



# Kearifan Lokal Minangkabau: Simbiosis Sosial Ekonomi Antara Pasar Nagari dengan Terminal di Sumatera Barat

Ardi Abbas<sup>1\*</sup>, Rinaldi Eka Putra<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Andalas, Padang, Indonesia

\*Email: [ardiabbasunand@gmail.com](mailto:ardiabbasunand@gmail.com)

**Submitted:** June 2, 2024

**Accepted:** October 22, 2024

**Published:** October 24, 2024

**Abstract:** Market and terminal are two places that can both be described as something crowded, noisy, complicated, and prone to crime. However, behind this general condition, it turns out that markets and terminals are inseparable symbiosis in the economy of cities and regions. If this symbiosis is separated, inevitably, the terminal will not develop. This is the case with several inter-provincial (AKDP) and inter-provincial (AKAP) public transportation terminals. This paper explains the relationship between the two as a socio-economic symbiosis, a Minangkabau local wisdom, and the following phenomena. It can be concluded that (a). reflecting on the planning and development of traditional markets in West Sumatra, especially the nagari market; the nagari market is crowded because one is always next to the terminal (b). local wisdom between the market and the terminal is like water and fish. Fish cannot live without water. But a terminal without a market around it is like a fish without water. This is the case in nine of the ten AKDP and AKAP terminals in West Sumatra (c). terminal construction is always located in the district's capital city, except for the Kiliran Jao terminal (Sijunjung Regency), which does not consider the location's economic, pathological, and sociological aspects. However, each development is always accompanied by a feasibility study per the Ministry of Transportation requirements.

**Keywords:** Symbiosis; Nagari Market; Rural Terminal; Local Wisdom

## A. PENDAHULUAN

Di Sumatera Barat terdapat sepuluh lokasi terminal AKDP (Angkutan Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi). Sembilan dari sepuluh terminal tersebut tidak berfungsi baik sehingga menimbulkan kerugian akibat pembangunannya yang milyaran rupiah. Sembilan terminal itu sepi pergerakan penumpang dan barang, tidak menumbuhkan perkembangan ekonomi dan wilayah sekitarnya. Data pergerakan penumpang dan barang belum ada, namun hasil pengamatan terutama saat jadwal keberangkatan yang kosong dan hasil laporan operator terminal lainnya, telah memperkuat bukti bahwa terminal mengalami sepi aktivitas pergerakan penumpang dan barang serta tidak menumbuhkan ekonomi dan wilayah sekitarnya. Salah satu dari sembilan terminal tersebut adalah Terminal Dobok Piliang Batusangkar. Terminal ini masih rendah korelasinya terhadap perkembangan ekonomi dan wilayah sekitarnya (Febiola, 2021). Demikian juga halnya dengan terminal Bareh Solok masih belum berfungsi baik, karena masalah beberapa indikator unsur koordinasi yaitu pengaturan, sinkronisasi, kepentingan dan tujuan bersama antar Organisasi Perangkat Daerah (OPD)

Pemerintah Kota Solok. Selain itu, juga disebabkan masih rendahnya kesadaran pengelola angkutan umum dan warga untuk mematuhi aturan yang telah ditetapkan (Hadi, 2013).

Sementara itu, di Provinsi Sumatera Barat terdapat 419 unit lokasi pasar nagari yang telah menyebar di seluruh kabupaten/kota. Setiap pasar nagari tersebut terdapat terminal angkutan (perdesaan). Walaupun beroperasi pada hari pasar saja, yaitu satu atau dua kali dalam satu pekan, pasar nagari dan terminal tersebut tetap ramai pergerakan penumpang/barang, dan meningkatkan akses petani dan pedagang lokal untuk dapat mengirimkan produknya ke daerah yang lebih jauh (Abbas, 2023).

Studi tentang pasar nagari di Sumatera Barat telah banyak dilakukan, namun simbiosis antara pasar nagari dengan terminal belum ditemukan pada jurnal lainnya. Ini berarti bahwa patut ditutupi kelemahan itu dengan menjelaskan simbiosis sosial ekonomi antara pasar nagari dengan terminal. Selama ini, studi tentang pasar nagari di Sumatera Barat ini, studi Miko dan kawan kawan (2023) umpamanya menjelaskan tentang revitalisasi aspek sosial Pasar Padang Lua Kabupaten Agam. Willy (2022) yang mendiskusikan tentang Pasar Koto Agung Nagari Sungai Duo Kecamatan Sitiung Kabupaten Dharmasraya Tahun 1981-2019. Ada beberapa studi lainnya yang terkait dengan pasar nagari serta akibat yang ditimbulkan karena kemacetan yang terjadi saat hari pasar, seperti Zulkifli (2021) yang mendiskusikan Analisis Pengaruh Hambatan Samping Akibat Aktivitas Pasar Lasi Tradisional Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Kabupaten Agam. Dela (2021) membahas tentang Pengelolaan Pasar Nagari dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Nagari Pasca Pemekaran Nagari Di Kabupaten Pesisir Selatan. Studi Damsar dkk (2016) juga menulis tentang Konstruksi Sosial Budaya Minangkabau Atas Pasar.

Simbiosis sosial ekonomi antara pasar nagari dan terminal tersebut telah berlangsung sejak lama, diperkirakan akan berlangsung terus, dan akan menguntungkan keduanya. Keuntungan bagi pasar nagari adalah pengunjung dan konsumen pasar akan semakin ramai karena memudahkan mobilitas orang dan barang. Keberadaan terminal, juga akan dapat menopang perkembangan pasar nagari, karena bagi yang memanfaatkan angkutan umum (perdesaan), tidak butuh biaya, jarak dan waktu tempuh yang lebih lama. Simbiosis sosial ekonomi antar keduanya juga dapat dijelaskan sebagai suatu kearifan lokal Minangkabau. Secara singkat dipahami bahwa kearifan lokal merujuk pada kumpulan pengetahuan, nilai, dan praktik dan diwariskan dalam suatu komunitas atau budaya tentang lingkungan alam, sosial, ekonomi dan budaya yang mencerminkan kebijaksanaan dan efektif untuk beradaptasi, dan mengantisipasi perubahan sosial ekonomi.

