatnya daerah Sawahan, setelah pembukaan moda transportasi kereta api (Freek Colombijn, 2006: 288).

Pertengahan abad ke-19, keadaan yang menunjukkan tanda-tanda peralihannya, ketika terjadi pendangkalan, karena endapan lumpur sungai dari daerah hulu, maka hanya kapal dengan ukuran kecil yang dapat melakukan aktivitas di pelabuhan (Gusti Asnan, 2009: 19). Dalam upaya menjawab kegelisahan sebagai akibat terbatasnya daya tampung pelabuhan Muaro untuk aktivitas bongkar muat barang dan turun naiknya penumpang, maka Pada akhir tahun 1880-an pemerintah membangun pelabuhan baru di kota Padang, yakni pelabuhan Emmahaven sekarang disebut Teluk Bayur (Telukbayurport.co.id.)

Dalam masa kolonial selain pelabuhan sebagai fasilitas moda transportasi air, kereta api sebagai moda transportasi darat juga dioperasikan Bendi. Dalam masa kolonial, Bendi merupakan barang mewah yang hanya golongan tertentu saja yang memiliki, seperti orang kaya, penguasa, pejabat pemerintah dan tokoh masyarakat,

sehingga makna kepemilikan bendi dalam masa itu, sebagai kendaraan pribadi yang dapat melambangkan kekuasaan, kekuatan dan penguasa dan status sosial (Ishakawi, 2010: 08)

Selain pelabuhan, kereta api, bendi sebagai moda transportasi untuk menghubungkan permukiman dengan fasilitas umum, dan permukiman satu dengan permukiman lainnya, dalam tahun 1917 pemerintah kolonial juga memberikan izin operasional kepada bus-bus swasta. Izin operasional yang diberikan berasal dari sejumlah perusahaan seperti NPM, GON, NV, dan Atom untuk melayani kebutuhan transportasi di Sumatera (David Reev, 2017: 25), termasuk juga Padang.

Wajah permukiman dan transportasi kota Padang hingga awal abad ke 20 yang luas wilayahnya hanya 11.5 km², 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 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.

Memasuki tahun 1950-an di atas luas $\pm 33 \text{ km}^2$ yang telah bertambah tiga kali lipat darisebelum proklamasi atau revolusi fisik bahkan di awal abad ke-20, mulai mengembangkan permukiman yang menysar ke tiga kecamatan yakni Padang Barat, Padang Timur, dan Padang Utara. Permukiman tersebut diperuntukkan bagi para pegawai pemerintahan (Bappeda Kota Padang, 1979: 86).

Perkembangan permukiman kota berbanding lurus dengan moda transportasi sebagai upaya mendukung mobilitas masyarakatnya. Dalam tahun 1950-an di kota Padang sudah terdapat kendaraan bermotor. Disamping itu, pasca kemerdekaan, terjadi pergeseran makna terhadap moda transportasi jenis Bendir. Dalam masa kolonial yang bermakna sebagai kendaraan pribadi yang dapat melambangkan kekuasaan, kekuatan dan penguasa dan status sosial, menjadi kendaraan umum. Semula merupakan barang mewah, menjadi biasa sebab dapat dimiliki oleh siapa saja lapisan masyarakat. Sehingga digunakan untuk menjadi angkutan umum untuk menjangkau sampai ke jantungnya permukiman penduduk dan

menjadi mata pencarian masyarakat (Ishakawi, 2010: 14).

Invasi Kota Tahun 1957-1979

Dalam tahun 1957-1979 terjadi invasi kota sebagai akibat pergolakan daerah PRRI (Mughtar Naim, 2013: 279). Buntut dari pergolakan daerah itu, kota Padang dijadikan sebagai ibukota Provinsi Daerah Tingkat I Sumatera Barat yang sebelumnya Bukittinggi (PP No.29 Tahun 1979). Pemandahan itu berdampak pada permukiman di kota Padang. Terjadi persebaran permukiman yang menysar sekitaran pendirian fasilitas umum sebagai penunjang ibukota provinsi. Permukiman berinvansi disekitaran vasilitas umum yang dibangun, seperti pusat pemerintahan, perkantoran, perumahan maupun fasilitas-fasilitas lainnya, baik ekonomi maupun pendidikan.

