

PERKEMBANGAN PERUSAHAAN DAMRI
DI KOTAMADYA UJUNG PANDANG PADA TAHUN 1982-1998



SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat ujian guna memperoleh gelar Sarjana
Humaniora pada Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

MUSYKIRA
F061201020



DEPARTEMEN ILMU SEJARAH
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2024

HALAMAN PERSETUJUAN

Sesuai dengan surat penugasan Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin

Nomor : 334/UN4.9/KEP/2024

Tanggal : 25 April 2024

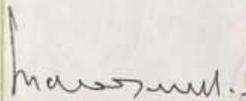
Nama Mahasiswa : Musykira

NIM : F061201020

Menyetujui skripsi ini, untuk diteruskan kepada Tim Penguji di Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin

Makassar, 15 Agustus 2024

Konsultan I



Dr. Muslimin, A. R. Effendy, M.A.
NIP. 196708171992031001

Disetujui untuk diteruskan
kepada Panitia Ujian Skripsi
Dekan
u.b. Ketua Departemen Ilmu Sejarah



Dr. Iham, S.S., M.Hum
NIP. 19760827 200801 1 011



HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

Perkembangan Perusahaan Damri di Kotamadya Ujung Pandang Pada Tahun 1982-1998.

Disusun dan diajukan oleh :

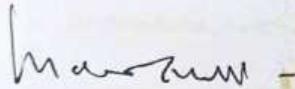
MUSYKIRA

F061201020

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi pada tanggal 09 Agustus 2024 dan dinyatakan lulus serta telah memenuhi sejumlah persyaratan.

**Menyetujui,
Komisi Pembimbing**

Konsultan I



Dr. Muslimin, A. R Effendy, M.A

NIP. 196708171992031001

Mengetahui,

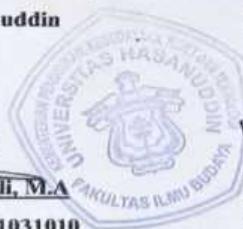
**Dekan Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin**

**Ketua Departemen Ilmu Sejarah
Universitas Hasanuddin**



Prof. Dr. Akin Duli, M.A

NIP. 196407161991031010



Dr. Ilham, S.S., M.Hum

NIP.197608272008011011



HALAMAN PENERIMAAN
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDI

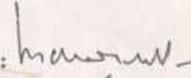
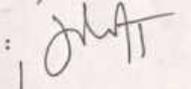
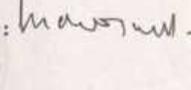
Pada hari Jumat, 09 Agustus 2024, Panitia Ujian Skripsi Departemen Ilmu Sejarah telah menerima dengan baik skripsi berjudul

**PERKEMBANGAN PERUSAHAAN DAMRI DI KOTAMADYA UJUNG
PANDANG PADA TAHUN 1982-1998.**

yang diajukan untuk memenuhi salah satu syarat Ujian Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin.

Makassar, 15 Agustus 2024

PANITIA UJIAN SKRIPSI

1. Dr. Muslimin, A. R Effendy, M.A Ketua : 
2. Dr. Ilham, S.S., M.Hum Penguji I : 
3. Dr. Ida Liana Tanjung, M. Hum Penguji II : 
4. Dr. Muslimin, A. R Effendy, M.A Konsultan I : 



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Bertandatangan di bawah ini :

Nama : Musykira

NIM : F061201020

Departemen : Ilmu Sejarah

Fakultas-Universitas : Ilmu Budaya-Universitas Hasanuddin

Judul Skripsi : Perkembangan Perusahaan Damri di Kotamadya Ujung
Pandang Pada Tahun 1982-1998.

Menyatakan dengan sungguh-sungguhnya dan sebenar-benarnya bahwa skripsi
yang saya serahkan melalui penelitian adalah hasil karya saya sendiri.

Makassar, 15 Agustus 2024


Metyk
Musykira



KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat Rahmat-Nya penulis mampu menyelesaikan skripsi ini, tak lupa pula salawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada baginda Nabi Muhammad SAW, yang telah membawa kita dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benderang seperti sekarang ini. Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Perkembangan Perusahaan DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang Pada Tahun 1982-1998”**, sebagai syarat dalam menyelesaikan program Sarjana (S1) guna mendapatkan gelar sarjana dari Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis melalui tahap yang cukup panjang dan banyak mengalami kendala, Sebagai manusia biasa yang masih berproses, penulis menyadari skripsi ini masih jauh dari kata sempurna.

Selama proses penyusunan skripsi penulis tidak lepas dari bimbingan, dorongan, dan bantuan baik materi maupun non materi dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyelesaian skripsi penulis:

1. Cinta pertama dan panutan ku, Bapak Mansur, terimakasih atas cinta tulus dan doa yang diberikan hingga penulis berada dititik ini, Ibu surgaku (Rahimahulla) Ibu Rosmawati yang telah menunggu kami di surga-Nya, terimakasih banyak atas didikan dan kasih sayang kepada penulis semasa hidup. Terimakasih telah menjadi garda terdepan untuk



pendidikan kami hingga akhirnya penulis mampu menyelesaikan perkuliahan, meskipun tidak bisa menyaksikan secara langsung.

2. Ketiga kakak ku; kakak Naming, kakak Syam, dan kakak Mutia yang telah memberikan support, nasehat, doa dan bantuan berupa materi untuk memenuhi kebutuhan penulis, serta kakak ku Ulfatussaliha yang telah menjadi tempat bercerita segala hal, terima kasih banyak.
3. Terima kasih banyak penulis ucapkan kepada Dr. Muslimin, A. R Effendy, M.A selaku pembimbing, yang telah meluangkan waktu, memotivasi, mengarahkan, dan berbagi ilmu dengan Ikhlas.
4. Terima kasih juga penulis ucapkan kepada Dr. Ilham, S.S., M. Hum selaku ketua Departemen atas motivasi selama proses penyusunan skripsi
5. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada Bapak Drs. Dias Pradadimara, M. A., M.S dan Ibu Dr. Ida Liana Tanjung, M. Hum yang telah mendampingi dan membimbing penulis mulai dari pencarian topik hingga proses Seminar Proposal.
6. Kepada dosen-dosen Departemen Ilmu Sejarah Dr.Bambang Sulistyو Edi P, M.S., Dr. Nasihin, M.A, Amirullah Amir, S.S., M.A., P.hD, Dr.Suriadi Mappangara, M.Hum, Drs. Abd. Rasyid Rahman, M.A, Dr. H. Muh.Bahar Akkase Teng, LCP., M. Hum, A. Lili Evita, S.S., M.Hum, Fajar Sidiq Limola S.S. M.Hum., serta Dr. Nahdiah Nur M.Hum selaku pembimbing akademik penulis. Terima kasih tak terhingga atas ilmu yang diberikan selama bangku perkuliahan penulis. Kepada Bapak Udji



Usman, S. Sos selaku Kepala Kesekretariatan, terima kasih atas bantuan dalam pengurusan berkas administrasi.

7. Terima kasih untuk semua narasumber, yang bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan informasi dan data-data yang dibutuhkan penulis, Edy Santoso selaku manajer usaha DAMRI Makassar, Dr. H. Muhmmad Ali, Bapak Misran Hakim S.Sos, Bapak Syarifuddin Ambo, Drs. Ferdik Sakona MA, dan narasumber lainnya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.
8. Terimakasih kepada teman-teman seperjuangan Ilmu Sejarah 20 atas kebersamaan, bantuan, dan support selama bangku perkuliahan. Terkhusus Putri Nabila, Muh. Tayeb Yasir, dan Sarah Natalia Patanduk yang sudah banyak membantu penulis selama proses mengumpulkan arsip.
9. Teman-teman terkasih penulis Wulan, Inna, Kiki, Rara, Rani, Nisa, Tia, Isda, Holni, dan Ana, terima kasih atas segala kebersamaan dan menjadi penyemangat untuk penulis.
10. Untuk sepupu ku Faikatunnisa, terima kasih atas doa, dukungan, bantuan, dan kebersamaan nya sedari kecil.
11. Teman-teman KKNT G110, Bernita, Utari, Widya, Ian, dan Anzar. Terima kasih atas canda, tawa, dan solidaritas nya selama mengenal kalian.
2. Terima kasih juga kepada keluarga besar HUMANIS KMFIB UH atas segala pengalaman berharga, dan ilmu selama bergabung.



Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi banyak orang terkhusus bagi penulis sendiri, semoga Allah SWT memberikan balasan yang berlipat ganda kepada semua pihak yang terlibat dalam proses penyelesaian skripsi ini.

Makassar, 16 Agustus 2024

Penulis



Optimized using
trial version
www.balesio.com

DAFTAR ISTILAH

Company Profile	Pengenalan informasi dari suatu perusahaan seperti visi misi, tujuan, dan sejarah perusahaan
Double Decker	Bus bertingkat dua
Fider Line	Adalah sistem transportasi yang menangani lalu lintas jarak dekat
Outer Ring Road	Jalan Lingkar Luar
Inner Ring Road	Jalan Lingkar Dalam
Singel Deckker	Bus biasa/tidak bertingkat
Livery	Corak yang menjadi identitas atau ciri khas sebuah perusahaan
Trunk line	Adalah sistem transportasi yang menangani lalu lintas jarak jauh.