## **B. METODE**

Penelitian berdasarkan metode kualitatif dengan pengumpulan data primer berupa observasi, wawancara mendalam dan data sekunder berdasarkan studi dokumen. Untuk mencapai tujuan penelitian, maka data yang telah dikumpulkan berupa observasi kondisi pasar nagari dan terminal, mengamati kegiatan perdagangan, sarana dan prasarana penunjang dan kondisi sosial ekonomi serta aktivitas pengguna jalan raya.

**Tabel 1. Informan Penelitian**

Informan	Umur (tahun)	Lokasi Wawancara	Pekerjaan/Jabatan	Data yang Telah Dikumpulkan	Teknik Pengumpulan Data/Analisis
Syafei	50	Pasar Gurun	Pedagang Piring	Peran pasar nagari dan terminal bagi pedagang	Data sekunder Observasi, Wawancara mendalam/ Data primer yang direduksi, disajikan dan disimpulkan
Muslim	47	Pasar Simabur	Pedagang Pakaian		
Akhayar	58	Psr Pandai Sikek	Pedagang Ampera		
Mardini	60	Pasar Lintau Buo	Pedagang Sayuran		
Randi	35	Pasar Bt Sangkar	Operator Terminal	Peran terminal, dan aktivitas sosial ekonomi pasar nagari	
Firdaus	40	Psr Rambatan	Operator Terminal		
Rina	55	Psr Salimpauan g	Pembeli		
Yenita	60	Psr Tjg Emas	Pembeli		
Syafril	51	Psr Sungai Tarab	Petugas Pasar	Simbiosis sosial ekonomi pasar nagari dan terminal serta kearifan lokal Minangkabau	
Amri Bandaro	54	Pasar Rambatan	Perangkat Nagari		
Sudirman	57	Psr Salimpauan g	Tokoh masyarakat		
Zulkarnain	50	Psr Pandai Sikek	Perangkat Nagari		
M Dt Sampono	57	Psr Sungai Tarab	Pengurus KAN		
I Dt Babangso	60	Psr Tanjung Emas	Pengurus KAN		
S Dt Perpatiah	62	Pasar Simabur	Pengurus KAN		
Z Dt Rajo Adia	63	Pasar Sumaniak	Pengurus KAN		
B Dt Nan Bana	58	Psr Pandai Sikek	Pengurus KAN		

Sumber : Data primer 2024

Hasil observasi memperlihatkan bahwa semua pasar nagari tipe A, tersedia lapangan parkir yang memadai bagi pedagang berupa mobil bak terbuka untuk mengangkut barang yang merupakan bagian dari tanah pasar nagari. Terdapat juga lokasi parkir kendaraan roda dua yang memakai bahu jalan raya di depan dan di samping pasar. Hal ini kelihatan pada pasar nagari tipe A di Nagari Gurun

Kecamatan Sungai Tarab Kabupaten Tanah Datar, dan pada Pasar Nagari Balimbiang Kecamatan Rambatan. Sementara itu, Pasar Nagari Syarikat tipe B Rambatan dan Pasar Syarikat tipe C Batu Sangkar, disediakan terminal yang lebih representatif, dengan rute angkutan pedesaan yang telah ditentukan.

Wawancara mendalam kepada pedagang (berbagai jenis dagangan dan lokasi berdagang), petugas operator terminal, pembeli, serta pemangku kepentingan (*stakeholder*) yaitu pengelola pasar nagari, tokoh masyarakat, perangkat nagari dan KAN (Kerapatan Adat Nagari) secara *purposive sampling* (bersengaja menentukan informan). Khusus *stakeholder* dipertanyakan hal yang dianggap lebih penting dan mendasar terkait simbiosis sosial ekonomi pasar nagari dan terminal serta kearifan lokal Minangkabau. Telah diwawancarai sebanyak 17 informan penelitian, dengan perincian sebagaimana tabel pada halaman sebelumnya.

Analisis data mengacu kepada Miles dan Huberman (1994) yaitu suatu pendekatan sistematis untuk menganalisis data kualitatif, dengan tiga tahap utama: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Diharapkan dengan demikian, akan dihasilkan analisis data kualitatif yang mendalam, validitasnya terjamin, dan transparansi. Analisis data kualitatif dilakukan terus menerus sampai tuntas, dan datanya jenuh. Data sekunder diperoleh dari laporan, monografi, jurnal, artikel dan studi dokumen lainnya yang berhubungan dengan penelitian.

### C. TINJAUAN PUSTAKA

Teori pilihan rasional James S Coleman dipakai untuk menjelaskan simbiosis sosial ekonomi antara pasar nagari dan terminal. Coleman menjelaskan bahwa pilihan rasional berkaitan dengan pilihan pribadi dan institusional yang menjelaskan hubungan sebab akibat. Ada mekanisme mikro yang menghubungkan tindakan individu dengan fenomena makro dalam struktur sosial untuk menganalisis perilaku sosial (Coleman, 2005). Asumsi Coleman adalah sebagai berikut (Ritzer, 2011).

1. Individu adalah aktor rasional, yang membuat keputusan berdasarkan perhitungan untung-rugi dengan mengevaluasi pilihan yang tersedia untuk memaksimalkan keuntungan dan meminimalkan kerugian.
2. Sumber daya yang tersedia mempengaruhi preferensi dan keputusannya, yang mencerminkan keinginan dan penghargaan mereka.
3. Antara aktor dengan sumber daya terdapat interaksi sosial dan struktur sosial, yang merupakan produk tindakan rasional untuk mencapai tujuan.
4. Terdapat mekanisme sosial, yaitu cara individu terkoordinasi dan menghasilkan tindakan kolektif.
5. Mikro-makro, untuk menjelaskan tindakan individu (mikro) berdampak pada fenomena sosial yang lebih luas (makro).
6. Adanya pertukaran, yang menekankan bahwa interaksi sosial memerlukan pertukaran sumber daya. Keputusan terlibat pertukaran didasarkan pada evaluasi rasional tentang biaya dan manfaatnya.

Dengan demikian, Coleman berusaha menjelaskan berbagai fenomena sosial dengan teori pilihan rasionalnya memberikan kerangka kerja yang kuat menganalisis individu membuat keputusan dalam konteks sosial. Teori pilihan rasional Coleman dapat dikaitkan dengan simbiosis sosial ekonomi antara pasar nagari dengan terminal karena untuk mencapai keseimbangan dan mempertimbangkan

keuntungan atau kerugian suatu keputusan diperhitungkan secara rasional. Dalam konteks ini, teori pilihan rasional yang mempertimbangkan prinsip simbiosis sosial ekonomi akan menghasilkan keputusan yang menguntungkan berbagai pihak dan juga akan mendukung keseimbangan dan keberlanjutan hubungan yang saling menguntungkan. Integrasi konsep simbiosis dalam pengambilan keputusan rasional membantu menciptakan solusi yang lebih holistik dan berkelanjutan.