Situasi politik dan pertumbuhan ekonomi daerah Sumatera Barat umumnya yang kurang baik, beberapa kegiatan pembangunan kota Padang yang dapat dicatatkan juga diantaranya ketika terjadinya peningkatan sektor transportasi darat pengganti kereta api, dilakukan perluasan jalan-jalan utama.

Disamping itu, berlangsung juga pembangunan dalam skala mega proyek, seperti; (1) Pembangunan mesjid Nurul Iman pada tahun 1958 hingga dapat difungsikan pada tahun 1965 (Freek Colombijn, 1993: 86); (2) Fasilitas penunjang kesehatan bagi masyarakat tahun 1953 dengan nama RSU Megawati atau sekarang RSUP Dr. M Djamil Padang (SK Menkes RI No.134 tahun 1978) dibangun di Burung Kutulan Jalan Perintis Kemerdekaan (rsdjamil.co.id); (3) Renovasi stadion Imam Bonjol kota Padang (Lapangan Imam Bonjol sekarang) walaupun pembangunannya telah dilakukan akhir abad ke-19 atau awal abad ke-20; (4) Pembangunan pusat pemerintahan (julukan *Rumah Begonjong*) masa pemerintahan Gubernur Kaharuddin Dt Rangkyo Basa (1958-1965) tepatnya pada tahun 1961 di jalan Soekarno (sekarang jalan Sudirman) dan dilahan yang sama (samping) dibangun (5) kantor Komdak (sekarang Polda) dan Kodim (Freek Colombijn, 1994: 137).

Persebaran permukiman berinvansi ke berbagai pusat-pusat layanan publik tersebut di atas. Sebagai upaya menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya, dioperasikan

moda transportasi yang keberadaannya telah ada dari masa kolonial seperti kereta api, bus antar kota, sepeda motor, dan bendi. Dalam masa ini kendaraan yang paling populer digunakan masyarakat adalah bendi. Dimana dalam masa kolonial kendaraan jenis ini hanya dimiliki oleh kalangan tertentu yang menjadi simbol kekuasaan dan status sosial. Memasuki era kemerdekaan moda ini diperuntukkan bagi masyarakat biasa untuk dipergunakan sebagai angkutan umum dan angkutan ekonomi dengan bertarif (Rini Dwi Vivindra, dkk, 2015: 73-74).

Suatu hal yang tidak luput juga dalam pencatatan, antara tahun 1957-1979, perguruan tinggi sebagai salah satu diantara penyumbang terbesar bagi migrasi penduduk ke suatu kota, ikut dipindahkan ke Padang. Perguruan tinggi yang telah ada diberbagai kab/kota di Sumatera Barat seperti; BPTH (1951) di Padang, PTPG (1954) di Batusangkar, Perguruan Tinggi Pertanian (1954) di Payakumbuh, dan Fakultas kedokteran atau FIPIA 1955 di Bukittinggi, dalam tahun 1961 harus dipindah ke Padang, tepatnya sekitaran Jati sekarang (Rektor Unand, 2018: 02).

Suatu keniscayaan yang diterima oleh kota Padang, terjadi

persebaran permukiman penduduk ke arah Jati, Air Tawar dan pusat pengembangan perguruan tinggi lainnya. Disamping tentunya perumahan-perumahan yang dibangun dalam upaya menyiapkan tempat tinggal bagi pegawai baik pemerintahan maupun swasta. Sebagai upaya mengcover mobilitas penduduk dengan kemunculan fasilitas publik dalam bentuk perguruan tinggi, disamping moda transportasi yang telah ada, dioperasikan Bemo dalam tahun 1962.

Kehadiran Bemo sebagai moda transportasi ini disambut dengan gembira terutama masyarakat menengah kebawah seperti warga kampus (kalangan mahasiswa). Disamping mampu menjangkau gang-gang kecil, juga tarif yang ditetapkan lebih murah dari pada Bendi pada saat itu. Semenjak kehadirannya bahkan hingga akhir tahun 1979-an mengalami peningkatan, baik dari pengguna maupun jumlah jumlah armada dan hingga pengaturan tarif oleh pemerintah dalam hal ini Dishub (Rahmiati, 2014: 4-7).