DAFTAR SINGKATAN

AKDP	Angkutan Kota Antar Provinsi Dalam Kabupaten
BUMN	Badan Usaha Milik Negara
BPUPN	Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara
DPK	Daftar Pemilih Khusus
DPRD	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
KMUP	Kotamadya Ujung Pandang
LLJR	Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya
LKMD	Lembaga Ketahanan Masyarakat Desa
PERUM	Perusahaan Umum
PN	Perusahaan Negara
PP	Pulang Pergi
PO	Perusahaan Otobis
PPD	Pengangkutan Penumpang Djakarta
RI	Republik Indonesia
SK	Surat Keputusan
TK	Taman Kanak-Kanak



DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

- Tabel 1.1** Banyaknya Penduduk Per Kecamatan Dalam KMUP tahun 1974-1980
- Tabel 2.2** Pendapatan rutin KMUP TAHUN 1979-1983
- Tabel 2.3** Panjang jalanan dalam KMUP menurut jenis jalanan tahun 1980
- Tabel 2.4** Penggunaan Tanah Daerah Urban Kotamadya Tingkat I Ujung Pandang Tahun 1980
- Gambar 2.1** Peta Administrasi Kota Makassar Tahun 1991
- Gambar 3.1** Cikar
- Gambar 3.2** Bus DAMRI (Double Decker)
- Gambar 3.3** Bus DAMRI Biasa
- Gambar 3.4** Logo DAMRI
- Gambar 4.1** Peta Pengembangan Trayek Bus DAMRI
- Gambar 4.2** Rute Patas Maros— Ujung Pandang
- Gambar 4.3** Perubahan Rute Akhir Bus Patas DAMRI
- Gambar 4.4** Iring-Iringan Kendaraan Pada Salah Satu Ruas Jalan di KMUP, Bus DAMRI Juga Tampak Pada Iring-Irungan Kendaraan Tersebut
- Gambar 4.5** DAMRI Dijadikan Posko Satgas Angkutan Jamaah Haji
- Gambar 4.6** Potret DAMRI Menurunkan Penumpang



ABSTRAK

Musykira (F061201020) menyusun skripsi yang berjudul “Perkembangan Perusahaan Transportasi DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang pada Tahun 1982-1998”, dibimbing oleh Dr. Muslimin AR. Effendy, M.A.

Penelitian ini membahas perkembangan perusahaan transportasi Damri di Kotamadya Ujung Pandang (KMUP) pada tahun 1982-1998. Fokus penelitian ini adalah mengkaji perkembangan Bus DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang, pengaruh keberadaan DAMRI terhadap mobilitas masyarakat dan perkembangan Kotamadya Ujung Pandang, serta faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi sehingga DAMRI KMUP mengalami kemunduran pada Tahun 1998. Penyusunan Skripsi ini menggunakan beberapa metode: 1). Pengumpulan sumber, 2) Kritik sumber, 3) Interpretasi, dan 4). Eksplanasi. Penelitian ini menggunakan sumber-sumber primer berupa koran, dokumen penting, foto, dan wawancara. Selain itu, peneliti juga menggunakan sumber sekunder seperti buku, artikel dalam jurnal, skripsi, dan tulisan ilmiah lainnya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang mulai beroperasi pada tahun 1978 dan empat tahun kemudian memperluas usahanya dengan melayani rute angkutan luar kota yang mulai menunjukkan hasil yang baik di tahun 1996. Sebagai sarana angkutan kota, Damri diterima dengan baik dan diminati karena lebih efektif dan efisien serta ongkosnya terjangkau oleh masyarakat, khususnya kelas menengah ke bawah. Namun, terdapat beberapa kendala dalam perkembangannya. Salah satunya di antaranya adalah meningkatnya jumlah kendaraan pribadi yang beroperasi dalam kota. Meskipun demikian, Damri masih tetap digunakan sebagai Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) hingga saat ini.

Kata Kunci: *DAMRI, Kotamadya Ujung Pandang, Unit Bus Kota, AKDP.*



ABSTRACT

Musykira (F061201020) wrote a thesis entitled "Development of the DAMRI Transportation Company in Ujung Pandang Municipality in 1982-1998", supervised by Dr. Muslimin AR. Effendy, M.A.

This research discusses the development of the DAMRI transportation company in Ujung Pandang Municipality (KMUP) in 1982-1998. The focus of this research is to examine the development of DAMRI buses in Ujung Pandang Municipality, the influence of DAMRI's existence on community mobility and the development of Ujung Pandang Municipality, and what factors influence DAMRI KMUP to decline in 1998. In the preparation of this thesis, several methods are used: 1). Source collection, 2) Source criticism, 3) Interpretation, and 4) Explanation. This research uses primary sources in the form of newspapers, important documents, photographs and interviews. In addition, the researchers also used secondary sources such as books, journal articles, dissertations and other scholarly writings.

The research results show that DAMRI in Ujung Pandang Municipality began operating in 1978 and four years later expanded its business by serving out-of-town transportation routes which began to show good results in 1996. As a means of urban transportation, DAMRI is well received and in demand because it is more effective and efficient and the costs are affordable for the community, especially the lower middle class. However, there are several obstacles in its development. One of them is the increasing number of private vehicles operating in the city. Despite this, DAMRI is still used as Provincial City Transport (AKDP) to this day.

Keywords: Damri, Kotamadya Ujung Pandang Municipality, City Bus Unit, AKDP



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISTILAH.....	ix
DAFTAR SINGKATAN.....	x
DAFTAR TABEL DAN GAMBAR.....	xi
ABSTRAK.....	xii
ABSTRAC.....	xiii
DAFTAR ISI.....	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan dan Batasan Masalah.....	8
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	9
1.4 Tinjauan Pustaka.....	9
1.5 Metode Penelitian.....	17
1.6 Sistematika Penulisan.....	20
BAB II KOTAMADYA UJUNG PANDANG TAHUN 1982-1998.....	22
2.1 Kondisi Geografis dan Batas-Batas Administrasi.....	22
2.2 Kondisi Sosial dan Ekonomi.....	27
2.3 Infrastruktur Kotamadya Ujung Pandang.....	30
BAB III PEMBENTUKAN PERUSAHAAN ANGKUTAN DAMRI.....	35
3.1 Riwayat Pembentukan Perusahaan DAMRI Kotamadya Ujung Pandang.....	35
3.2 Ekspansi Usaha dan Perkembangan DAMRI.....	43
BAB IV PASANG SURUT DAMRI DI KOTAMADYA UJUNG PANDANG.....	52
Perkembangan dan Dampak DAMRI Kotamadya Ujung Pandang.....	52
Pengaruh Angkutan Bus DAMRI Terhadap Mobilitas dan Perkembangan	61



4.3 Faktor Penyebab DAMRI Kotamadya Ujung Pandang Mengalami Kemunduran.....	76
4.4 Bertahan di Tengah Krisis.....	79
BAB V KESIMPULAN.....	83
DAFTAR PUSTAKA	86
BIODATA PENULIS.....	96
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	97



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi dan mobilitas penduduk merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Perpindahan tempat yang dilakukan manusia ke tempat lainnya dilakukan dengan menggunakan sarana transportasi. Keberadaan transportasi merupakan suatu hal yang sangat dibutuhkan bagi masyarakat yang berpengaruh besar terhadap perkembangan ekonomi, sosial, kebudayaan dan politik¹.

Salah satu transportasi umum yang dimaksud adalah sebuah jenis angkutan darat yang dinamakan DAMRI. DAMRI merupakan sebuah perusahaan yang cikal bakal pembentukannya dimulai pada masa pendudukan Jepang di tahun 1943. Pada tahun itu (1943) terdapat dua usaha angkutan yang beroperasi di Indonesia, yaitu *Jawa Unyu Jidousha* yang mengkhususkan pada angkutan barang dengan truk, gerobak atau cikar; dan *Jidousha Soukyoku* yang melayani angkutan penumpang dengan kendaraan bermotor atau bus. Setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945 di bawah pengelolaan Departemen Perhubungan, *Jawa Unyu Jidousha* berganti nama menjadi Djawatan Pengangkutan yang mengkhususkan diri pada angkutan



¹, Efendi. "Latar Belakang Transportasi". Universitas Negeri
ta.<http://eprints.uny.ac.id/21650/3/BAB%20I.pdf>, hlm 1. Diakses pada
September 2023.

barang sementara *Jidousha Soukyoku* beralih menjadi Djawatan Angkoetan Darat untuk angkutan penumpang.²

Pada tanggal 25 November 1946 pemerintah memutuskan untuk menggabungkan kedua jawatan tersebut menjadi “Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia” disingkat DAMRI. Penggabungan itu dituangkan dalam Makloemat Menteri Perhoeboengan Repoeblik Indonesia No. 01/DAM/1946 dengan tugas utama menyelenggarakan pengangkutan darat dengan bus, truk dan angkutan bermotor lainnya.³

Kemudian pada Tahun 1961 terjadi peralihan status DAMRI menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 233 Tahun 1961 yang kemudian pada tahun 1965 BPUPN dihapus dan DAMRI ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN). Lalu pada tahun 1982, DAMRI beralih status menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 1984 dan Peraturan Pemerintah No.31 Tahun 2002. Dengan penggunaan armada baru yang canggih pada tahun 1994, DAMRI mengalami transformasi dan memusatkan perhatian pada pelayanan pelanggan dan inovasi bisnis. Dalam perkembangan kemudian Perusahaan Umum (Perum)

²DAMRI.” Momentum Hari Angkutan Nasional, Kenali Perjalanan DAMRI dari Cikar Hingga Bus Listrik”. <https://DAMRI.co.id/berita/momentum-hari-angkutan-nasional-kenali-perjalanan-DAMRI-dari-cikar-hingga-bus-listrik> Diakses pada Senin, 27 Mei 2024.