Kaitan antara pilihan rasional dan kearifan lokal dapat dilihat dalam berbagai aspek pengambilan keputusan yang mempertimbangkan konteks simbiosis sosial, ekonomi dan budaya. Teori pilihan rasional didasarkan pada analisis biaya-manfaat, sementara kearifan lokal membahas pengetahuan dan praktik yang telah teruji waktu dan relevan dengan konteks lokal. Ketika pengambil keputusan mempertimbangkan kearifan lokal, maka berarti telah membuat pilihan lebih adaptif dan tepat sasaran sesuai dengan kondisi sosial ekonomi setempat. Konsekuensi logisnya adalah kearifan lokal menawarkan solusi yang telah teruji dan kontekstual dan yang dipandang sebagai pilihan rasional. Keputusan rasional didasarkan pada pilihan yang lebih komprehensif dan sesuai dengan kebutuhan serta kondisi masyarakat.

#### **D. HASIL DAN DISKUSI**

Pada bab ini akan dijelaskan sekilas tentang pasar nagari di Sumatera Barat, dilanjutkan pasar nagari dan terminalnya, serta diakhiri kearifan lokal Minangkabau. Penjelasan sub bab yang demikian diharapkan dapat membantu pembaca untuk memahami bahasan ini secara runtut yaitu menjelaskan dari hal yang lebih umum sampai ke hal yang lebih khusus. Di sub bab akhir didiskusikan tentang keterkaitan antara tiga komponen tersebut yaitu, pasar nagari, terminal dan kearifan lokal Minangkabau.

##### **1. Sekilas Pasar Nagari di Sumatera Barat**

Sebagaimana yang telah dibahas, sub bab ini menjelaskan sekilas keberadaan pasar nagari sebagai cikal bakal untuk menjelaskan pokok pikiran lainnya. Dengan memulai penjelasan tentang pasar nagari, maka semakin dipahami kaitannya dengan terminal dan kearifan lokal Minangkabau.

Pasar nagari sebagai pasar tradisional tetap penting di Sumatera Barat walaupun telah beroperasinya pasar modern seperti swalayan, toko serba ada (toserba), pasar semi modern dan modern termasuk pasar *online* di Sumatera Barat. Pasar nagari telah menyebar merata di kabupaten/kota di Sumatera Barat, jumlah unit dan lokasinya juga lebih besar dari jenis pasar lainnya. Jika dibandingkan secara nasional jumlah pasar tradisional di Sumatera Barat berdasarkan data tahun 2019 adalah 419 unit lokasi (2,676%), dari total pasar tradisional secara nasional adalah 15.657 unit. Pasar nagari berlokasi strategis yaitu di permukiman padat penduduk sehingga skala pelayanannya lebih baik. Dengan memahami skala pelayanan, pengelola pasar nagari dan terminal dapat merencanakan pengembangan dan peningkatan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Skala pelayanan pasar nagari mengacu pada jangkauan dan tingkat pelayanan. Skala ini dipengaruhi oleh ukuran besar kecilnya pasar, jumlah pedagang (yang terdapat di toko, kios, los dan kaki lima), komoditas yang diperjualbelikan, dan faktor lainnya. Skala pelayanan pasar nagari meliputi pasar lokal sampai wilayah. Pasar lokal karena frekuensi hari pasar satu atau dua kali satu pekan. Selain menjual kebutuhan sehari-hari, juga menjual pakaian, peralatan dapur, alat tulis, dan barang-

barang lainnya. Pasar wilayah melayani satu kecamatan (terutama pasar nagari tipe B/Syarikat Nagari), dengan produk yang dijual juga lebih beragam, dan jumlah pedagang sudah ratusan.

Pasar dan nagari memiliki sejarah sosial budaya dan ekonomi yang panjang. Beberapa literatur tentang nagari selalu menyebutkan bahwa keberadaan pasar adalah salah satu unsur nagari (Navis, 1984; 1999, Hakimy;1997 dan Amir, 1997). Ada nagari yang bergabung dengan nagari terdekat untuk mengelola pasarnya (pasar syarikat nagari). Bila satu nagari memiliki aset tanah dan bangunan dan pengelolaan pasar, maka dikategorikan sebagai pasar nagari tipe A. Selain tipe A tersebut terdapat juga tipe B (pasar syarikat nagari) yaitu jika pasar tipe ini dimiliki oleh dua atau 3 nagari berdekatan secara geografis dan sosial budaya. Perkembangan pasar nagari ini, tidak dapat dipisahkan dari keberadaan terminal di sampingnya. Walaupun pasar nagari ramai terutama pada hari pasarnya saja (*hari pakan/hari balai*) sebanyak satu atau dua kali seminggu, namun pasar itu tetap penting bagi nagari.

## 2. Pasar Nagari dan Terminal

Pembahasan sub bab ini diperlukan untuk mendiskusikan kaitan antara pasar nagari dan terminal. Pasar nagari dan terminal adalah dua lokasi perdagangan yang digambarkan sebagai sesuatu yang penuh sesak, berisik, ruwet dan sukar diatur petugas, bising dan rawan criminal pencopetan. Walaupun terdapat persamaan yang demikian, namun perbedaannya tidak kalah pentingnya untuk diketahui. Tabel 2. pada halaman berikut menjelaskan perbedaan keduanya.