Memasuki tahun 1965 terjadi tragedi nasional, selain mengguncang politik, tentunya berdampak dalam bidang ekonomi. Kota Padang dilirikan masyarakat baik sebagai tempat untuk

tinggal, basis pendidikan, maupun untuk berusaha (ekonomi), dekade 1961-1970 banyaknya pengajuan izin untuk

berusaha, seperti: usaha Obat Nyamuk, Ke cap, Keriting Rambut, Pertukangan, Las Karbit, Dobi, Bofet, dan lain-lain. Terdapat juga izin pembembentukan Organisasi Pertahanan Sipil, yang kemudian menjadi Linmas (Pelindungan Masyarakat). Pengajuan izin tersebut berarti terjadi kenaikan taraf ekonomi masyarakat dan permukiman menunjukkan ke arah perkembangan sehingga diperlukan hansip untuk menciptakan situasi yang aman dan damai ditengah-tengah semakin melonjaknya jumlah penduduk yang bermukim (Galeri Arsip Statis) Kota Padang). Sebagaimana dalam data rilis BPS terdapat 52.054 jiwa penduduk kota Padang di tahun 1930 dan meningkat menjadi 195.912 jiwa pada tahun 1971 (Pemerintahan Kota Padang. 2010).

Dalam upaya mengcover lonjakan penduduk dalam tahun 1970-an sebagaimana di atas, dilakukan pembangunan kota secara lebih terencana. Usaha untuk mengurangi kepadatan di pusat kota lama dilakukan dengan cara mendistribusikannya ke

kawasan timur dan utara. Terjadi invasi permukiman 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 UNP, Unand, Bandar Udara Tabing, Tunggul Hitam, Nanggalo, Teluk Bayur, dan Bungus Teluk Kabung yang *notabene* telah masuk dalam wilayah Padang Pariaman atau diistilahkan dengan *enclave* dalam wilayah kabupaten Padang Pariaman. Disamping itu dilakukan pemindahan pusat perdagangan dari kawasan pelabuhan lama (Pasar Gadang) ke kawasan Utara kota dan pembangunan perumahan skala besar seperti Wisma Indah di Ulak Karang dan Perumnas di Air Tawar.

Pada kawasan kota lama, lahan kosong di belakang jalan-jalan utama kota mulai dipadati perumahan penduduk, seperti yang terjadi di kawasan Ranah, Palinggam, Alang Lawasan, Purus, Damar, Parak Kerambir, Ujung Padang dan Berok. Kawasan kota seluas lebih kurang 33 km² mulai semakin padat dan mulai mengisi struktur kota yang terbentuk

sejak pertengahan abad ke-19 (Eko Alvares Zaidulfar, 2002: 64).

Pemadatan struktur kota membuat kebutuhan akan moda transportasi yang semakin meningkat pula. Disamping semakin tidak populernya moda transportasi sebelumnya seperti kereta api dan transportasi lainnya, walau kendaraan bermotor semakin diminati. Namun, untuk menjangkau rute yang lebih jauh dengan kapasitas angkut yang cukup besar, dioperasikanlah Oplet pada tahun 1976. Oplet yang beroperasi dalam tahun-tahun awal dengan jenis Dansun mengangkut penumpang dalam jumlah yang lebih besar dari angkutan yang telah ada seperti Bendi maupun Bemo. Moda transportasi ini beroperasi dalam jarak yang lebih jauh juga, seperti dari Tabing ke Air Tawar, Air Tawar ke Jati maupun ke Indarung dan seterusnya.

Dua tahun kemudian tepatnya tahun 1979 dioperasikan moda transportasi jenis baru yang dikenal dengan nama Angkot. Lonjakan penduduk yang kian meningkat menjadikan permintaan pada moda transportasi yang beragam jenisnya. Angkot dijadikan sebagai moda transportasi dalam kota (angkutan kota). Angkot tahun 1979 sebagai moda

transportasi dalam kota. Angkor yang dioperasikan bagi warga di kota Padang memiliki ciri khas tersendiri. Ciri ini meliputi warna yang dibedakan atau dijadikan pembeda untuk rute-rute yang dilaluinya. Disamping itu tentunya postur angkot yang dimodifikasi sedemikian rupa dengan penambahan asesoris, full music, bentuk body yang diceperkan, dan lain-lain. Hal tersebut dilakukan dalam upaya menarik minat penumpang yang didominasi oleh kalangan muda walaupun tidak dapat dipungkiri secara umum untuk beragam kalangan.

Perluasan Kota Tahun 1980-2009

Kota Padang dalam tahun 1980-an terjadi perluasan kota sebagai jawaban atas migrasi penduduk yang kian meningkat. Terjadi persebaran permukiman di atas luas $\pm 694,96$ km² yang menysasar hingga ke 11 kecamatan. Perluasan tersebut mengakibatkan perlunya dilakukan restrukturisasi kembali pusat-pusat kegiatan kota. Kawasan kota lama dijadikan sebagai pusat pelayanan utama kota, dan ditambah dengan tiga subpusat pelayanan utama kota yang diletakkan di wilayah perluasan yaitu di Lubuk Buaya, Lubuk Begalung dan Bungus

(Rencana Induk Kota Padang 1983-2003).

Menjelang tahun 2000-an mengacu pada RTRW kota Padang tahun 2004-2013, persebaran permukiman kota menysasar pada kebijakan skala besar di atas 3 Ha (*real estat*, perumahan, kompleks) pengembangannya diarahkan ke wilayah bagian Utara (Kecamatan Koto Tengah), wilayah Timur (Kecamatan Kuranji, Pauh dan Lubuk Kilangan) dan wilayah bagian Selatan (Kecamatan Lubuk Begalung). Kemudian, di Padang Sarai sepanjang pantai kawasan pusat kota (Purus dan Ulak Karang) dijadikan sebagai kawasan pemukiman kembali (*resettlement*) bagi nelayan (Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2004-2013: 26).

Formasi kota yang terbentuk akibat perluasan wilayah menjadi lebih beragam dan lebih tersebar ke kawasan pinggir kota. Penyebaran fungsi-fungsi itu mengakibatkan struktur dan bentuk kota berubah secara drastis jika dibandingkan dengan kondisi sebelumnya. Kota semakin mekar dengan distribusi aktivitas kota dan penempatan permukiman ke arah pinggir kota, mengakibatkan jarak tempuh di dalam kota semakin besar

dan beban sirkulasi dalam kota menjadi meningkat (Eko Alvares Zaidulfar, 2002: 63).

Dalam upaya menjawab jarak tempuh di dalam kota yang semakin meningkan disamping telah beroperasinya moda transportasi sebelumnya seperti Oplet dan Angkot dalam tahun 1982 dioperasikan Mikrolet. Dismping itu didukung dengan pembangunan prasaranan penunjang lainnya. Dalam tahun 1990-an dibangun jalan lingkar (jalan by-pass) dengan maksud untuk memperlancar mobilitas transportasi yang berkembang. Selain itu, dimaksudkan juga sebagai alternatif mendistribusikan pelayanan kota ke arah perluasan, serta yang tidak kalah pentingnya sebagai jalan arteri primer yang menghubungkan pelabuhan laut di selatan dan rencana pelabuhan udara di utara. Pembangunan jalan lingkar ini diikuti dengan munculnya pusat-pusat pembangunan baru dengan fungsi tunggal seperti Padang Industrial Park, Terminal Reglonal, perumahan baru skala besar, dan beberapa kampus perguruan tinggi (Eko Alvares Zaidulfar, 2002: 63).

Dalam tahun 1990 muncul moda transportasi baru dengan nama

Taxi. Moda ini dimaksudkan lebih pada pemenuhan kebutuhan mobilitas penduduk menengah ke atas yang mengutamakan kenyamanan dan terbatas. Kemunculan jenis transportasi alat angkutan bermesin yang menjamur, mempersempit lahan bagi moda transportasi yang telah ada sebelumnya seperti Bendi (sebagai alat angkutan tradisional). Jalur-jalur dan tempat menunggu penumpang telah menjadi tempat parkir kendaraan bermesin. Peralihan pengguna Bendi kepada alat angkutan modren (bermesin) yang lebih praktis berbuntut pada izin operasi tahun 1992 dicabut pemerintah dalam hal ini Dishub (Ishakawi, 2010: 14).Keadaan yang sama dialami kemudian oleh moda transportasi jenis Bemo yang mulai tidak populer lagi bahkan hingga tahun 2000-an.

Mitigasi Bencana Tahun 2009-2017

Akhir September 2009 terjadi bencana Alam Gempa Bumi yang meinggalkan duka mendalam bagi kota Padang umumnya. Menjadi hal yang menarik untuk di dalam bersama dalam kajian lain tentunya, kota Padang tidak ingin larut dalam duka, mulai berbenah dengan menyusun RTRW kotanya kembali. Rencana yang

mempertimbangkan dari berbagai aspek seperti; jalur evakuasi, pemisahan pusat-pusat kegiatan, dan konstruksi bangunan dalam upaya untuk meminimalkan kerugian yang terjadi apabila terjadi bencana alam kembali (berbasis mitigasi bencana).

Permukiman sepanjang garis pantai kota Padang, mulai berpindah ke arah Timur yaitu kawasan Simpang Haru, Andalas, Lubuk Lintah, Limau Manis, Air Pacah, dan seterusnya ke arah By Pass yang diperkirakan zona aman tsunami. Kawasan yang pada mulanya tidak terlalu dilirik, kemudian menjadi kawasan yang diminati untuk dijadikan kawasan permukiman. Komplek-komplek perumahan dibangun secara signifikan oleh pemerintah maupun swasta. Harga tanah melonjak tinggi dan akses transportasi umum juga menjadi padat. Wilayah-wilayah yang diperkirakan zona aman tsunami menjadi pilihan bagi masyarakat.

Kawasan permukiman dan perumahan dalam upaya mitigasi bencana oleh Pemko Padang menyediakan lahan untuk pengembangan hunian dengan kepadatan yang bervariasi seperti; (1) Kawasan permukiman dan perumahan

dengan kepadatan tinggi diarahkan ke kecamatan Padang Utara, kecamatan Padang Barat, kecamatan Padang Timur, kecamatan Padang Selatan, kecamatan Nanggalo; (2) Kawasan permukiman dan perumahan dengan kepadatan sedang berada di kawasan kecamatan Koto Tengah, Kecamatan Kuranji; (3) Kawasan permukiman dan perumahan dengan kepadatan rendah berada di sekitar kawasan lindung di Kecamatan Pauh, kecamatan Lubuk Kilangan, kecamatan Bungus Teluk Kabung, kecamatan Koto Tengah, kecamatan Kuranji, kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan rawan bencana tsunami; (4) Kawasan permukiman dan perumahan dengan peruntukan bagi nelayan berada di sekitar kawasan Sungai Pisang Kecamatan Bungus Teluk Kabung, Koto Tengah (Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2010-2030).

Dalam upaya mengcover mobilitas penduduk yang berbasis mitigasi bencana, kawasan jalan by pass diperlebar oleh pemerintah. Jalan yang dahulu dua arah sekarang dijadikan satu arah, sehingga lalu lintas menjadi lancar dan lebih cepat. Moda transportasi sebelumnya bersifat

dinamis dengan terus menyesuaikan jalur atau rutenya masing-masing. Walau tak dapat dipungkiri pasca gempa terjadi penurunan animo masyarakat terhadap kendaraan jenis Bemo yang berdampak pada berkurangnya jumlah armadanya.

Memasuki tahun 2014 disamping Angkot yang semakin menjamur demikian juga dengan sepeda motor dan mobil sebagai kendaraan pribadi, muncul moda transportasi massal yang dikenal dengan nama Trans Padang. Kemunculan moda transportasi ini sebagai jawaban atas keluhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi umum di kota Padang, yang belum memenuhi standar kenyamanan layanan publik. Disamping tentunya sebagai upaya peremajaan transportasi publik massal yang ramah. Keberadaan trayek 14A atau yang biasa dilalui oleh Mikrolet atau Angkutan Kota mulai digantikan Trans Padang (KabarPadang.com).

Dengan jumlah 35 unit bus Trans Padang melayani mobilitas penduduk dari suatu permukiman ke Permukiman lain maupun ke fasilitas publik lainnya. Permukiman penduduk yang dijangkau oleh bus ini meliputi VI koridor yang telah di rencanakan oleh

pemerintah kota. Dimana koridor I dari pusat kota (Jalan Bgd. Azizkhan, terus Khatib Sulaiman dan sampai batas Kota Padang di Lubuk Buaya), Koridor II melayani trayek dari Bungus Teluk Kabung menuju pusat kota, koridor III melayani trayek dari Air Pacah menuju pusat kota, Koridor IV melayani trayek dari Indarung ke pusat kota, Koridor V dari Lubuk Buaya menuju teluk Bayur dan koridor VI melayani trayek dari Universitas Andalas menuju pusat kota (sumbar.antaraneews.com). Walaupun tidak dapat dipungkiri semua koridor yang direncanakan pemerintah kota (dishub) tersebut, belum semuanya terealisasi.

Era globalisasi yang serba teknologi berdampak pada pelayanan mobilitas penduduk yang bermukim di berbagai kawasan kota di Indonesia, termasuk kota Padang. Akhir tahun 2017 muncul fenomena baru dalam moda transportasi yang berbasis *online*, baik roda dua maupun roda. Beberapa transportasi *online* yang cukup cepat berkembang di antaranya ialah *Gojek*, *GoCar* dan *Grab* (Fery Andrianus. 2019 Journals usm. ac. Id).

Moda transportasi berbasis *online* tumbuh bah jamur di musim hujan disebabkan nilai praktif yang di

tawarkan, disamping itu juga ketersediaan akses internet yang digandrungi umumnya oleh kaum milenial. Kehadiran Gojek di kota Padang, memberikan kemudahan akses transportasi *online* yang mampu menjangkau ke setiap lini permukiman penduduk, bahkan hingga ke depan rumah penumpang.

Buah Relasi Persebaran Permukiman dan Moda Transportasi

Relasi persebaran permukiman dan moda transportasi kota Padang dari tahun 1957-2017 sesungguhnya berbuah manis. Hal tersebut dapat dilihat kala keberhasilan pemerintah kota bersama warganya bahu-membahu menata kota. Keberhasilan tata kelola yang ditelisik dari berbagai aspek, diantaranya tata kelola permukiman penduduk dan moda transportasi sebagai media penghubungnya. Keberhasilan tersebut disimbolkan dengan penganugerahan Pila Adipura (Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 07 tahun 2017). Kota Padang sejak tahun 1986 sampai tahun 2017 telah tercatat sebanyak 17 kali mendapatkan penghargaan Adipura. Walaupun tak dapat dipungkiri di tahun 2010 atau pasca gempa 2009 sempat terhenti

(Nopriadi, Nizwardi Azkha, dan Emy Leonita, 2018: 579).

Pada tahun 2017 yang lalu kota Padang menerima kembali penghargaan piala Adipura untuk kategori kota besar. Perolehan tersebut menambah catatan panjang bagi kota Padang dan menghantarkannya menjadi yang paling banyak memperoleh penghargaan se-Indonesiat. Hal tersebut sekali lagi merupakan keberhasilan bersama pemerintah kota dan warganya yang bahu-membahu dalam membangun perlindungan dan tata kelola lingkungan hidup yang diantaranya tata kelola permukiman penduduk dan tata kelola moda transportasi sebagai media mobilitas penduduknya (Nopriadi, Nizwardi Azkha, dan Emy Leonita, 2018: 580).

SIMPULAN

Padang sebagai sebuah kota yang sekaligus ibukota Provinsi Sumatera Barat, sejak tahun 1957 bagai memperoleh durian runtuh. Kota dalam situasi politik daerah yang sulit sebagai akibar pergolakan PRRI, ditetapkan sebagai basisnya pemerintahan daerah. Dengan kondisi demikian menghantarkan perubahan yang berbeda dari kota-kota di daerah Sumatera Barat

umumnya. Migrasi penduduk tiap tahunnya mengalami peningkatan yang berbanding lurus dengan persebaran permukiman sebagai upaya mengcover tempat tinggal mereka.

Persebaran permukiman yang dilakukan di kota Padang dalam tahun-tahun 1950-an hingga 1970-an menysasar pada pembangunan kota yang terfokus pada pusat-pusat pemerintahan, militer, perdagangan, pendidikan tinggi dan fasilitas umum lainnya. Di atas luas $\pm 33 \text{ km}^2$ persebaran permukiman meluas pada tiga kecamatan yakni Padang Barat, Padang Timur, dan Padang Utara. Dalam upaya menghubungkan permukiman yang satu dengan yang lain, dibutuhkan moda transportasi. Moda transportasi selain kereta api, bus dan Bendi yang telah beroperasi sejak masa kolonial, telah ditemukan juga sepeda motor sebagai moda transportasinya.

Kota Padang sebagai jantungnya Pemda Sumatera Barat menjadikannya surplus penduduk. Banyak migrasi penduduk bahkan dari pedalaman sekalipun, baik untuk bersekolah ataupun mengadu nasib dengan bekerja maupun berusaha. Kondisi ini kemudian menghantarkan

kota Padang, terjadi apa yang disebut pemadatan struktur kota. Kebijakan persebaran permukiman disasar untuk mengisi ruang-ruang kosong dari kota ini. Sejalan imbas pergolakan daerah yang juga disusul dengan tragedi nasional 1965 yang berdampak pada ekonomi. Persebaran permukiman terbatas pada sekitaran pembangunan kota yang juga terbatas, seperti masjid Nurul Iman, RSUP M.Djamil, Lapangan Imam Bonjol, kantor Gubernur dan Komdak. Moda transportasi selain yang telah ada sebelumnya, muncul Bemo tahun 1962. Memasuki ahir tahun 70-an terjadi pemadatan struktur kota seiring dengan migrasi penduduk yang meningkat ke kota Padang. Persebaran permukiman mengisi ruang-ruang kosong kota. Dalam upaya menghubungkan permukiman tersebut, selain moda transportasi yang telah ada sebelumnya, dioperasikannya Oplet pada tahun 1976, disusul Angkot pada tahun 1979.

Bonus demokrasi terus diterima oleh kota Padang bahkan hingga tahun 1980-an. Keadaan tersebut dipandang perlu untuk melakukan perluasan. Luas kota menjadi $\pm 694,96 \text{ km}^2$ yang menysasar hingga ke 11 kecamatan. Kebijakan pemerataan

persebaran pemukiman terus diupayakan di kota yang baru dimekarkan. Moda transportasi, selain yang sudah ada, muncul Mikrolet tahun 1982 yang disusul dengan Taxi tahun 1990 diikuti dengan mulai tidak populernya moda lama seperti Bendi maupun Bemo.

Pasca gempa bumi 2009, Padang tidak ingin larut dalam duka, mereka mulai berbenah dengan merancang dan menyusun kembali RTRW kotanya. Rancangan yang berangkat dari kejadian yang telah terjadi, dan upaya melakukan mitigasi. Persebaran pemukiman bahkan hingga tahun 2017 menyesuaikan dengan kebijakan mitigasi bencana yang menasar pada kawasan tinggi, seperti kearah Utara dan Timur dari kota tua, tepatnya ke arah pusat kota sekarang (Koto Tangah) dan lain-lain. Moda sebelumnya bersifat dinamis dengan terus menyesuaikan jalur atau rutennya masing-masing, muncul moda transportasi massal Trans Padang tahun 2014, disusul juga dengan fenomena baru kemunculan moda transportasi berbasis *online* baik roda dua maupun roda empat menjelang akhir 2017.

Dapat dipahami bahwa perjalanan panjang kota Padang dengan melihat dari persebaran permukiman

sesungguhnya tidak dapat dipisahkan dari moda transportasinya. Sebab penduduk yang bermukim sudah menjadi kodrat baginya untuk melakukan mobilitas, baik dari suatu permukiman ke permukiman lain, maupun ke tempat ia beraktivitas. Menjadi hal yang tidak asing lagi, bila permukiman yang menyebar dan terbentuk dimanapun keberadaanya, pada akhirnya transportasi akan membuka jalur atau moda transportasi akan muncul ke arah tersebut dengan menyesuaikan kebutuhannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvares, Eko Zaidulfar. 2002. *Morfologi Kota Padang*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Andrianus, Fery. 2019. *Analisis kesejahteraan driver Go-Jek di Kota Padang*. Padang. Dinamika Sosial Budaya Journals usm. ac. id.
- Asnan, Gusti. 1992. *Padang Akhir Abad XIX dan Awal Abad XX: Profil Kota Kolonial*. Padang. Pusat Penelitian Universitas Andalas.
- , 2009. *Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe*. Jurnal: Amaghapasa Edisi 13/Tahun XV/Juni 2009.
- Bappeda Kota Padang. 1979. "Profil Daerah Kota Padang Tahun 1979". Padang: Bappeda Kota Padang.

- BPS Kota Padang. 2010. *Padang Dalam Angka*. Padang: BPS Kota Padang.
- . 2014. *Padang Dalam Angka*. Padang: BPS Kota Padang.
- Colombijn, Freek. 1993. “*The Power of Symbols in the Urban Arena- The Case of Padang (West Sumatera) Urban Symbolism- Studi in Human Society*.”
- . 2006. *Paco-Paco (Kota Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*. Yogyakarta: Ombak.
- Daldjoeni, N. 1997. *Seluk Beluk Masyarakat Kota (Pusparagam Sosiologi Kota dan Ekologi Sosial)*. Bandung: Alumni.
- Dwi, Riri Vivindra, dkk. 2015. *Eksistensi Bendi Dalam Perspektif Budaya Di Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat*. Jurnal. Vol. XIV No.1 Th. 2015. Padang: FIS UNP.
- Falah, ddk. 2007. *Menyingkap Riwat dan Pesona Kota Padang Yang Tersisa*. Sumatera Barat: Dinas Pariwisata Seni dan Budaya.
- Gottschalk, Louis. 1975. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- <http://www.rsdjamil.co.id/pages/profil>. Diakses kembali pada tanggal 15 Desember 2020.
- Ishakawi. 2010. *Ranah Seni*. Jurnal Seni dan Desain, Vol 03 edisi 02.
- KabarPadang.com. 2014. *Diresmikan- Masyarakat-Bisa-Nikmati-Bus-Trans-Padang*. Padang. 13 Februari 2014. Diakses pada tanggal 10 Maret 2020.
- Kuntowijoyo. 2003. *Metodologi Sejarah (Edisi Kedua)*. Yogyakarta: PT Tiara Wacana Yogyakarta.
- Naim, Muchtar. 2013. *Merantau: Pola Migrasi Suku Minangkabau Edisi Ketiga*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Nopriadi, dkk. 2018. *Evaluasi Pelaksanaan Program Adipura Kota Padang Tahun 2018*. Jurnal Kesehatan Lingkungan dan Sanitasi Lingkungan. Departemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja dan Kesehatan Lingkungan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Andalas & Stikes Hangtua.
- Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 07 tahun 2017 tentang pedoman pelaksanaan pemantauan adipura.
- Peraturan Pemerintah (PP) No. 29 Tahun 1979 tentang Pindahan Ibukota Provinsi Daerah Tingkat I Sumatera Barat Dari Bukittinggi Ke Padang.
- Pemerintahan Kota Padang. 2010. *Buku Data Status Lingkungan Hidup Daerah. Kota Padang tahun 2010*. Kota Padang.
- Pemda Tk II Padang. 1982. *Rencana Induk Kota (RIK) Padang 1983-2003*.
- Pemko Padang. 2005. *Perda Kota Padang No. 10 Tahun 2005 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2004-2013*.
- . 2012. *Perda Kota Padang No. 4 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2010-2030*.
- . 2020. *GAS (Galeri Arsip Statis) Kota Padang*.
- Rektor Unand. 2018. “*Rencana Bisnis dan Anggaran Universitas Andalas Tahun Anggaran 2018*”.

- Andalas University *The Leader Character Building And Interpreneurship*".
- Rahmiati. 2014. "Dinamika Keberadaan Transportasi Bemo Di Kota Padang". (Jurnal).Padang.
- Reev, David. 2017. *Angkot Minangkabau & Bus Minangkabau: Budaya Pop & Nilai-Nilai Budaya Pop/Popular Culture & Populer Values*". Jakarta: Komunitas Bambu.
- Syahr, Fitriana & Yurni Suasti.2010.*Analisis Perkembangan Kota Padang Menggunakan Citra Satelit. (Laporan Penelitian DIPA). Jurusan Geografi FIS UNP.*
- Syamsudin, Helius. 2007. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Sumbar.Antaraneews.Com. 2014. *Pemkot-Padang-Operasikan-Bus-Trans-Padang. 13 Februari 2014.* Diakses pada tanggal 10 Maret 2020.
- Telukbayurport.co.id.Diakses kembali pada 09 Desember 2020.
- www.sumbarprov.go.id. Diakses kembali pada 15 Oktober 2020.
- Zed, Mestika. 2009. "Kota Padang *Tempo Doeloe (Zaman Kolonial)*". Padang: PKSBE FIS UNP.