DAMRI. “Momentum Hari Angkutan Nasional, Kenali Perjalanan DAMRI ar Hingga Bus Listrik”. <https://DAMRI.co.id/berita/momentum-hari-nasional-kenali-perjalanan-DAMRI-dari-cikar-hingga-bus-listrik> pada Senin, 27 Mei 2024.

Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD) yang didirikan berdasarkan PP Nomor 24 Tahun 1981 lalu digabungkan ke dalam Perusahaan Umum (Perum) DAMRI.

Penggabungan PPD ke dalam Perusahaan Umum DAMRI ini dilakukan untuk meningkatkan konektivitas transportasi nasional dan cakupan serta ekspansi bisnis BUMN di bidang transportasi jalan. Selain itu, karena kedua entitas memiliki fokus bisnis yang sama, maka penggabungan ini dilakukan untuk menghindari persaingan bisnis⁴.

Transportasi DAMRI sampai saat ini masih berjalan namun sepanjang sejarahnya sudah mengalami jatuh bangun seperti yang diberitakan dalam surat kabar Hindia Belanda "Preangerbode". Surat kabar tersebut memberitakan bahwa menurut rencana Dinas Perhubungan Jawa Barat, mereka berencana menggantikan bus DAMRI yang ada saat ini dengan bus Dodge⁵ baru pada pertengahan tahun 1957, namun pemerintah telah memutuskan untuk mempertahankan DAMRI walaupun ada kerugian yang terjadi. Kerugian yang dialami DAMRI antara lain disebabkan oleh tidak adanya jalur yang dioperasikan oleh layanan ini semata-mata untuk memenuhi kebutuhan penduduk setempat, waktu kedatangan dan keberangkatan bus yang tidak mendukung, dan keberadaan calo tiket⁶. Rencana

⁴ "Sejarah DAMRI: Sudah Ada Sejak Zaman Jepang, Kini Merger Dengan Perum PPD". *Tempo*. Rabu 21 Juni 2023. <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/482774/sejarah-DAMRI-sudah-ada-sejak-zaman-jepang-kini-merger-dengan-perum-ppd>. Diakses pada Selasa 5 September 2023.



⁵ Bus buatan Amerika Serikat dengan ciri khas terdapat moncong bagian sebagai ciri khas. Berkapasitas 40 orang.

⁶ "Vernieuwing DAMRI bussen medio 1957" *Algemeen Indisch dagblad: de bode*. Bandung: Preangerbode. 30-01-1957, hlm. 2

pembubaran DAMRI telah ada sejak tahun 1950, namun tidak pernah dijalankan karena protes dari kaum buruh. Ketika itu, Menteri Roosseno (Menteri Perhubungan) telah menyetujui untuk menunda pelaksanaan rencana tersebut. Kemudian pada saat Menteri Dr. Gani (dari PNI) menjabat berargumentasi bahwa dari segi profitabilitas, DAMRI di seluruh Indonesia seharusnya segera dialihkan ke perusahaan swasta, meskipun ia juga berpendapat bahwa DAMRI sebagai layanan pemerintah harus tetap ada, meskipun mengalami kerugian besar setiap tahunnya. Keputusan Menteri Perhubungan tersebut ditentang oleh para anggota SPKB (Serikat Pekerja Kendaraan Bermotor)⁷.

Transportasi memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat penduduk di perkotaan. Di Kotamadya Ujung Pandang (KMUP), bus kota menjadi salah satu moda transportasi utama yang menghubungkan berbagai wilayah, sebagai penyedia layanan transportasi umum tidak hanya memberikan kemudahan akses bagi masyarakat, tetapi juga menjadi bagian penting dari upaya pemerintah dalam mengurangi kepadatan lalu lintas.

Pemerintah Kotamadya Ujung Pandang, dalam bidang transportasi melalui Perusahaan Angkutan Daerah (PD) Ujung Pandang, mulai menetapkan rute angkutan umum pada tahun 1967. Di sepanjang rute yang ditetapkan, beberapa halte bus kota telah disediakan. Fasilitas-fasilitas ini memudahkan mobilitas warga Kotamadya Ujung Pandang, baik pada siang hari maupun malam hari. Selain jalur siang, terdapat juga jalur bus malam (cepat). Jika ingin pergi ke luar kota dan



⁷'Sitdownstaking bij DAMRI De autobussen ontbraken in het stadsbeeld'.
Indisch dagblad: de Preangerbode. Bandung: 24-02-1955, hlm. 2.

menuju terminal bus malam, kita dapat menikmati layanan bus kota secara gratis dengan menunjukkan tiket malam.⁸

Dilihat dari perkembangan angkutan umum di KMUP, terlihat bahwa kota ini melakukan penataan secara tepat untuk menunjang perkembangannya. Aktivitas ekonomi di sini sangat sibuk dan sebagian besar orang memilih menggunakan kendaraan pribadi karena mereka merasa angkutan umum yang ada saat ini kurang memberikan rasa aman dan kenyamanan. Selain itu, penggunaan kendaraan pribadi dianggap lebih hemat. Oleh karena itu, Pemerintah KMUP dan Dinas Perhubungan dianggap kurang serius dalam upaya menciptakan sistem transportasi umum yang ekonomis, aman, dan nyaman. Akibat dari masalah ini adalah adanya "antrian kendaraan yang panjang" keadaan ini telah menjadi fenomena yang lazim ditemui di banyak kota besar, termasuk KMUP⁹.

KMUP adalah salah satu kota metropolitan terbesar di wilayah Sulawesi. Mulai dari tahun 1971 hingga 1980, tingkat pertumbuhan mencapai 5,52%¹⁰, salah satu penyebab terjadinya kepadatan penduduk perkotaan adalah karena adanya urbanisasi. Seperti kota-kota lainnya, KMUP memiliki bangunan tinggi dan

⁸ Ilham Daeng Makkelo “Penyeragaman Wajah Buram Modernitas di Kota Makassar Pada Masa Orde Baru”. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*. Vol. 4 No. 1 (2019), hlm 18.

⁹ Rizky Julianto. “Menengok Perkembangan Moda Transportasi Kota Makassar”. Prodi P I Keuangan Makassar, Spesialis Kepabeanan dan Cukai. 2014. <https://bppk.kemenkeu.go.id/sekretariat-badan/berita/menengok-perkembangan-moda-transportasi-massal-kota-makassar-955570> .



Dias Pradadimara. “Dari Makassar ke Makassar: Aspek Demografi dan Proses “Etnisasi Sebuah Kota”. *Jurnal Populasi*. Vol 14. No 1. (2003), hlm.

pertumbuhan penduduk yang terus meningkat, yang menyebabkan padatnya wilayah kota.¹¹ . Untuk mengimbangi jumlah penduduk dengan kebutuhan transportasi maka bus DAMRI hadir sebagai solusi untuk memenuhi kebutuhan transportasi umum, DAMRI yang merupakan perusahaan transportasi milik negara tersebut mulai beroperasi pada tahun 1978, dan pada tahun 1982 didirikan unit bus kota Ujung Pandang yang dulunya dikenal dengan sebutan bus angkutan antar kota¹², di bawah kepemimpinan Jancy Raib (1982-1988)¹³.

DAMRI Kotamadya Ujung Pandang era 80an-90an sangat diminati oleh masyarakat. Pada tahun 1990-1997 DAMRI mencapai puncak kejayaan dengan mengoperasikan hingga 80 unit dalam sehari¹⁴, Pemerintah memberikan bantuan kepada masyarakat dengan adanya bus ini karena tarif yang cukup terjangkau, namun tidak disubsidi hanya berupa biaya operasional. Selain itu adanya persaingan yang tinggi dengan bermunculannya perusahaan otobis swasta yang membuat bus DAMRI ini mengalami kemunduran¹⁵. Selain itu bermunculannya jasa cicilan motor yang membuat masyarakat tergiur dan akhirnya lebih memilih kendaraan

¹¹ Purnawan Basundoro. *Pengantar Sejarah Kota*.(Yogyakarta: Ombak,2012), hlm. 4-5.

¹² Wawancara: Misran, Kota Makassar, 21 September 2023.

¹³ Irman Said."Daftar Nama Walikota Makassar Dari Masa Pemerintahan Belanda Sampai Sekarang". *Chanel Sulsel.Com*. 9 Juni 2022. <https://sulselpikiran-rakyat.com/ragam/pr-2724683837/daftar-nama-walikota-makassar-dari-masa-pemerintahan-belanda-sampai-sekarang?page=all>. Diakses pada Selasa 31 Januari 2024



Wawancara: Mujiono, Kota Makassar, 21 Februari 2024.

Wawancara: Misran, Kota Makassar, 21 September 2023.

pribadi yang berdampak pada volume angkutan DAMRI hingga mengalami kemunduran di tahun 1998¹⁶.

Sebelum DAMRI muncul di KMUP, transportasi umum yang digunakan adalah becak, pertama kali ditemukan oleh orang Jepang pada tahun 1930an, kemudian diperekenalkan di Batavia¹⁷. PO Bus swasta juga sudah banyak sebelum adanya DAMRI, diantaranya PO HADJI LAKKASE (1951), ABBAS MAKKULLE (1951), LA ANRE (1951), PO HDM (1952), HARAPAN (1953),¹⁸. Selain itu pete-pete juga sudah muncul pada pertengahan tahun 1980an sebagai opsi transportasi umum lainnya¹⁹. Sepanjang beroperasinya DAMRI di KMUP tidak pernah terjadi keributan atau aksi demo oleh supir angkutan kota seperti pete-pete²⁰

Transportasi umum adalah salah satu cara yang dilakukan pemerintah untuk membatasi kemacetan yang disebabkan oleh banyaknya kendaraan pribadi. Pemerintah sebagai penyelenggara layanan dan menunjuk pihak BUMN sebagai pengelola layanan. Perum DAMRI inilah yang ditunjuk untuk mengelolah bus yang

¹⁶ Wawancara: Syarifuddin Ambo, Kota Makassar, 21 Februari 2024.