Dapat disimpulkan bahwa antara pasar nagari dan terminal memiliki peran dan fungsi yang berbeda dalam perdagangan, namun keduanya berkontribusi penting bagi perkembangan ekonomi. Kontribusi pasar nagari dalam bentuk:

1. Peningkatan pendapatan, para pengambil manfaat pasar (pedagang dan pekerja pasar) menjadi pusat kegiatan ekonomi nagari, sehingga memungkinkan petani dan pengrajin lokal menjual produknya kepada konsumen. Hal ini akan membantu peningkatan pendapatan mereka karena mendapatkan harga lebih baik tanpa perantara.
2. Terciptanya berbagai peluang pekerjaan, bagi pedagang dari semua lokasi berdagang (toko, los, tenda, meja batu dan PKL). Selain itu, ada pekerja pasar lain seperti buruh angkut barang, petugas keamanan, dan kebersihan.
3. Semakin kuatnya ekonomi lokal, karena uang hasil penjualan produk lokal tetap beredar di nagari, dan pendapatan yang diperoleh itu digunakan lagi membeli barang/jasa lainnya.
4. Akses barang/jasa lebih mudah, termasuk kebutuhan pokok, alat pertanian, pakaian, dan produk lainnya yang dibutuhkan konsumen.
5. Pengurangan kemiskinan, seiring dengan peningkatan pendapatan dan terciptanya peluang kerja, pasar nagari berkontribusi dalam mengurangi kemiskinan. Pendapatan stabil dan pekerjaan yang tersedia akan meningkatkan kesejahteraan.
6. Meningkatnya kualitas interaksi sosial dan budaya, sehingga memperkuat ikatan komunitas dan rasa kedaerahan.
7. Diversifikasi ekonomi, selain produk pertanian, berbagai barang/jasa lainnya dapat diperjual belikan, sehingga mengurangi ketergantungan pada satu jenis produk/sektor ekonomi tertentu.

8. Semakin mandirinya ekonomi nagari, karena mereka tidak terlalu bergantung pada pasar kota untuk memenuhi kebutuhannya.

**Tabel 2. Perbedaan Pasar Nagari dan Terminal**

Kriteria	Pasar Nagari	Terminal
Karakteristik Umum	Hari pasar berkala satu/dua kali sepekan, ada bangunan permanen, semi permanen, area terbuka di jalan atau lapangan.	Fasilitas transportasi tempat turun naik penumpang/barang dan memiliki juga infrastruktur untuk melayani perdagangan.
Jenis Barang dan Layanan	Menjual produk makanan, dan bahannya, pakaian, kerajinan, dan barang kebutuhan lainnya.	Pusat distribusi orang dan barang dipindahkan dari satu moda transportasi ke moda lainnya.
Skala dan Kapasitas	Skala beroperasinya lokal sampai wilayah dan lokasi perdagangan yang ramai.	Melayani perdagangan barang dan jasa, merupakan bagian penting mata rantai distribusi lokal.
Tujuan	Pusat kegiatan sosial ekonomi dan budaya komunitas, tidak hanya tempat jual beli produk.	Fungsi angkutan dan logistik, pergerakan orang/barang dari satu tempat ke tempat lain.
Interaksi Antar Pelaku	Interaksi antar pedagang, pembeli dan pekerja pasar langsung dan personal.	Interaksi berfokus pada pengelolaan dan distribusi penumpang dan atau barang.
Transaksi	Transaksi tunai dan diperlukan kemampuan tawar menawar yang menjadi ciri khasnya.	Transaksi tunai, ongkos berdasarkan jarak dan besar kecilnya komoditas.

Sumber : Data 2024

Secara keseluruhan, pasar nagari berperan terhadap perekonomian daerah, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan mendukung pembangunan. Kelebihan lainnya adalah identitas budaya yang melekat seiring dengan keberadaan nagari yang telah ada sejak lama. Demikian juga terminal yang berlokasi di sebelah pasar, juga berkontribusi dalam bentuk:

1. Meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas antar nagari dan kota lain.
2. Terbukanya peluang kerja, seperti supir, kondektur, petugas terminal, pedagang kaki lima, dan jasa lainnya.
3. Mendukung UMKM (Usaha Mikro Kecil dan Menengah) menarik pedagang kecil dan usaha mikro berjualan di sekitar terminal.
4. Memperkuat ekonomi nagari, karena menjadi titik distribusi barang/jasa, yang membantu memperkuat ekonomi lokal, dan barang kebutuhan lebih mudah diakses dan didistribusikan.
5. Meningkatkan daya saing ekonomi nagari, produk lokal dapat lebih mudah dipasarkan ke luar desa, dan dapat menjangkau pasar yang lebih luas.

6. Meningkatkan konektivitas dan integrasi ekonomi, karena menghubungkan nagari dengan pusat ekonomi regional, dan membuka peluang investasi dan perdagangan.
7. Pembangunan infrastruktur lainnya, seperti jalan, listrik, dan layanan publik, sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi nagari secara keseluruhan.
8. Penurunan kemacetan, seiring berkurangnya tekanan terminal dan transportasi kota besar, mengurangi kemacetan dan meningkatkan efisiensi transportasi.

Terminal di sebelah setiap pasar nagari dapat dikategorikan sebagai terminal angkutan perdesaan yaitu fasilitas transportasi, tempat pemberhentian, pengambilan, atau pertukaran penumpang dan atau barang antara moda transportasi yang berbeda. Terminal dapat dibedakan berdasarkan kriteria yaitu berdasarkan: (a) *Peranan* yaitu Terminal Primer, adalah terminal pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang mencakup kawasan regional, dan Terminal Sekunder adalah terminal pelayanan penumpang dan barang (jasa angkutan) yang bersifat lokal atau melengkapi kegiatan terminal primer. (b) *Ruang Terminal* dibagi tipe: (i) A, (ii) B, (iii) C dan (iv). Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terdapat empat terminal penumpang angkutan jalan yaitu:

**Pertama**, Tipe A, berfungsi melayani Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan perkotaan, angkutan perdesaan, dan angkutan lintas batas negara (jika relevan). Fasilitas: paling lengkap dibandingkan tipe lainnya, termasuk ruang tunggu, loket tiket, fasilitas kesehatan, fasilitas perdagangan, tempat ibadah, toilet, dan area parkir luas. Lokasi: di kota-kota besar atau ibu kota provinsi, dengan manajemen pengelolaan oleh pemerintah pusat atau pihak yang ditunjuk oleh pemerintah pusat.

**Kedua**, Tipe B, berfungsi melayani Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan. Fasilitas yang memadai seperti ruang tunggu, loket tiket, toilet, tempat ibadah, dan area parkir, meskipun tidak selengkap terminal tipe A. Lokasi, berada di ibu kota kabupaten atau kota-kota sedang dalam provinsi. Dikelola oleh pemerintah provinsi atau pihak yang ditunjuk oleh pemerintah provinsi.