¹⁷ Anton Kaharu. *Transportasi dan Karakteristik Operasi Becak Bermotor sebagai Angkutan Paratransit di Gorontalo*. (Gorontalo: Ideas Publishing. 2020), hlm. 34.

¹⁸ Inventaris Arsip Pemerintah Kotamadya Ujung Pandang 1926-1988, Volume I, No Reg 237. " Kepala urusan lalu lintas Surat keputusan nomor L 11/6/17 tanggal 4 Maret 1953 tentang pemberian izin mengusahakan otobis umum dengan memakai nama dan tray ekonomi dan lampiran-lampirannya", Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan



Syamsul Asri. " Pete-Pete dan Sejarahnya (Atau tentang Politik Ingatan Takassar " . *Jurnal Politik Profetik*. Vol. 6 No. 2. (2015), hlm. 90.

Wawancara: Syarifuddin Ambo, Kota Makassar, 21 Februari 2024.

disediakan oleh pemerintah²¹. DAMRI adalah satu-satunya perusahaan umum yang beroperasi di KMUP yang dimiliki oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia di bidang transportasi.

Mengingat pentingnya sejarah perkembangan transportasi untuk menandai perkembangan dan kemajuan ekonomi. Maka dari itu peneliti akan membahas mengenai pembentukan dan perkembangan bus DAMRI di KMUP. Isu perkembangan juga berkaitan dengan dinamika perusahaan hingga dampak keberadaan DAMRI bagi perkembangan KMUP.

1.2 Permasalahan dan Batasan Masalah

Ada beberapa masalah yang muncul dalam penelitian ini, antara lain sebagai berikut:

1. Bagaimana proses pembentukan bus DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang di tahun 1982?
2. Bagaimana pengaruh keberadaan DAMRI terhadap mobilitas masyarakat dan perkembangan Kotamadya Ujung Pandang?
3. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi sehingga DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang mengalami kemunduran pada Tahun 1998?

Masalah dalam penelitian ini dibatasi menjadi dua yakni batasan spasial yang menunjukkan tempat atau lokasi penelitian, sedangkan batasan temporal menunjukkan waktu atau periode dalam penelitian.



Farida Sekti Pahlevi. “Eksistensi Perum DAMRI Dalam Upaya Menjaga Ekonomi Nasional”. *Indonesian Journal Of Islamic Ecomics And* Vol. 2, No. 1. (2022), hlm. 44.

Agar penelitian ini tidak meluas, maka penelitian akan fokus pada wilayah Kotamadya Ujung Pandang, Provinsi Sulawesi Selatan. Selain dari aspek kesejarahannya, Perusahaan Angkutan Umum DAMRI Ujung Pandang belum pernah diteliti. Penelitian ini akan dilakukan mulai tahun 1982-1998. Penelitian ini berawal pada tahun 1982 dimana awal berdirinya DAMRI unit Bus Kota Ujung Pandang, dan mengalami kemunduran di dalam Kotamadya Ujung Pandang pada tahun 1998.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang, mengetahui pengaruh keberadaan DAMRI terhadap tingkat mobilitas masyarakat dan faktor-faktor penyebab DAMRI tidak lagi beroperasi di dalam Kotamadya Ujung Pandang.

Manfaat penelitian ini dibagi menjadi dua, yakni manfaat akademis dan praktis. Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan bagi sejarah perkembangan transportasi di Indonesia khususnya Angkutan Umum Bus DAMRI di Kotamadya Ujung Pandang. Manfaat praktis diharapkan dapat memperkaya pengetahuan mengenai perkembangan transportasi, khususnya DAMRI.

1.4 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka atau disebut juga tinjauan literatur (*literature review*) merupakan sebuah cara untuk meninjau atau mengkaji kembali berbagai literatur yang telah dipublikasikan oleh akademisi atau peneliti lain sebelumnya terkait topik



yang akan kita teliti²². Berikut konsep yang berhubungan dengan tema yang akan dibahas dan konsep-konsep terkait yang relevan dengan topik penelitian ini.

Perkembangan merupakan suatu proses, yang bergerak maju dan tidak bisa diulang. Dalam suatu proses perkembangan, terjadi perubahan-perubahan yang bersifat permanen dan tidak bisa di putar kembali²³.

Transportasi adalah aktifitas menggerakkan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya menggunakan kendaraan yang dapat digerakkan oleh manusia atau mesin. Dalam konteks transportasi, pergerakan dan perubahan tempat barang atau penumpang menjadi hal yang sangat penting. Ini juga dapat diartikan sebagai usaha untuk mengalihkan objek dari satu tempat ke tempat lain yang lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu, serta sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat awal ke tujuan akhir²⁴. Transportasi berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan menyediakan layanan bagi masyarakat.²⁵.

²² Mahanum. "Tinjauan Kepustakaan", *Journal Of Education*. Vol.2 NO 1. (2021), hlm. 2.

²³ Teti Ratnawulan."Perkembangan Dan Tahapan Penting Dalam Perkembangan". *Journal Of Special Education*. Volume 4 No 1. (2018), hlm. 65.

²⁴ Nur Khaerat Nur, Parea Rusan Rangan,et.al. *Sistem Transportasi*. (Yayasan Kita Menulis,2021), hlm. 5.



Merdiana Fardila, dan Kasful Anwar Us." Analisis Dampak Transportasi line Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi".*IJIEB: in Journal Of Islamic Economics and Business*. Volume 6, Nomor 2. lm.136.

Kata transportasi berasal dari Bahasa Latin yaitu "transportare," yang terdiri dari "trans" yang artinya seberang atau sebelah lain, dan "portare" yang artinya mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi mengacu pada tindakan mengangkut atau membawa sesuatu dari satu lokasi ke lokasi lain. Ini adalah layanan yang membantu orang dan barang untuk dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dengan kata lain, transportasi adalah upaya dan kegiatan mengangkut barang dan/atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain, yang juga berperan sebagai alat untuk mencapai keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan interaksi sosial²⁶.

Dalam Peraturan Pemerintah RI NO 41 tentang angkutan jalan transportasi dibedakan menjadi beberapa jenis yakni; 1) Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah, baik atau dengan kereta samping (2) Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi, (3) Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dari 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi, (4) Mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus (5) Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada



Viona V. Wakari. "Daya Dukung Layanan Angkot Berdasarkan Jarak dan Masyarakat Terhadap Jalur Trayek Di Kota Manado". *Jurnal Ilmiah Wilayah dan Kota*. Vol 6. No. 3. (2019), hlm. 554

kedaraan itu. (6) Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut biaya, (7) Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer²⁷.

Perum DAMRI merupakan komponen dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998. BUMN memiliki peran vital dalam ekonomi nasional, bersama dengan entitas ekonomi lainnya seperti sektor swasta dan koperasi. Mereka mencerminkan implementasi prinsip-prinsip demokrasi ekonomi yang akan terus diperluas secara bertahap dan berkelanjutan. BUMN adalah entitas usaha di mana pemerintah memiliki mayoritas atau seluruh sahamnya, yang dibiayai secara langsung melalui sumber daya nasional atau negara yang terpisahkan²⁸.

Kajian-kajian terdahulu yang relevan telah dilakukan oleh para ahli dengan ringkasan antara lain sebagai berikut:

Dyan Ayu Rasmi Pesona, dkk. 2019. “Transportasi Darat Bus Mega Mas, 1998-2017”. Tulisan ini bertujuan untuk mengetahui sejarah perusahaan PO. Mega Mas, latar belakang sosial ekonomi, para pendiri dan perkembangan pelayanan serta dampak keberadaan PO. Mega Mas. Menurut penulis kemampuan PO Mega Mas untuk tetap eksis hingga saat ini adalah hasil dari dedikasi dan kerja keras tim

²⁷ Tentang Petunjuk Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan 1003.



Farida Sekti Pahlevi. “Eksistensi Perum DAMRI Dalam Upaya Menjaga Ekonomi Nasional”. *Indonesian Journal Of Islamic Ecomics And* Vol. 2, No. 1 (2022), hlm. 45.

manajemen yang terus berupaya meningkatkan kualitas layanan dan fasilitas bus, dengan tujuan agar penumpang dapat merasa nyaman saat menggunakan jasa PO Mega Mas. Namun dibalik perkembangan Perusahaan otobis ini juga mengalami masa suram karena kurang pelanggan, sehingga beberapa trayek diberhentikan yakni ; Makassar-Malili dan Makassar-Mamuju²⁹.

Relevansi Bus Mega Mas dengan perkembangan Bus DAMRI sama-sama memiliki peranan dalam perhubungan antar kota dalam konteks perkembangan transportasi umum di Makassar. Meskipun kedua topik ini berkaitan dengan periode dan Perusahaan yang berbeda, bus Mega Mas membahas mengenai upaya peningkatan kualitas bus dan fasilitas kenyamanan dan keamanan penumpangnya begitupun dengan perkembangan Bus DAMRI juga akan membahas terkait itu.