**Ketiga**, Tipe C, berfungsi melayani angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Fasilitas yang tersedia lebih sederhana dibandingkan tipe A dan B, namun tetap mencakup ruang tunggu, loket tiket, dan toilet dasar. Lokasi di kecamatan atau daerah perdesaan yang membutuhkan pelayanan angkutan lokal. Dikelola oleh pemerintah kabupaten/kota atau pihak yang ditunjuk oleh pemerintah kabupaten/kota.

**Keempat**, Tipe D, fungsinya melayani angkutan lokal dengan skala lebih kecil dibandingkan terminal tipe C, namun ini jarang diatur secara formal dalam peraturan tertentu. Fasilitas, sangat dasar, hanya tempat pemberhentian dan naik-turun penumpang dengan fasilitas minimal. Lokasi, berada di desa atau wilayah terpencil dengan kebutuhan transportasi yang sangat lokal. Dikelola oleh pemerintah desa atau pihak yang ditunjuk oleh pemerintah desa. Terminal perdesaan biasanya memiliki fasilitas yang lebih sederhana dibandingkan terminal di kota.



Terminal di perdesaan Sumatera Barat berlokasi bersebelahan langsung dengan pasar nagari di seluruh Sumatera Barat. Penggolongan ini membantu mengatur dan menyediakan layanan terminal yang sesuai dengan kebutuhan transportasi di setiap wilayah, mulai dari terminal yang melayani rute-rute antar provinsi hingga yang melayani rute-rute lokal di pedesaan. Setiap jenis terminal angkutan penumpang dan barang memiliki peran penting dalam menyediakan layanan transportasi darat bagi publik. Pemilihan jenis terminal yang tepat akan sangat bergantung pada kebutuhan dan karakteristik dari suatu wilayah atau lokasi tertentu.

### 3. Kearifan Lokal Minangkabau, Pasar Nagari dan Terminal

Selalu di sebelah pasar nagari di Sumatera Barat ini terdapat terminal perdesaan dengan skala pelayanan lokal. Hal ini bukanlah suatu kebetulan, tanpa rencana dan pemikiran mendalam dari para nenek moyang Minangkabau. Karena proses suatu daerah dikategorikan sebagai nagari bukan pula proses yang sebentar dalam hitungan beberapa bulan atau tahun saja. Diperkirakan keberadaan pasar nagari dan terminal telah ada sejak adanya nagari tersebut.

Pasar nagari dan terminal adalah dua lokasi yang menjadi pusat aktivitas ekonomi dan mobilitas orang dan barang. Sehubungan dengan hal itu, ada beberapa pola keberadaan pasar nagari dan terminal di Sumatera Barat ini, yaitu:

1. Pasar Nagari Tipe A sebagaimana Pasar Nagari Gurun Kecamatan Sungai Tarab dan Pasar Nagari Balimbiang Kecamatan Rambatan Kabupaten Tanah Datar tidak terdapat terminal angkutan perdesaan. Tersedia lapangan parkir untuk pedagang dengan luas yang mencukupi dan representatif, dengan jenis kendaraan roda empat bak terbuka khusus membawa barang dagangannya. Pada Pasar Nagari Gurun dilewati angkutan perdesaan berwarna kuning tanpa kode trayek memuat sekitar 12 penumpang. Jika ada barang dagangan penumpang, maka akan diletakkan di bagian atap kendaraan tanpa diikat. Sedangkan di Pasar Nagari Balimbiang, tidak dilayani oleh angkutan perdesaan. Pengunjung pasar didominasi mempergunakan kendaraan roda dua dan sejumlah kecil dengan kendaraan pribadi. Meningkatnya jumlah pemilik kendaraan roda dua menjadi salah satu alasan tidak dilayaninya pasar ini oleh angkutan perdesaan. Selain faktor jarak dan lamanya menunggu penuh muatan angkutan perdesaan.
2. Pada Pasar Nagari Tipe B, seperti Pasar Rambatan Kecamatan Rambatan Kabupaten Tanah Datar, terdapat terminal angkutan perdesaan dengan jenis bak terbuka dengan plat kendaraan pribadi (warna hitam) namun diberi penutup berupa terpal sehingga penumpang tidak kepanasan dan atau kehujanan. Istilah setempat angkutan perdesaan ini diberi nama "*cigak baruak*". Ada seseorang yang berperan sebagai agen yang bersorak untuk menarik perhatian penumpang. *Cigak Baruak* ini melayani rute, ongkos dan kapasitas penumpang tertentu.
3. Pada Pasar Syarikat C Batu Sangkar, terdapat terminal yang lebih representatif, dengan luas yang memadai, bersebelahan langsung dengan pasarnya. Terminal angkutan perdesaan ini telah memiliki rute tertentu sehingga setiap rute parkir di tempat yang ditentukan, yang ditandai dengan plang nama dari besi tiang pancang. Selain itu juga dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti ruang

jaga petugas keamanan, toilet umum dan dikelilingi oleh pedagang makanan sekitar terminal.

Jika kembali dipertanyakan kapan waktu atau tahun persis munculnya nagari di Sumatera Barat? Tidak ada bukti sejarah tertulis yang menyebutkan awal munculnya nagari. Nagari di Sumatera Barat adalah sebuah sistem pemerintahan adat yang memiliki akar historis dan kultural yang panjang. Nagari sudah muncul sejak masa pra kolonial Belanda yang ditandai oleh adanya beberapa suku yang dipimpin oleh seorang penghulu atau *datuak* yang otonom dengan adat yang dipatuhi dan dipraktikkan (*adat salingka nagari*). Ketika Islam berkembang di Minangkabau, terutama pada abad ke 14, terjadi perubahan signifikan budaya nagari. Islam berintegrasi baik dengan masyarakat Minangkabau, yang kemudian dikenal dengan falsafah "*Adat basandi syarak, syarak basandi Kitabullah*" (Adat bersendi syarak, syarak bersendi Kitabullah). Pada masa kolonial Belanda, nagari diakui dan dimanfaatkan penjajah sebagai perpanjangan tangan administrasi kolonial. Namun nagari dikondisikan lebih terpusat, mengurangi kemandirian nagari dengan menggabungkan beberapa nagari menjadi satu wilayah administratif. Sekarang ini, nagari adalah unit pemerintahan terendah, mandiri dan otonom, memiliki pemerintahan sendiri, dipimpin wali nagari yang dipilih secara demokratis. Melalui proses panjang ini, nagari mampu beradaptasi dengan perubahan politik, sosial, dan ekonomi, serta tetap mempertahankan identitas budayanya.

Kembali ke diskusi bahwa selalu di sebelah pasar nagari terdapat terminal, maka ini adalah suatu kearifan lokal di Minangkabau. Kearifan lokal sebagai adanya sejumlah kumpulan pengetahuan, nilai, dan praktik yang berkembang dalam masyarakat lokal sebagai hasil dari adaptasi terhadap lingkungan dan pengalaman hidup yang diwariskan dari generasi ke generasi. Kearifan lokal mencakup berbagai aspek kehidupan seperti pertanian, kesehatan, budaya, sosial, dan lingkungan. Kearifan lokal adalah pengetahuan, nilai, dan praktik yang berkembang dalam suatu komunitas yang didasarkan pada pengalaman panjang berinteraksi dengan lingkungan sosial dan alam sekitarnya. Kearifan lokal tidak hanya membantu dalam menjaga identitas budaya, tetapi juga memainkan peran penting dalam pembangunan berkelanjutan dan pelestarian lingkungan. Kearifan lokal merupakan warisan budaya berharga karena membantu/mengatasi tantangan lingkungan dan sosial dengan cara yang berkelanjutan dan sesuai dengan konteks lokalnya.

Bagaimanakah perwujudan atau bentuk kearifan lokal antara pasar nagari dengan terminal tersebut? Selalu bersebelahannya lokasi antara pasar nagari dengan terminal dapat dikatakan sebagai simbiosis sosial ekonomi penting. Simbiosis adalah istilah biologi yang dalam konteks ini dipahami sebagai hubungan antara dua lokasi sosial ekonomi yang hidup berdampingan dan menguntungkan (simbiosis mutualisme). Perwujudan bentuk simbiosis sosial ekonomi adalah:

1. Mudah aksesibilitas, produsen dan konsumen di pasar nagari dapat dengan mudah mengaksesnya dari sejumlah lokasi melalui transportasi umum, sehingga pasar lebih ramai dan berkembang. Ini adalah alasan utama yang menyebabkan pasar nagari selalu berdekatan dengan terminal yang dipahami sebagai kearifan lokal Minangkabau.
2. Transportasi barang, pedagang lebih mudah mengangkut dagangannya karena dekat dengan terminal. Akhirnya terjadi peningkatan mobilitas dan efisiensi,

- karena lokasinya berdekatan, maka waktu dan biaya transportasi orang dan barang akan lebih rendah.
3. Memperlancar transportasi, karena menggabungkan dua pusat kegiatan ekonomi utama di suatu nagari dalam satu lokasi dapat mengurangi kemacetan lalu lintas daerah lain yang terjadi jika kedua fasilitas tersebut tersebar. Pasar nagari dan terminal yang berdekatan adalah bentuk nyata dari hal tersebut.
  4. Aspek Sosial: (a) Pengembangan komunitas, karena strategis dapat menjadi pusat aktivitas sosial ekonomi, menciptakan banyak interaksi antarwarga nagari dan meningkatkan solidaritas komunitas, (b) Terbukanya peluang kerja, terjadi peningkatan kegiatan ekonomi orang/barang yang dapat menciptakan lebih banyak peluang kerja.
  5. Efisiensi pengelolaan dan pemeliharaan, infrastruktur yang terpusat memungkinkan lebih efisien dan biaya lebih rendah, koordinasi lebih mudah dibandingkan jika kedua fasilitas tersebut terpisah.
  6. Peningkatan aktivitas ekonomi, termasuk (a) penjualan pedagang, dapat menjadi daya menarik lebih banyak pelanggan karena konsumen menggunakan transportasi umum cenderung berbelanja saat mereka menunggu/baru tiba, (b) peluang bisnis baru, dapat menarik investor dan pengusaha untuk membuka bisnis di sekitarnya.

Dapat disimpulkan bahwa selalu bersebelahnya pasar nagari dan terminal dapat dan telah saling menguntungkan pedagang, konsumen, pengelola pasar nagari dan terminal, dan warga nagari lainnya. Selain itu, hal ini juga berkontribusi pada peningkatan efisiensi, kemudahan akses, dan aktivitas ekonomi yang lebih dinamis.

Selalu bersebelahnya antara pasar nagari dan terminal dapat dianalogikan antara air dengan ikan. Air dianalogikan sebagai pasar nagari, sedangkan ikan adalah terminal. Ikan tidak akan pernah dapat hidup tanpa air, sementara air hanya akan berkurang manfaatnya jika hanya berdiri sendiri. Simbiosis antara air dengan ikan ini telah berlangsung lama dan telah menjadi ketentuan alam serta kearifan lokal, yang seiring dengan simbiosis antara pasar nagari dengan terminal. Berdasarkan kearifan lokal Minangkabau dalam bentuk simbiosis sosial ekonomi antara pasar nagari dengan terminal itu dapat dibandingkan dengan terminal AKAP/AKDP lainnya di Sumatera Barat ini. Tabel 3 berikut menjelaskan nama terminal di kabupaten/kota dan jaraknya dengan pasar terdekat (skala pasar disesuaikan dengan level pemerintahannya).

Pada tabel 3 diketahui bahwa dari 19 kabupaten kota di Sumatera Barat hanya terdapat 10 unit terminal AKAP/AKDP, sedangkan 9 kabupaten kota lainnya tidak/belum memilikinya. Kabupaten Agam dan Padang Pariaman bukan tidak ada bus AKAP/AKDP yang melayani penumpang pada kedua wilayah tersebut, namun bus hanya melayani dari "agen pool" untuk menaikkan dan menurunkan penumpangnya. Fungsi terminal dicukupkan dengan hanya fasilitas agen pool saja. Yang menarik dari data tersebut adalah hanya ada 2 terminal AKAP/AKDP juga berdampingan dengan pasar yaitu Terminal Aur Kuning di Kota Bukit tinggi yang juga menjadi nama Pasar Aur Kuning dan Terminal Pasar Remaja yang berdampingan dengan Pasar Remaja. Selain itu, pada tabel 4 dijelaskan data terminal AKAP/AKDP di Sumatera Barat.