“Perkembangan Perusahaan PT. Transport Express Jaya Lubuk Alung (1975-2020)”. Artikel yang ditulis oleh Muhammad Dary dan Zul Asri tahun 2021 menjelaskan perjalanan PT. Transport Express Jaya dari tahun 1975 hingga 2020, Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mengalami dua periode perkembangan, yaitu periode pendirian (1975-1986) dan periode pertumbuhan (1986-2020). Selain itu, penelitian juga menyoroti persaingan antara maskapai penerbangan dan perusahaan bus pada tahun 2005, serta pembentukan anak



Dyan Ayu Rasmi Pesona, Muh. "Transportasi Darat Bus Mega Mas, 1998-
urnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesenjangan. Vol. 6. No.3.
lm. 50, 51 & 56.

perusahaan pada tahun yang sama. Terakhir, catatan penelitian menunjukkan bahwa pada tahun 2016, PT. Transport Express Jaya mengubah status hukumnya³⁰.

Artikel dengan judul “Sejarah Perkembangan Minibus Bireuen Express di Kabupaten Bireuen (1975-1998)” ditulis oleh Nisa Uljannah, dkk tahun 2022. Artikel ini menjelaskan bahwa pada tahun 1975, H. Asyek dan Yusri Nandek mendirikan minibus Bireuen Express sebagai respons terhadap kurangnya transportasi umum di Kabupaten Bireuen. Pada puncak kejayaannya pada tahun 1980, ada 250 unit minibus Bireuen Express yang beroperasi di beberapa Kabupaten / Kota di Aceh. Namun, pada tahun 1998, konflik di Aceh menyebabkan jumlah unit minibus Bireuen Express berkurang menjadi 150 unit. Meskipun mengalami penurunan, minibus Bireuen Express tetap bertahan dalam perkembangan transportasi modern³¹.

Artikel "Sejarah Perkembangan Minibus Bireuen Express Di Kabupaten Bireuen (1975-1998)" memiliki relevansi dengan perkembangan Bus DAMRI di Makassar dalam konteks pemahaman sejarah transportasi darat. Meskipun kedua topik ini berfokus pada wilayah yang berbeda, memahami perkembangan transportasi seperti minibus di Bireuen Express pada periode tersebut dapat memberikan wawasan lebih luas tentang bagaimana moda transportasi umum berkembang di berbagai wilayah Indonesia. Relevansi kedua tulisan ini mencakup

³⁰ Muhammad Dary &, Zul Asri, "Perkembangan Perusahaan Bus PT. Transport Express Jaya Lubuk Alung (1975-2020)". *Kronologi*. Vol. 3 No. 1. hlm. 190 & 197.



Nisa Uljannah, dkk. "Sejarah Perkembangan Minibus Bireuen Express Di Kabupaten Bireuen (1975-1998)". *Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Politik*. Vol 9. No. 2. (2022), hlm. 268 & 269.

pengaruh perubahan dalam permintaan transportasi umum, perkembangan infrastruktur jalan, regulasi pemerintah, dan faktor-faktor lain yang dapat memengaruhi perkembangan bisnis transportasi darat, termasuk perusahaan seperti DAMRI di Makassar. Dengan memahami sejarah perkembangan transportasi di berbagai wilayah, kita dapat mengidentifikasi tren dan faktor-faktor yang dapat memengaruhi industri transportasi secara lebih umum, termasuk di Makassar.

“Perkembangan Transportasi Darat (Bus) Di Probolinggo Tahun 1933-1956”. Artikel ini ditulis oleh Iqbal Hastri Firmandani dan Agus Trilaksana (2021) dari Universitas Surabaya Jurusan Pendidikan Sejarah. Hasil pembahasan artikel ini adalah bahwa perkembangan transportasi darat bus di Probolinggo pada masa itu sangat dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi dan sosial di daerah tersebut. Perkembangan alat transportasi bus berkembang seiring dengan adanya mobilitas massa yang bertambah, dengan berubahnya gaya hidup masyarakat yang merupakan imbas dari bertumbuhnya ekonomi masa itu. Perluasan trayek bus pun terjadi seiring dengan perkembangan ekonomi dan sosial yang mempengaruhi mobilitas massa secara signifikan³².

Artikel mengenai sejarah perkembangan transportasi darat, khususnya bus di Probolinggo pada periode 1933-1956, memiliki relevansi dalam konteks perkembangan Bus DAMRI Makassar, karena artikel tersebut memberikan pemahaman tentang bagaimana transportasi darat, khususnya bus, telah



Iqbal Hastri Firmandani. "Perkembangan Transportasi Darat (Bus) Di Probolinggo Tahun 1933-1956". *e-Journal Pendidikan Sejarah*. Volume 11, No. 3. hlm. 1, 4-5.

berkembang di masa lalu, dan bagaimana perkembangan ini memengaruhi perkembangan transportasi bus modern seperti DAMRI di berbagai kota, termasuk Makassar.

Dalam buku yang berjudul “Sejarah Indonesia Modern 1200-2008” oleh Ricklefs. Pada bab 21-22 membahas mengenai masa orde baru mulai dari bagaimana awalnya, apa yang terjadi selama masa orde baru yakni mengenai kondisi ekonomi, sosial, politik dan agama sampai pada masa kejayaan orde baru³³. Pada bab tersebut terdapat pembahasan mengenai kondisi Indonesia tahun 1982-1990an, dari pembahasan itulah peneliti akan membandingkan apakah kondisi Indonesia pada umumnya juga terjadi di Makassar.

Skripsi yang ditulis oleh Muliati, 2014. “PO. PIPOSS MAKASSAR 1957-1975”. Dalam pembahasan skripsi ini, fokus pada sejarah berdirinya PO.PIPOSS 1957 sampai tahun 1975 dan bagaimana perkembangannya , baik dari segi pelayanan ataupun pergerakan masyarakat. Dalam skripsi ini disebutkan bahwa perpindahan penduduk di Sulawesi Selatan juga sangat bergantung pada pengangkutan darat, di mana bus berperan penting sebagai alat transportasi yang menghubungkan berbagai wilayah untuk kegiatan perdagangan dan jasa. PO. PIPOSS disini memiliki peran yang sangat dibutuhkan bagi pedagang yang menjual produk pertanian, mereka sering menjadi penumpang tetap dari PO. PIPOSS³⁴.



M.C Ricklefs. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*.(Jakarta: PT. Ilmu Semesta. 2008).

Muliati. *PO. PIPOSS MAKASSAR 1957 - 1975*. Skripsi. (Makassar: as Hasanuddin, 2014) , hlm. 17-18.

Relevansi skripsi mengenai PO. PIPOSS di Makassar dengan tulisan ditulis tentang perkembangan DAMRI di Makassar adalah bahwa keduanya membahas transportasi umum yakni bus di Makassar. Meskipun keduanya berfokus pada perusahaan transportasi yang berbeda, keduanya memainkan peran penting dalam pergerakan orang dan barang di daerah tersebut. Menyelidiki perkembangan dan peran masing-masing perusahaan dapat memberikan wawasan yang berharga tentang sistem transportasi di Makassar dan dampaknya terhadap perpindahan penduduk dan aktivitas ekonomi di wilayah tersebut. PO PIPOSS fokus penelitiannya adalah sejarah ekonomi.

1.5 Metode Penelitian

1. Pengumpulan Sumber.

Pada tahap ini, peneliti menghimpun berbagai jenis sumber, baik yang berbentuk tulisan maupun lisan. Sumber tulisan mencakup prasasti, piagam, dokumen, biografi, buku harian, memoir, jurnal, surat kabar, surat, laporan, notulen rapat, dan sejenisnya. Sedangkan, sumber lisan adalah informasi yang diperoleh dari narasumber yang menjadi saksi langsung terhadap kejadian atau peristiwa tersebut. Informasi ini biasanya dicatat dengan menggunakan alat perekam dan kemudian ditranskripsi menjadi catatan tertulis³⁵.

Sumber tulisan didapatkan dengan menelusuri beberapa arsip yang tersimpan di Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Sulawesi Selatan yang berkaitan dengan transportasi darat, seperti arsip yang menunjukkan tentang



Nina Herlina. “*Metode Sejarah*” (Bandung:Satya Historika,2020), hlm.

penetapan tarif angkutan umum, mengenai operasional Bus DAMRI, rencana pengalokasian Bus DAMRI di Sulawesi Selatan dan Tenggara, daftar rute bus setiap jalur, daftar tarif beserta jaraknya, jumlah bus yang tersedia, serta data permintaan yang menunjukkan agar DAMRI dijadikan prioritas daripada perusahaan swasta. Selain itu arsip juga didapatkan di kantor DAMRI berupa foto-foto Bus DAMRI. Sumber tulisan lainnya yaitu jurnal dengan melakukan penelusuran online berupa koran Delpher, dan buku dengan mengunjungi perpustakaan Ilmu Budaya atau ruang baca Ilmu Budaya, perpustakaan pusat UNHAS, serta Badan Perpustakaan Dan Arsip Daerah.

Untuk memperoleh keterangan lebih lanjut peneliti juga menggunakan sumber lisan yakni dengan melakukan wawancara dengan pegawai DAMRI Makassar yang sudah bekerja sejak tahun 1990 dan pegawai yang masih terbilang baru bekerja, untuk mengetahui kondisi DAMRI sekarang. Peneliti juga melakukan wawancara dengan para pensiunan DAMRI, hal ini bertujuan untuk menggali informasi bagaimana DAMRI sejak dahulu. Selain itu penulis juga perlu melakukan wawancara dengan para pengguna DAMRI sekitar tahun 1980an sampai 1990an guna menggali informasi bagaimana pelayanan dan beberapa kesaksian lainnya.

Dengan adanya foto sebagai sumber, penggalan sejarah lisan menjadi lebih mendalam, membangkitkan kenangan individu, keluarga, dan komunitas. Namun, dalam wawancara, narasumber memiliki kebebasan untuk memilih informasi yang disampaikan, dan peneliti perlu memperhatikan bahasa tubuh sebagai indikator

n. Verifikasi melalui perbandingan dengan sumber lain penting untuk



menguji kesahihan informasi³⁶. Namun, sejarah lisan dengan metode wawancara memiliki kendala, seperti hilangnya ingatan narasumber atau ketidakbersediaan untuk diwawancarai yang tak dapat diganggu gugat³⁷.

Sebelum berangkat ke lapangan penulis menyiapkan beberapa hal diantaranya dengan melakukan penelitian pustaka, serta mempersiapkan alat yang dibutuhkan dalam wawancara seperti alat perekam dan alat tulis. Selanjutnya adalah melakukan observasi awal di lapangan, dengan mencari narasumber dan kesiapan kapan dilakukan wawancara. Ketika melakukan wawancara penulis harus bisa membaca situasi dan karakter masing-masing narasumber agar wawancara bisa berjalan sesuai yang di harapkan³⁸

2.Kritik Sumber.

Langkah yang dilakukan oleh penulis selanjutnya adalah melakukan kritik terhadap sumber informasi (dikenal sebagai kritik internal), yang bertujuan untuk mengevaluasi data dan fakta yang diperoleh dari berbagai sumber. Kritik internal ini bertujuan untuk menilai kesesuaian sumber apakah memiliki dasar rasional atau tidak. Berasal dari sumber yang dapat dipercaya, saksi mata ini dianggap sebagai sumber yang benar, tak terpalsukan, dan handal. Selain itu, kritik eksternal juga perlu dilakukan untuk menguji keaslian sumber yang diperoleh

³⁶ Erwiza Erman. "Penggunaan Sejarah Lisan Dalam Historiografi Indonesia". *Jurnal Masyarakat & Budaya*. Volume 13 No. 1. (2011), hlm. 15.

³⁷ Kuntowijoyo. *Metodologi Sejarah*. (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994),



A. Adaby Darban. "Sejarah Lisan Memburu Sumber Sejarah dari Para Penyaksi Sejarah". *Humaniora IV*. Vol. IX No. 2, hlm. 2.

3. Interpretasi

Langkah selanjutnya adalah interpretasi, yang merupakan proses mengartikan dan memberikan pandangan terhadap data yang sudah diverifikasi menggunakan metode kritis yang sama seperti sumber data yang telah digunakan. Ketika mengumpulkan sumber-sumber ini, peneliti harus memastikan bahwa data yang diperoleh dari lapangan adalah valid.³⁹

4. Eksplanasi

Pada metode ini, peneliti menggunakan sumber-sumber berupa koran, dokumen penting, foto, dan wawancara. Peneliti mengumpulkan data-data dengan cara mendalami dan mempelajari apakah data-data tersebut berasal dari sumber yang terpercaya, melihat periodenya relevan dengan penelitian atau tidak. Peneliti juga melakukan wawancara secara mendalam dengan narasumber dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disusun sebelumnya.

1.6 Sistematika Penulisan

Agar penulisan ini dapat lebih tersruktur, maka peneliti membagi dalam beberapa bab;

Bab I berisi pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah yang dibagi menjadi dua yakni batasan spasial (Objek/tempat penelitian) dan batasan temporal (waktu/periode penelitian), tujuan penelitian, manfaat akademis dan manfaat praktis, tinjauan pustaka, metode penelitian, dan sistematika



Nina Herlina. *Metode Sejarah*. (Bandung: Satya Historika, 2020), hlm. 30.

Bab II tentang Kondisi Geografis dan batas-batas Administrasi, kondisi sosial dan ekonomi, serta menjelaskan infrastruktur Kotamadya Ujung Pandang

Bab III tentang sejarah terbentuknya perusahaan DAMRI, dan bagaimana perkembangannya di Kotamadya Ujung Pandang.

Bab IV berisikan penjelasan mengenai pengaruh keberadaan DAMRI terhadap mobilitas masyarakat di Kotamadya Ujung Pandang serta penjelasan mengenai penyebab DAMRI tidak lagi beroperasi di dalam kota Ujung Pandang, dan cara yang dilakukan oleh pihak DAMRI dalam mengatasi permasalahan tersebut

Bab V sebagai bab terakhir dalam penelitian ini berupa kesimpulan keseluruhan yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya.



BAB II

KOTAMADYA UJUNG PANDANG TAHUN 1982-1998

2.1 Kondisi Geografis dan Batas-Batas Administrasi

Kotamadya Ujung Pandang (KMUP) merupakan sebuah kota yang masuk dalam Provinsi Sulawesi Selatan. Awalnya, statusnya sebagai ibu kota provinsi diatur oleh Undang-undang Nomor 13 Tahun 1965¹. Kota ini berada di antara 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan, berbatasan dengan Kabupaten Maros di sebelah utara, Kabupaten Maros di sebelah timur, Kabupaten Gowa di sebelah selatan, dan Selat Makassar di barat. Topografi Kota Makassar terdiri dari lahan datar (kemiringan 0-2°) dan bergelombang (kemiringan 3-15°), dengan luas wilayah mencapai 175,77 km persegi. Iklimnya berkisar dari sedang hingga tropis, dengan suhu udara rata-rata antara 26°C dan 29°C².

Pada tahun 1960-an, Kota Makassar memiliki luas 2499 ha dan dihuni oleh 438.809 jiwa yang tersebar di 8 kecamatan Makassar, Mariso, Ujung Tanah, Ujung Pandang, Mamajang, Bontoala, Wajo, dan Tallo sebelum mengalami pemekaran wilayah dalam perkembangannya³.

¹ Ridwan, & Yosar Kardiati. "Pembangunan Ekonomi Wilayah di Kota Makassar (Studi Kasus di Kecamatan Ujung Pandang) ". *Purlangga Praja*. Volume 2. No 2 (2020), hlm. 202



Wikipedia Kota Makassar. "Geografis" <https://makassarkota.go.id/-2/>. Diakses pada 20 Agustus pada Selasa 20 Agustus 2024

Aryanto, dkk. "Perkembangan Struktur Ruang di Kota Makassar". *Jurnal dan Kota Maritim*. Vol. 1, No. 1 (2013), hlm. 28.

Selama masa kepemimpinan Walikota Ujung Pandang Dg. Patompo (1965-1978), tepatnya pada 1 September 1971, Kota Ujung Pandang mengalami perluasan wilayah menjadi 17.577 hektar yang mencakup 11 kecamatan: Makassar, Mariso, Ujung Tanah, Ujung Pandang, Bontoala, Mamajang, Wajo, Tallo, Panakukang, Biringkanaya, dan Tamalate. Dalam perkembangan ini, pusat kegiatan (DPK) tersebar antara kawasan kota lama dan kota baru. Kawasan kota lama lebih berfokus pada aktivitas perdagangan, mengingat sejarahnya sebagai pusat niaga pada masa kolonial. Sementara itu, kota baru lebih difokuskan untuk pengembangan permukiman guna menampung pertumbuhan jumlah penduduk pasca kemerdekaan RI⁴.

Tanggal 31 Agustus 1971, pada masa orde baru, Kota Makassar mengubah namanya menjadi Ujung Pandang. Wilayahnya diperluas dari 21 km² menjadi 175,77 km³ dengan memasukkan sebagian wilayah dari Kabupaten tetangga seperti Gowa, Maros, dan Pangkajene Kepulauan. Hal ini diatur oleh Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 1971 yang mengatur perubahan batas wilayah antara Kotamadya Makassar dan Kabupaten Gowa, Maros, dan Pangkajene dan Kepulauan dalam lingkup Daerah Provinsi Sulawesi Selatan. Adapun beberapa daerah yang dimaksud adalah:

1. Kabupaten Gowa yang meliputi desa: Panaikang, Barombong, Karuwisi, Tello Baru, Antang, Tamangapa, Jongaya,, Rappocini, Maccini, Sombala, dan Mangasa.



Aryanto, dkk. "Perkembangan Struktur Ruang...". (2013), hlm. 29.

2. Kabupaten Maros yang meliputi desa: Daya, Bira, Sudiang, Tamalanrea dan Bulurokeng.
3. Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang meliputi desa: Barang Caddi, Barang Lompo, dan Perjuangan/Kodingareng⁵.

Kotamadya Ujung Pandang memiliki posisi yang sangat strategis, dilengkapi dengan bandara dan pelabuhan, berada di persimpangan utama jalur lalu lintas dari selatan dan utara di Sulawesi dari wilayah kawasan Barat ke wilayah kawasan Timur Indonesia dan dari wilayah utara ke wilayah selatan Indonesia. Ini adalah titik keluar masuk utama bagi orang dan barang⁶. Kotamadya Ujung Pandang menjadi kota terbesar keempat di Indonesia, dan yang terbesar di wilayah Indonesia Timur, karena itu Ujung Pandang menjadi salah satu kota metropolitan, sekaligus Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan⁷.

Mulai dari tahun 1971 hingga 1980 tingkat pertumbuhan mencapai 5,52%⁸. Pada tahun 1972 tercatat penduduk Ujung Pandang termasuk anak-anak dan migran gelombang pertama yang lahir di kota Ujung Pandang hanya berjumlah 42, 6% dari

⁵ Akhmad Akbar Abdullah, dkk. "Perpindahan Karena Perluasan: Masuknya Mangasa dalam Wilayah Kota Makassar 1971". *Jurnal Pattingaloang* Vol. 5 No. 4, 2018, hlm. 15.

⁶ Zainuddin Tika, dkk. *Makassar Tempo Doeloe*. (Gowa: Pustaka Taman Ilmu. 2019), hlm. 29.

⁷ Hardianti, dkk. "Kinerja Bkkbn Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Menekan Angka Pertumbuhan Penduduk Di Kota Makassar". *Jurnal PENA*. Volume 2, Nomor 2. (2015), hlm. 2.

Dias Pradadimara. "Dari Makassar ke Makassar: Aspek Demografi dan proses "Etnisasi Sebuah Kota". *Jurnal Populasi*. Vol 14. No 1. (2003), hlm.



total penduduk kota yang berasal dari daerah lain di Sulawesi Selatan, terutama dari daerah yang berbahasa Bugis⁹.

Sekitar 30% penduduk kota berasal dari daerah yang menggunakan bahasa Bugis, sedangkan 12,4% lahir di wilayah berbahasa Ujung Pandang di luar kota. Penduduk yang lahir di wilayah berbahasa Toraja dan Mandar kurang dari 6 % dari total penduduk kota. Begitu pula mereka yang lahir di Indonesia tetapi di luar Sulawesi Selatan tidak mencapai 9%. Dengan demikian, dapat disimpulkan dari data tersebut bahwa etnis Bugis mendominasi imigran di Kota Ujung Pandang¹⁰.

Tabel 2.1 Banyaknya Penduduk Per Kecamatan Dalam KMUP tahun 1974-1980

Tahun/ Kecamatan	1975	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Tallo	45.342	46.311	54.623	58.056	57.745	59.274	78.193
Panakkukang	39.853	39.800	47.618	46.578	47.231	47.795	68.022
Biringkanaya	25.366	25.368	27.034	26.970	26.722	27.606	31.655
Makassar	84.734	82.945	87.158	90.475	91.324	88.577	102.973
Bontoala	66.742	66.736	67.696	67.359	67.553	66.824	68.073
Wajo	50.408	50.078	53.181	52.831	52.967	51.998	49.186
Tamalate	49.680	52.950	60.452	62.482	62.342	61.526	99.502
Ujung Pandang	52.763	52.726	47.577	48.218	45.764	48.314	44.100
Mariso	43.194	42.562	47.631	46.576	47.216	46.994	52.685
Mamajang	64.781	66.191	66.666	66.250	66.523	70.418	71.560
Ujung Tanah	35.817	35.834	37.256	36.621	37.474	37.939	42.514
KMPU	558.680	561.501	596.826	602.422	602.916	623.925	708.465

Sumber: Badan Arsip Dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan.

Dari tabel tersebut menunjukkan jumlah penduduk di KMUP mengalami perubahan yang cukup signifikan dari tahun 1974 hingga 1980. Pada tahun 1974, jumlah penduduk tercatat sebanyak 558.680 jiwa. Setahun kemudian, pada tahun



Dias Pradadimara. "Dari Makassar ke...". (2003), hlm. 87.

Dias Pradadimara. "Dari Makassar ke...". (2003), hlm. 88.

1975, jumlah penduduk mengalami peningkatan menjadi 561.501 jiwa. Kenaikan ini menunjukkan adanya pertumbuhan yang stabil, meskipun tidak terlalu besar, namun menunjukkan adanya peningkatan populasi yang berkelanjutan. Pada tahun 1976, jumlah penduduk terus meningkat signifikan menjadi 596.826 jiwa¹¹.

Tahun 1977 menunjukkan peningkatan yang terus berlanjut dengan jumlah penduduk bertambah menjadi 602.422 jiwa. Namun, pada tahun 1978, pertumbuhan penduduk melambat sedikit dengan jumlah tercatat sebesar 602.916 jiwa. Meskipun masih ada peningkatan, laju pertumbuhannya tidak sebesar tahun-tahun sebelumnya. Pada tahun 1979, jumlah penduduk kembali meningkat cukup signifikan menjadi 625.925 jiwa. Puncaknya terjadi pada tahun 1980, di mana terjadi lonjakan besar dalam jumlah penduduk, mencapai 708.465 jiwa¹².

Lonjakan yang terjadi pada tahun 1980 merupakan peningkatan yang cukup tinggi dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, menunjukkan adanya perubahan besar yang mempengaruhi populasi, baik melalui migrasi, meningkatnya angka kelahiran, atau faktor-faktor lain yang mendorong pertumbuhan penduduk yang cepat. Berdasarkan data tersebut, dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan jumlah penduduk di KMUP setiap tahunnya dalam periode 1974-1980.

¹¹ AKUP (Arsip Kotamadya Ujung Pandang) Makassar: BAPD Sulawesi-Selatan Vol. 1 Reg. 1819. 2004. “Bappeda Kotamadya Ujung Pandang: Laporan tanggal 12 Oktober 1981 tentang sensus penduduk Kotamadya Ujung Pandang”.



¹² AKUP (Arsip Kotamadya Ujung Pandang) Makassar: BAPD Sulawesi-Selatan Vol. 1 Reg. 1819. 2004. “Bappeda Kotamadya Ujung Pandang: Laporan tanggal 12 Oktober 1981 tentang sensus penduduk Kotamadya Ujung Pandang”.

Kotamadya Ujung Pandang berfungsi sebagai pusat pelayanan di Kawasan Timur Indonesia, yakni sebagai pusat perdagangan, jasa, kegiatan industri, pusat pemerintahan, pusat layanan pendidikan dan kesehatan, simpul transportasi barang dan penumpang, baik darat, laut, maupun udara. Hal ini menjadi alasan utama pesatnya pertumbuhan penduduk di KMUP. Hingga kini pertumbuhan penduduk di kota Ujung Pandang setiap tahun terjadi peningkatan yang signifikan¹³.

Pada tahun 1999 nama Kotamadya Ujung Pandang diubah menjadi Kota Makassar berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999. Perubahan nama ini dilakukan sebagai wujud keinginan masyarakat dan didukung oleh DPRD serta pemerintah kota¹⁴.

2.2 Kondisi Sosial dan Ekonomi.

Pada tahun 1980-an, Pemerintah Daerah Kotamadya Ujung Pandang melanjutkan dan memperluas upaya pembangunan sosial dari tahun-tahun sebelumnya. Fokusnya adalah untuk menciptakan lingkungan hidup yang lebih manusiawi dan seimbang bagi warganya. Untuk mencapai tujuan ini, berbagai program dijalankan, mencakup peningkatan sarana dan infrastruktur, penyediaan sarana agama, pengembangan pendidikan dan kebudayaan, dukungan untuk pemuda dan olahraga, pelestarian lingkungan, perbaikan layanan kesehatan, penerangan listrik, serta penyediaan fasilitas dasar seperti air bersih. Ini



¹³ Dahlia Nur. "Infografis Kependudukan Kota Makassar Menggunakan a K-MEANS". *Jurnal Teknologi Elektrika*. Vol. 20, No. 2. (2023), hlm. 1.

Ridwan, & Yosar Kardiat. "Pembangunan Ekonomi Wilayah...". (2020),

menunjukkan upaya pemerintah dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat di kota tersebut. Namun dalam pelaksanaan program tersebut terkendala kesulitan, seperti masih terbatas biaya, terbatasnya tenaga-tenaga yang cakap, terampil, disiplin, dan masih belum sepenuhnya partisipasi masyarakat¹⁵.

Pemerintah Kotamadya Ujung Pandang dalam bidang pendidikan melakukan langkah-langkah kebijaksanaan dengan melakukan peningkatan dan pemerataan mutu pendidikan, peningkatan dan pemerataan sarana pendidikan, peningkatan serta pemerataan kesempatan pendidikan. Setiap tahunnya jumlah anak didik meningkat semakin pesat sedangkan dana yang tersedia baik dari pusat maupun provinsi tidak seimbang dengan kebutuhan terutama dalam usaha penyediaan lokasi bangunan¹⁶.

Hingga awal 1980-an, Indonesia mengalami pertumbuhan ekonomi yang pesat. Dari tahun 1971 hingga 1981, ekonomi Indonesia tumbuh dengan rata-rata tahunan sebesar 7,7%, dan pertumbuhannya tidak pernah turun di bawah 5% per tahun¹⁷. Pertumbuhan ekonomi masyarakat di Kotamadya Ujung Pandang dapat dilihat dari sektor usahanya. Aktivitas ekonomi utama yang dilakukan oleh

¹⁵ Invertaris Arsip Pemerintah Kotamadya Ujung Pandang 1926-1988, Volume I, No Reg 2196, keterangan pertanggungjawaban walikotamadya kepala daerah Tingkat II Ujungpandang tentang pelaksanaan pemerintahan Daerah tahun anggaran 1979-1981.

¹⁶ Invertaris Arsip Pemerintah Kotamadya Ujung Pandang 1926-1988, Volume I, No Reg 2196, keterangan pertanggungjawaban walikotamadya kepala daerah Tingkat II Ujungpandang tentang pelaksanaan pemerintahan Daerah tahun 1979-1981.

M.C Ricklefs. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*.(Jakarta: PT. Ilmu Semesta. 2008), hlm. 626.



masyarakat Kotamadya Ujung Pandang meliputi pertanian, perikanan, pelayaran, dan perdagangan¹⁸.

Sebagai kota metropolitan terbesar di kawasan Indonesia Timur, Kotamadya Ujung Pandang memainkan peran penting dalam perekonomian nasional. Pada periode 1982-1998 di Makassar, politik dan transportasi saling terkait erat dalam konteks kebijakan orde baru yang menekankan stabilitas dan membangkitkan perekonomian masyarakat¹⁹. Pemerintah pusat di bawah Soeharto mengendalikan kebijakan politik, termasuk di Makassar, dan menggunakannya untuk mendorong pembangunan infrastruktur, termasuk transportasi, sebagai bagian dari strategi pengembangan wilayah dan penguatan ekonomi, salah satu kebijakan ini, pemerintah berhasil mencapai pertumbuhan ekonomi dan berkelanjutan²⁰.

Dari tahun ke tahun KMUP sebagai kota terbesar di Indonesia Timur semakin memperlihatkan perkembangannya. Terlihat dari tabel berikut bahwa setiap tahun pendapatan yang di peroleh terus meningkat, baik dari pendapatan daerah maupun pendapatan yang berasal dari pemerintah.

Tabel 2.2 Pendapatan rutin KMUP TAHUN 1979-1983

Sumber Pendapatan	1979/1980	1980/1981	1982/1983
-------------------	-----------	-----------	-----------

¹⁸ Musdalipah. *Abustam Sebagai Walikota Kotamadya Ujung Pandang (1978-1983)*. Skripsi. (Makassar: Universitas Hasanuddin. 2022), hlm. 29.



Abdul Syukur, dkk. *Indonesia dalam Arus Sejarah Orde Baru dan i*. (Jakarta: PT. Ichtiar Baru Van Hoeve.2012), hlm. 64.

Abdul Syukur, “*Indonesia dalam Arus...*”, (2012), hlm. 153.

Subsidi berasal dari pemerintah	Rp.3.077.198.220	Rp.3.999.479.378	Rp.5.668.777.505
Pendapatan daerah	Rp.5.747.115.020	Rp.7.488.633.050.67	Rp.8.376.500.000

Sumber: Badan Arsip Dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan.

2. 3 Infrastruktur Kotamadya Ujung Pandang

Jalan merupakan elemen penting dalam transportasi. Tanpa adanya jalan, jasa transportasi tidak dapat disediakan bagi para pengguna, jalan berperan sebagai landasan bagi kendaraan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain²¹. Di Sulawesi Selatan pembangunan jaringan jalan dilakukan pada tahun 1910 an, untuk menghubungkan Pare-pare dengan Makassar. Memasuki tahun 1920 an, jaringan jalan darat diperluas dengan pembangunan jalan utama ke Watampone, Soppeng, Sengkang, dan Palopo. Kemudian tidak berselang lama, masih di tahun yang sama kembali dibangun jalan untuk menghubungkan Pare-pare dengan Rappang, Enrekang, Tanah Toraja, hingga Palopo. Jaringan jalan juga diperluas ke arah Pinrang, Polewali, hingga Majene. Jalur ke arah selatan Ujung Pandang juga diperluas ke arah Sinjai, sampai Watampone²².

Pembangunan jalur jalan raya di Sulawesi Selatan memudahkan dalam membuka akses ke tempat-tempat terpencil yang sebelumnya terisolasi. Selain itu, hasil bumi dapat dipasarkan dengan cepat. Kebutuhan hidup di daerah pedesaan

²¹ Abdul Kadir. "Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional". *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah WAHANA* Vol. 1. No 3 (2006), hlm. 125.

Muliati. *PO. PIPOSS MAKASSAR 1957 - 1975*. Skripsi. (Makassar: as Hasanuddin, 2014), hlm. 27.



pun bisa segera dipenuhi dengan pasokan dari pusat-pusat perdagangan seperti Ujung Pandang dan Parepare. Masyarakat juga mulai membentuk pusat-pusat pemukiman baru di sekitar pinggiran jalan raya²³.

Tabel 2.3 Panjang jalan dalam KMUP menurut jenis jalan tahun 1980

No.	Jenis Jalan/ Volume	Panjang Jalan (km)
1.	Negara	4.500
2.	Provinsi	21.640
3.	Daerah:	
	- Kelas I (Utama)	233.646
	- Kelas II (Besar)	58.468
	- Kelas III (Penghubung)	61.821
	- Kelas III.A (Komplit)	38.041
	- Kelas V	120.742
	- Pengeras	27.496
	- Tanah	195.549
JUMLAH		761.903

Sumber data: Monografi KMUP halaman 10.

Berdasarkan data tersebut, urutan panjang jalan dari yang terbesar hingga yang terkecil adalah sebagai berikut: Jalan Daerah Kelas I (Utama): 233.646 km, Jalan Tanah: 195.549 km, Jalan Daerah Kelas V: 120.742 km, Jalan Daerah Kelas III (Penghubung): 61.821 km, Jalan Daerah Kelas II (Besar): 58.468 km, Jalan Daerah Kelas III.A (Komplit): 38.041 km. Jalan Pengeras: 27.496 km, Jalan Provinsi: 21.640 km, Jalan Negara: 4.500 km.

Wilayah KMUP dilihat dari tabel tersebut memiliki jaringan jalan yang cukup luas dengan variasi kualitas, dari jalan utama yang besar hingga jalan tanah yang belum diaspal. Kondisi ini menunjukkan bahwa ada kebutuhan untuk tan infrastruktur jalan, terutama untuk jalan tanah dan jalan kelas bawah,



Muliati. "PO. PIPOSS MAKASSAR...".(2014), hlm. 27.

agar dapat mendukung mobilitas dan aksesibilitas yang lebih baik di seluruh wilayah. Upaya peningkatan jalan dapat difokuskan pada peningkatan kualitas jalan tanah dan pengembangan lebih lanjut dari jalan provinsi dan negara untuk meningkatkan konektivitas antar daerah²⁴. Jaringan jalan dibangun untuk dapat berfungsi secara luas dan optimal. Dengan kata lain, jalan dirancang agar dapat menghubungkan berbagai daerah dengan baik dan mempermudah akses untuk masyarakat²⁵.

Upaya pemerintah Kotamadya Ujung Pandang tahun 1980 an dalam meningkatkan infrastruktur jalan dilaksanakan dengan program yang mencakup pembuatan jalan baru sepanjang 7,37 km, rehabilitasi jalan sepanjang 4,53 km, serta pembangunan 41 jembatan beton. Selain itu, ada program pengaturan lalu lintas yang meliputi pengerasan jalan, penempelan, pengaspalan, dan perbaikan lubang. Dalam pelaksanaan program ini didanai dengan bantuan pemerintah sebesar Rp496.956.000²⁶.

²⁴ Invertaris Arsip Pemerintah Kotamdy Ujung Pandang 1926-1988, Volume I, No Reg 1819 “Bappeda Kotamadya Ujung Pandang: Laporan tanggal 3 Oktober 1981 tentang sensus penduduk Kotamadya Ujung Pandang”. (Makassar: BAPD Sulawesi-Selatan 2004).

²⁵ Invertaris Arsip Pemerintah Kotamdy Ujung Pandang 1926-1988, Volume I, No Reg 2170 tentang nota keuangan anggaran pendapatan dan belanja Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan oleh Pemerintah Daerah Propinsi Sulawesi Selatan Tahun anggaran 1983/1984.



Invertaris Arsip Pemerintah Kotamdy Ujung Pandang 1926-1988, Volume I, No Reg 2196, keterangan pertanggungjawaban walikotamadya kepala tingkat II Ujungpandang tentang pelaksanaan pemerintahan Daerah tahun 1979-1981.

Pada periode 1982-1988, Kol. Jancy Raib menjabat sebagai walikota Ujung Pandang dan merancang jalur-jalur alternatif untuk mengurangi kemacetan melalui pembangunan dan penataan jalan di jalan-jalan utama seperti Jalan Abdullah Dg. Sirua. Usaha ini dilakukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di beberapa jalan lain, yaitu Jalan Gunung Latimojong, Jalan Sungai Saddang Baru, dan Jalan Monginisidi. Jalan-jalan ini termasuk dalam outer ring road (jalan lingkaran luar) di bagian barat kota, sementara inner ring road (jalan lingkaran dalam) bagian timur mencakup Jln Pettarani dan Jln Syech Yusuf yang menghubungkan ke PLTU Tello Baru²⁷.

Pada tahun 1980-an, Kota Makassar menghadapi masalah kepadatan penduduk yang disebabkan oleh perkembangan permukiman yang tidak teratur dan tidak mengikuti rencana induk kota (master plan). Permukiman berkembang secara tidak terkendali, dan pembangunan perumahan modern pada waktu itu tidak mempertimbangkan aspek lingkungan. Selain itu, infrastruktur jalan di permukiman, seperti jalan lorong, berada dalam kondisi yang buruk, sempit dan tidak teratur yang memperburuk masalah kepadatan dan mengurangi kualitas hidup²⁸.

Tabel 2.4 Penggunaan Tanah Daerah Urban Kotamadya Tingkat I Ujung Pandang tahun 1980

No.	Penggunaan Tanah	Luas (ha)1.
1.	Perumahan	1.632,1
2.	Perusahaan	167,2



Aryanto, dkk. "Perkembangan Struktur Ruang...". (2013), hlm.33.

Ilham. "Penyeragaman dan Wajah Buram Modernitas di Kota Makassar dan Orde Baru". *Jurnal Sejarah Citra Lekha*. Vol 4, No 1. (2019), hlm. 24.

3.	Industri	64,8
4.	Jasa	243,5
5.	Tanah kosong sudah diperuntukkan	42,4
Jumlah		2.150,0

Sumber: Monografi KMUP Halaman 21.

Tabel 2.4 Menunjukkan penggunaan tanah terbesar pada tahun 1980 adalah tanah untuk perumahan dengan luas 1.632,1 hektar (ha). Sektor jasa menggunakan lahan seluas 243,5 ha, diikuti oleh perusahaan yang memanfaatkan 167,2 ha, dan industry yang mencakup 64,8 ha. Selain itu, terdapat juga tanah kosong yang sudah diperuntukan dengan luas 42,4 ha. Secara keseluruhan, total penggunaan tanah di daerah ini mencapai 2,150,0 ha.