**Tabel 3. Daftar Jarak Terminal dengan Pasar terdekat se Kabupaten/Kota Sumatera Barat**

No	Kabupaten/Kota	Nama		Jarak (km)
		Terminal AKAP/AKDP	Pasar Terdekat	
Kabupaten				
1	Tanah Datar	Piliang Dobok	Batu sangkar	3,2
2	Sijunjung	Kiliran Jao	Sijunjung	56
3	Pesisir Selatan	Sago Islamic Center	Inpres Painan	7,8
4	Lima Puluh Kota	NA	NA	
5	Dharmasraya	NA	NA	
6	Solok Selatan	NA	NA	
7	Solok	NA	NA	
8	Mentawai	NA	NA	
9	Pasaman	NA	NA	
10	Pasaman Barat	NA	NA	
11	Agam	NA	NA	
12	Padang Pariaman	NA	NA	
Kota				
13	Padang	Anak Air	Raya Padang	18
14	Padang Panjang	Bukit Surungan	Padang Panjang	1,8
15	Pariaman	Kampung Djati	Rakyat Pariaman	4,2
16	Payakumbuh	Koto Nan Ampek	Pasar Ibhuh	3,6
17	Solok	Bareh Solok	Solok	2,3
18	Bukit Tinggi	Aur Kuning	Aur Kuning	0
19	Sawah Lunto	Pasar Remaja (hanya AKDP)	Pasar Remaja	0

Sumber: Data 2024

NA = *Non Available*, datanya tidak ditemukan saat penelusuran

**Tabel 4. Data Terminal AKAP/AKDP di Sumatera Barat**

No	Nama Terminal	Data					
		Tip e	Luas	Lokasi		Dana	Ta Op*)
1	Piliang Dobok	B	5678 m <sup>2</sup>	Jorong Lima Batusangkar	Piliang Kaum	NA	5 April 1985
2	Kiliran Jao	A	20.390 m <sup>2</sup>	Lintas Sumatera KM 165 Muara Kamang	Kiliran Jao Takung	NA	10 Desember 1994

3	Sago Center	Islamic	B	NA	Jalan Raya Padang Painan No. 15 Sago Salido Kec. IV Jurai	NA	NA
4	Anak Air **)		A	2,7 Ha	Anak Air Batipuh Panjang Koto Tangah	74 Milliar	1 Okto ber 2021
5	Bukit Surungan		B	2,1 Ha	Bukit Surungan Kec. Padang Panjang Barat	NA	2013
6	Kampung Djati		A	± 17.945 m <sup>2</sup>	Jl. Wolter Mongin sidi, Desa Jati Hilir Kec. Pariaman Tengah	NA	2013
7	Koto Ampek	Nan	B	NA	Bulakan Balai Kandih, Kec. Py kumbuh Barat	NA	NA
8	Bareh Solok		A	19.585 m <sup>2</sup>	Jln N St Pamuncak No. 68, Simpang Rum bio, Lubuk Sikarah	NA	16 Desember 1994
9	Simpang Kuning	Aur	A	1.254 m <sup>2</sup>	Jalan Aur Kuning, Kec Guguk Panjang	NA	1980
10	Pasar Remaja		B	NA	Pasar, Kec. Lembah Segar	NA	NA

Sumber: data tahun 2024

\*) *Ta Op* adalah singkatan Tahun Operasional yang dihitung sejak terminal tersebut mulai dioperasikan, bukan berdasarkan kapan mulai dibangunnya.

\*\*) Terminal ini menjadi terminal utama di Kota Padang, menggantikan Terminal Lintas Andalas yang berubah menjadi Plaza Andalas dan Terminal Regional Bengkulu (TRB) yang berubah menjadi Balai Kota Padang. Setelah 12 Tahun, Kota Padang kembali punya terminal bus.

Berdasarkan tabel 4 dapat dipahami beberapa hal. **Pertama**, ada lima unit terminal tipe A dan jumlah yang sama juga terminal tipe B, namun yang mampu mengembangkan ekonomi dan wilayah sekitarnya hanya terminal Simpang Aur Kuning. Sementara sembilan unit lainnya dapat dikatakan *hidup segan mati tak mau*. Hal terkait dengan dari sembilan terminal tersebut delapan di antaranya berlokasi berjauhan dari pasar dengan skala pelayanan terdekat, sebagaimana penjelasan tabel 2 sebelumnya. Data tentang biaya pembangunan terminal yang didapatkan hanya data tentang Terminal Tipe A di Air Dingin Kota Padang, tetap dapat disimpulkan bahwa terminal telah dibangun dengan dana yang besar (diperkirakan di atas 1 atau 2 milyar rupiah).

**Kedua**, Dana pembangunan itu, namun tidak diimbangi dengan manfaat yang didapatkan para pengambil manfaat dan kelompok masyarakat lainnya serta lanjutannya bagi pertumbuhan pembangunan ekonomi daerah sekitar terminal tersebut. Padahal sebelum pembangunannya telah dilakukan beberapa studi termasuk studi kelayakan dengan persyaratan tertentu dan didanai baik demi

didapatkan terminal yang fungsional tersebut. Pertimbangan pertimbangan aspek ekonomis, planologis dan sosiologis lokasi tidak diperhatikan para pengambil kebijakan. Tetapi karena lokasinya tidak bersebelahan dengan pasar yang menjadi lokasi penting ekonomi orang dan barang, maka terminal terminal tersebut cenderung terbengkalai kondisinya. Sebagai contoh, terminal tipe B di Piliang Dobok Batusangkar yang telah diresmikan sejak tahun 1985 (berarti telah operasional selama 39 tahun), tetap sepi angkutan orang dan barang.

**Ketiga**, Walaupun terdapat 10 unit terminal, namun terminal tersebut tetap sepi dan hanya ada aktivitas orang barang sesaat ketika bus trayek AKAP menaikkan dan menurunkan penumpang terutama untuk tujuan Jabodetabek seperti yang terjadi pada terminal Bukit Surungan, Kampung Jati, Koto nan Ampek dan Bareh Solok. Artinya hanya ada kegiatan orang dan barang pada jam jam tertentu saja.

**Keempat**, Semua kondisi itu bertolak belakang dengan Terminal Tipe A Simpang Aur Kuning Bukittinggi yang selalu ramai, tidak hanya saat menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang saja. Tepat di sebelah terminal ini terdapat pasar grosir Aur Kuning sehingga betul betul simbiosis antar keduanya telah menumbuhkan ekonomi dan wilayah sekitarnya. Kearifan lokal Minangkabau sebagaimana yang telah diterapkan pada pasar nagari dan terminalnya juga terbukti dapat diterapkan antara pasar Aur Kuning dengan terminalnya. Bahkan simbiosis antara keduanya dapat dijadikan *role model* ataupun *pilot project* untuk model pembangunan antara pasar dengan terminal di masa depan.

**Kelima**, Terminal Pasar Remaja Sawahlunto dengan tipe B, walaupun bersebelahan dengan pasarnya, namun karena kuantitas pergerakan orang dan barang yang masih kecil seiring dengan jumlah kendaraan AKDP bukan AKAP yang juga masih rendah (kurang 5 unit perhari) sehingga terminalnya kurang berkembang, ditambah lagi dengan kondisi topografi dan ekonomi Kota Sawahlunto yang kecil sehingga pasar dan terminalnya bersimbiosis secara kecil dan sederhana.

## E. KESIMPULAN

Pasar dan terminal adalah simbiosis sosial ekonomi yang signifikan dalam pertumbuhan ekonomi dan wilayah di Sumatera Barat. Pada pasar nagari selalu terdapat terminal sehingga hal ini menguntungkan bagi semua pihak. Pengalihan fungsi terminal menjadi pusat perbelanjaan ternyata telah menurunkan pendapatan pedagang secara keseluruhan dan mengakibatkan tidak tumbuhnya terminal yang dibangun jauh dari pasar. Padahal kearifan lokal Minangkabau telah mewariskan pasar dan terminal harus bersimbiosis. Jika simbiosis ini dipisahkan, maka dapat dipastikan terminal yang tidak berkembang. Hal itulah yang terjadi pada terminal Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Di masa depan perlu perencanaan pembangunan pasar dan terminal yang mengakomodasi kearifan lokal ini dan mempertimbangkan aspek ekonomis, planologis dan sosiologis lokasinya. Tidak cukup hanya mengandalkan studi kelayakan sesuai dengan standar suatu proyek.

## F. UCAPAN TERIMAKASIH

Meskipun tidak mungkin mengucapkan terima kasih pada semua pihak yang telah membantu artikel ini, namun beberapa nama tetap harus ditulis. Kepada Drs. Flud van Giffen yang telah menumbuhkan semangat penelitian pasar se Sumatera Barat. Sayang sejak terakhir bertemu, kehilangan kontak dengan beliau. Kepada Bapak Ir. Hastu Prabatmodjo, Ph D (rahimahumullah) pembimbingku sewaktu kuliah Magister Perencanaan Wilayah dan Kota ITB yang mengajarkan pentingnya teliti, cermat, dan sistematis dalam penulisan. Drs. Afrizal (sekarang Prof Dr. MA) saat menjadi supervisor pendamping Bapak Flud juga diucapkan terima kasih. Masa masa penuh pembelajaran kepada pribadi yang cerdas, *humble*, dan panutan serta bintang seminar rahimahumullah Dr. Mochtar Naim, terima kasih atas didikannya. Tak lupa juga kepada Prof Dr. Syafrizal dosen Fakultas Ekonomi Unand, atas diikutsertakannya sebagai tim penyusunan dokumen perencanaan pembangunan di berbagai daerah Sumatera Barat ini. Juga kepada kolega lainnya di Departemen Sosiologi FISIP terutama kepada Zeni Eka Putri, S. Sos MSi atas bantuannya yang sangat berarti.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas. A. (2023). Peran Kepemimpinan Informal dalam Proses Revitalisasi Pasar Tradisional di Kota. Dalam buku: Prof Dr. Damsar dan Dr. Bob Alfiandi. Editor. *Sosiologi Kepemimpinan*. Raja Grafindo Persada.
- Amir, MS. (1997). *Adat Minangkabau, Pola dan Tujuan Hidup Orang Minang*. PT Mutiara Sumber Widya.
- Coleman. J. S. (2005). *Falmer Sociology Series Principal*. Editor: Jon Clark. UK The Falmer Press.
- Damsar & Indrayani. (2016). Konstruksi Sosial Budaya Minangkabau Atas Pasar. *Jurnal Antropologi: Isu-Isu Sosial Budaya*, 18 (1). 29-38.
- Dela, A.P. (2021), *Pengelolaan Pasar Nagari Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Nagari Pasca Pemekaran Nagari di Kabupaten Pesisir Selatan* [Tesis Diploma tidak publikasi]. Universitas Andalas.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Pesisir Selatan. (2021). Rencana Strategis (RENSTRA) Dinas Perhubungan Kabupaten Pesisir Selatan tahun 2021-2026.
- Dinas Perhubungan Kota Padang Panjang. (2018). Rencana Strategis (RENSTRA) Dinas Perhubungan Kota Padang Panjang tahun 2018-2023.
- Febiola, L. I. (2021). *Analisis Kinerja Terminal Tipe B Piliang Batusangkar*. [Tugas akhir Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik tidak Publikasi]. Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat.
- Hadi, I. (2013). *Koordinasi Pemerintahan dalam Pengelolaan Transportasi di Kota Solok (Studi pada Terminal Bareh Solok di Kota Solok Provinsi Sumatera Barat)*. [skripsi Ilmu Pemerintahan tidak publikasi]. Universitas Padjadjaran.
- Hakimy, H. Idrus Dt. Rajo Panghulu. (1997), *Rangkaian Mustika Adat Basandi Syarak di Minangkabau*. PT Rosdakarya.
- Miko, A., Indraddin, I., & Havivi, I. (2023). Kajian Revitalisasi Aspek Sosial Pasar Nagari Padang Lua. *Jurnal Sosiologi Andalas*, 9 (2). 157-168. <https://doi.org/10.25077/jsa.9.2.158-169.2023>.
- Navis, AA. (1984). *Alam Takambang Jadi Guru*. Grafiti Pers. -----, 1999, *Yang Berjalan Sepanjang Jalan*. Grasindo.

Ritzer. G. (2012). *Teori Sosiologi*. Pustaka Pelajar.

Willy, P., O.. (2022), *Pasar Nagari Koto Agung Nagari Sungai Duo Kecamatan Sitiung Kabupaten Dharmasraya Tahun 1981-2019*. [Tesis Diploma tidak publikasi]. Universitas Andalas.

Zulkifli, (2021) *Analisis Pengaruh Hambatan Samping Akibat Aktivitas Pasar Lasi Tradisional Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Kabupaten Agam. Selatan* [Tesis tidak publikasi]. Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat.