

Bendi Transportasi Tradisional di Kota Padang 1960-2019

Rahma Yani^{1(*)}, Zul Asri²

^{1,2}Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

*yani3421rahma@gmail.com

Abstract

This study discusses the transportation of hansom in the city of Padang because until now the hams can still survive in the city of Padang in competition with motorized vehicles. The purpose of this study is to describe the development of the dam as a traditional transportation in the progress of motorized transportation in the city of Padang from 1960-2019. Analyzing the economic life of the coachman of the city of Padang 1960-2019. The research methods used are library studies, archival studies, and interviews. The development of the hansom from 1960-1990 experienced competition with motorized vehicles such as oplets, bemos and city buses which were faster to the destination. Bendi in 1991-2000 experienced a decrease in passengers bdue to competing with taxis faster motorbike taxis added to the monetary crisis caused the driver of the bendi coach revenue to decrease. In 2001-2019 the bendi also experienced competition with motorized pedicabs, motorcycle taxi bases, puclic transportation, Trans Padang and online transportation. The route taken by the Andalas Plaza bendi-Muaro Lasak Beach –Purus Beach, Pasar Raya- Muaro Lasak Beach, Tanah Kongsi Market-Resident's house, Siti Nurbaya Bridge.This gets the attention of the adang city government on the continuity of the bendi to survive in the city of Padang by means of the coachman of the dam joined in the Empowerment of TourismConscious Groups as a supporter of tourism tourism in the city of Padang.

Keywords: *Transportation, Bendi, Tourism*

Abstrak

Penelitian ini membahas tentang transportasi bendi di Kota Padang karena sampai saat ini bendi masih bisa bertahan di Kota Padang di dalam persaingan dengan kendaraan bermotor. Tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan perkembangan bendi sebagai transportasi tradisional dalam kemajuan transportasi bermotor di Kota Padang dari tahun 1960-2019. Menganalisis kehidupan ekonomi kusir bendi kota Padang 1960-2019. Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah berupa studi kepustakaan, studi kearsipan dan wawancara. Perkembangan bendi dari tahun 1960-1990 mengalami persaingan dengan kendaraan bermotor seperti oplet, bemo dan bis kota yang lebih cepat sampai tujuan. Bendi tahun 1991-2000 mengalami penurunan penumpang karena bersaing dengan taksi, ojek yang lebih cepat ditambah lagi krisis moneter menjadi penyebab pendapatan kusir bendi berkurang. Pada tahun 2001-2019 bendi juga mengalami persaingan dengan becak motor, ojek pangkalan, angkot, Trans Padang dan transportasi online. Pada tahun 2014 muncul Trans Padang serta 2018-2019 muncul transportasi online. Rute yang ditempuh bendi Plaza Andalas-Pantai Muaro Lasak-Pantai Purus, Pasar Raya-Pantai Muaro Lasak, Pasar Tanah Kongsi-Rumah penduduk, Jembatan Siti Nurbaya. Hal ini mendapat perhatian dari pemerintah kota Padang terhadap kelangsungan bendi tetap bertahan di kota Padang dengan cara kusir bendi tergabung dalam Pemberdayaan Kelompok Sadar Wisata sebagai penunjang pariwisata di kota Padang.

Kata Kunci: *Transportasi, Bendi, Pariwisata*

Pendahuluan

Transportasi tradisional yang masih bertahan di Kota Padang adalah bendi yang menggunakan tenaga hewan dan dijalankan oleh kusir. Para kusir bendi saat ini tetap mempertahankan bendi ditengah persaingan kendaraan bermotor. Dalam kehidupan masyarakat yang membutuhkan pergerakan dan perpindahan disetiap berbagai aktivitas, maka masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang mendukung. Sifat dari masyarakat kota adalah dinamis selalu bergerak dan menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan atau keadaan yang ada. Seiring bertambahnya jumlah penduduk dan perkembangan kota Padang yang semakin pesat serta dengan tersedianya fasilitas kota yang lebih sempurna, mengakibatkan kebutuhan akan sarana transportasi semakin meningkat. (Eko Jundri Wendi, segmentasi pasar angkutan bendi di Kota Solok). Sebelum teknologi maju dan perkembangan kendaraan bermotor alat angkutan yang paling diminati masyarakat pergi ke pasar, kantor, sekolah adalah bendi.

Bendi sudah sedikit yang beroperasi, namun bendi tetap bertahan ditengah maraknya perkembangan teknologi transportasi. Penelitian ini berpedoman dari penelitian terdahulu yaitu jurnal yang ditulis Ririn Dwi Vivindra tentang eksistensi bendi dalam perspektif budaya di Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat dijelaskan bahwa tingkat persaingan antara transportasi tradisional dengan modern, kurangnya kesadaran dan pengetahuan masyarakat terhadap bendi, dan skripsi yang ditulis Gusti Nurlaila tentang pasang surut fungsi bendi sebagai sarana transportasi di Kota Padang 1950-1990, dijelaskan bahwa proses perkembangan sarana transportasi bendi mengalami pasang surut fungsi sampai akhirnya terjadi pergeseran fungsi bendi yang disebabkan oleh semakin banyaknya kendaraan bermotor.

Penulis tertarik untuk membahas alasan. Pertama: bendi sebagai transportasi tradisional awalnya digunakan kalangan bangsawan dan pejabat masa Kolonial Belanda serta transportasi masyarakat umum. Kedua, bendi di masukkan ke dalam Pemberdayaan Kelompok Sadar Wisata sebagai upaya pelestarian bendi di kota Padang. Ketiga, sampai saat ini bendi masih tetap bertahan dengan persaingan kendaraan bermotor.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan berupa metode sejarah dan studi kepustakaan. Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam metode ini terdiri dari empat langkah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi dan penulisan sejarah. Heuristik: Studi kepustakaan dilakukan diberbagai tempat seperti di Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, Labor Jurusan Sejarah Universitas Negeri Padang, Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Padang. Studi Kearsipan dilakukan di Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Padang, dan Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Padang. Sumber lisan melalui wawancara dengan sekretariat Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Padang Bapak Okdeli, Kusir bendi di Pasar Raya, depan Plaza Andalas, dan pemilik bengkel bendi.

Kritik sumber atau tahap pengujian terhadap sumber yang telah dikumpulkan. Setelah dilakukan klarifikasi sumber baik sumber primer maupun sekunder kemudian sumber tersebut dianalisis. Selanjutnya sumber-sumber yang ada dibandingkan satu sama lain agar lebih meyakinkan kebenarannya. Interpretasi atau penafsiran, dilakukan dengan cara mencari

hubungan antar fakta yang telah ditemukan dilapangan kemudian menghubungkan sehingga membentuk rekonstruksi fakta sejarah. Akhir dari kegiatan ini adalah terjawabnya semua rumusan masalah. Penulisan sejarah yaitu penyajian hasil penelitian dalam bentuk karya tulis sehingga sumber yang sebelumnya masih belum disusun kemudia menjadi tersusun rapi dalam bentuk cerita sejarah yang menarik untuk dibaca. Hasil penulisan sejarah sebagai penelitian berjudul, “Bendi Transportasi Tradisional di Kota Padang 1960-2019”.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

A. Perkembangan Transportasi Bendi di Kota Padang 1960-2019

1. Perkembangan Transportasi Bendi Tahun 1960-1990

a. Bendi Transportasi Kota Padang

Bendi hanya menjadi transportasi dalam kota untuk pergi ke sekolah, pasar, kantor dan hotel. Di samping sebagai transportasi sehari-hari, bendi digunakan juga saat acara perayaan, rekreasi serta hiburan disuatu daerah oleh pejabat pemerintah. (Gusti Nurlina, 1995, hal 42). Alat transportasi darat yang menghubungkan kota Padang dengan daerah pedalaman adalah kereta api, selain itu juga digunakan pedati dan bendi. Mobil digunakan untuk kepentingan militer dan pemerintah, selain untuk membawa bendi digunakan juga membawa sayur-mayur dan ternak. Adanya bus dan kereta api sebagai transportasi umum yang semakin diminati dan ramai, masyarakat tetap tidak meninggalkan bendi meskipun tidak tertandingi kecepatannya. Bendi menjadi alat transportasi penting yang masih bersaing dengan mobil/bus dan kereta api. Bendi digunakan sebagai alat transportasi jarak dekat antar kampung, pasar serta transportasi dalam kota karena angkutan pedesaan dan angkutan perkotaan belum terlalu banyak disediakan pemerintah kota (Mardanas Sofwan, 1987, hal 45).

b. Bendi Transportasi Padang Luar Kota

Jalan dan jembatan adalah prasarana terpenting bagi peningkatan perhubungan dalam rangka penunjang mobilitas barang dan jasa serta penduduk sehingga kegiatan ekonomi berjalan lancar. Jalan-jalan yang ada di kota Padang dibangun oleh Pemerintah Belanda, pemerintah kota Padang hanya meneruskan pembangunan jalan dengan cara memperbaiki yang rusak, kecuali jalan dipinggiran kota dan jalan kecil kurang diperbaiki. Keadaan jalan yang diaspal baru jalan di sekitar pusat kota, sedangkan jalan pinggiran kota masih bebatuan dan jalan tanah, sehingga alat transportasi yang bisa digunakan adalah bendi. Transportasi bermotor masih sepi karena keadaan jalan yang banyak rusak dan belum diaspal. Bendi sebagai transportasi jarak dekat, untuk jarak jauh digunakan kereta api dan untuk angkutan barang digunakan pedati. (Gusti Nurlina, 1995,hal 22)

Beberapa daerah luar kota telah dihubungkan dengan kendaraan bermotor umum adalah Indarung dan Teluk Kabung. Perusahaan mobil sebagai sarana penghubung rute Padang-Indarung adalah FA Selamat, N.V. Atom, Plastic dan P.O. Andalas sedangkan perusahaan mobil penghubung rute Padang-Teluk Kabung adalah P.O. Andalas, N.V. Atom tahun 1950 perusahaan mobil rute ini berkembang secara baik karena transportasi bermotor masih belum seimbang yang ada hanya bendi, serta pedati (Mardanas Sofwan, 1987, hal 45).

Bendi tetap menjadi transportasi populer hingga tahun 1950, bendi masih menjadi prioritas utama yang belum kalah bersaing dengan mobil dan kereta api. Bendi difungsikan sebagai angkutan umum dalam kota (perjalanan jarak dekat). Bendi kemudian menjadi

transportasi kota dan pinggiran kota guna mengangkut masyarakat dalam kota, mengangkut masyarakat yang berpergian dari rumah ke pasar. Masa tahun 1957 selain menjadi kusir juga menjadi juragan kuda, kusir memiliki banyak kuda merupakan warisan dari orangtua. Kehidupan kusir masa ini mengalami kejayaan karena pendapatan banyak mampu untuk mencukupi kehidupan sehari-hari dan belum begitu tersaingi dengan adanya kendaraan bermotor. (Riki Salayo.dalam berita Kompas 7 Juli 2013).

Pada tahun 1960 pertumbuhan bendi berangsur surut disebabkan karena muncul mini bus kemudian menggantikan fungsi bendi sebagai angkutan dalam kota perlintasan dan jalanan dalam rute dekat di kota Padang. Transportasi mini bus tergolong cukup murah dan lebih cepat. Tahun 1963 bengkel bendi mulai ada untuk memulai memasang besi atau logam untuk sepatu kuda. Semenjak tahun 1970 pembangunan jalan dan sarana transportasi sudah mulai lancar, sehingga kendaraan bermotor bertambah banyak menjadi penyebab bendi tersingkir berakibat kepada berkurangnya jumlah bendi di kota Padang (Wawancara dengan pemilik bengkel bendi).

Perkembangan transportasi bermotor telah menghilangkan peranan bendi sebagai alat transportasi dalam kota, disamping penambahan penduduk serta peningkatan ekonomi menjadi penyebab bendi masih bertahan. Tempat perhentin bendi menunggu penumpang dijalan Pasar Raya sebelah Barat Balai Kota Lama, Jalan Pasar Baru dan terminal bus Lintas Andalas (Mardanas Sofwan, 1987, hal 48-49).

Semenjak tahun 1970 pembangunan jalan dan sarana transportasi sudah mulai lancar, sehingga kendaraan bermotor bertambah banyak menjadi penyebab bendi tersingkir nerakibat kepada berkurangnya jumlah bendi di kota Padang. Berangsur jumlah bendi mengalami pengurangan karena tidak mampu bersaing dengan kendaraan bermotor membuat bendi dijual ke daerah lain di Sumatera Barat. Pada tahun 1975 jenis kendaraan bermotor digunakan tidak terlalu banyak mengalami perubahan, tetapi dari jumlah kendaraan terjadi peningkatan. Pelayanan kendaraan bermotor oleh agen sebelumnya dilayani PT dan CV. Agen berasal dari sopir oplet yang menganggur (Mardanas Sofwan, 1987, hal 47).

2. Perkembangan Transportasi Bendi Tahun 1991-2019

a. Bendi Transportasi Umum

Ongkos bendi tahun 1991 sampai tahun 1998 berkisar Rp 10.000 karena jumlah bendi masih ada sekitar 50 buah bendi bukan hanya untuk transportasi umum tetapi digunakan untuk acara pernikahan dan acara perayaan lainnya. Kehadiran kendaraan bermotor telah membuat sempit tempat perhentian bendi, sehingga penumpang bendi mulai beralih mencari transportasi yang lebih cepat sampai tujuan, akan tetapi masih ada masyarakat yang mau naik bendi. Peran bendi telah digantikan oleh keberadaan ojek semenjak tahun 2000. Keberadaan ojek membuat pencaharian kusir bendi menjadi berkurang, karena bendi harus bersaing dengan ojek yang lebih efisien waktu. Penurunan peminat bendi terjadi setelah gempa 2009 sehingga, kusir bendi ada yang menjual sepasang kuda untuk biaya pernikahan anaknya. Kusir lainnya ada yang beralih profesi menjadi tukang ojek, menjual ikan dengan sepeda motor serta ada yang tetap bertaha menjadi kusir bendi karena mencintai pekerjaan dan sudah terbiasa dengan kuda. (Wawancara dengan kusir bendi).

b. Bendi Transportasi Wisata

Bendi dijadikan sebagai transportasi wisata dan budaya supaya tetap bertahan di tengah maraknya transportasi bermotor telah mengalahkan dan merubah fungsi bendi sebagai transportasi umum. Transportasi bendi sebagai kereta wisata diminati para wisatawan yang datang ke Kota Padang memilih naik bendi, sehingga pendapatan kusir meningkat. Seiring berkembang zaman muncul transportasi modern bendi tidak begitu diminati lagi oleh masyarakat terutama di kota Padang. Pemerintah kota Padang dibawah naungan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan kota Padang mempunyai inisiatif baru membuat paket wisata di kota Padang dengan menggunakan bendi sebagai transportasi pariwisata. (M. Noli Hendra. "Bendi, Sensasi Wisata di Kota Padang", dalam koran Cendana News).

Awal munculnya inisiatif menggerakkan bendi sebagai penunjang transportasi pariwisata di lokasi wisata Pantai Purus, Pantai Muaro Lasak dan Jembatan Siti Nurbaya adalah suatu bentuk upaya pemerintah kota dalam menjalankan peran bendi sebagai alat transportasi tradisional. Setelah cukup lama sepi mendapatkan penumpang akibat bersaing dengan transportasi bermotor untuk melayani wisatawan menggunakan transportasi bendi pemerintah menyediakan 40 kusir bendi. Ada ketentuan dan kesepakatan yang dibuat, ongkos bendi Rp50.000 selama 30 menit, serta perjalanan sepanjang lokasi wisata Pantai Muaro Lasak dan Jembatan Siti Nurbaya. Kusir bendi tergabung dalam Pemberdayaan Kelompok Sadar Wisata. (M. Noli Hendra. "Bendi, Sensasi Wisata di Kota Padang", dalam koran Cendana News).

Pemerintah telah membuat brosur sebagai promosi kepada wisatawan. Brosur disebar ke pihak biro perjalanan wisata dan pihak hotel dengan mencantumkan nomor telepon yang bisa dihubungi. Dengan adanya inovasi pemerintah dalam pemanfaatan bendi sebagai penunjang transportasi pariwisata di Kota Padang. Kemajuan teknologi dalam memberi informasi bidang transportasi kian berkembang dengan menggunakan aplikasi seperti Gojek, Grab dan Maxim, sehingga berdampak terhadap lebih sulitnya perekonomian kusir bendi sebagai sarana transportasi tradisional kota Padang. Para kusir bendi mulai kesusahan untuk membeli beras, menyediakan rumput dan sagu untuk makan kuda sudah tidak bisa. Kondisi yang di alami kusir bendi saat ini, sehingga mendapat perhatian dari pemerintah tentang bendi keliling kota terutama di kawasan Pantai Muaro Lasak, Pantai Purus dan Jembatan Siti Nurbaya.

B. Kehidupan Ekonomi Kusir Bendi di Kota Padang 1960-2019

Pada tahun 1960 perkembangan bendi yang menjadi transportasi penting kota Padang meskipun sudah ada beberapa kendaraan bermotor namun bendi masih banyak digunakan, sehingga pendapatan kusir mampu untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari dan membeli makan kuda. Pada tahun 1970 pembangunan jalan kota Padang sudah semakin baik maka berdampak terhadap pendapatan kusir. Kendaraan bermotor sudah banyak yang beroperasi, serta pemerintah juga telah membagi rute jalan yang ditempuh masing-masing kendaraan bermotor. Hal ini menjadi penyebab pendapatn kusir mengalami penurunan ditambah lagi jumlah penduduk yang semakin banyak, sehingga banyak penduduk memilih naik kendaraan bermotor dibandingkan bendi. Pendapatan kusir kadang hanya Rp 250- Rp500 sehari, sehingga cukup untuk membeli kebutuhan sehari-hari serta mampu membiayai pendidikan anak kusir sampai jenjang pendidikan SMA. (Wawancara dengan kusir bendi)

Sepanjang tahun 1980 persaingan bendi dengan kendaraan bermotor semakin banyak apalagi bemo sudah banyak yang beroperasi. Keuntungan naik bemo ongkos murah, jalan cepat dan cepat sampai tujuan, sehingga membuat masyarakat lebih memilih naik bemo. Pendapatan kusir tahun 1980 sekitar Rp 500 sehari belum termasuk biaya makan kuda, memperbaiki bendi yang rusak serta untuk kebutuhan sehari-hari kusir sudah mencukupi, membangun rumah dan membiayai sekolah anak-anak. Pada tahun 1990 jumlah bendi semakin berkurang karena adanya transportasi taksi yang mulai beroperasi menjadi penyebab pendapatan kusir semakin berkurang. Pendapatan kusir bendi mulai menurun drastis semenjak terjadinya Reformasi dan krisis moneter di Indonesia, terutama berdampak di Kota Padang. Pendapatan kusir sehari hanya Rp 3.000-Rp 5.000. (Gusti Nurlina, 1995. *Pasang-Surut Fungsi Bendi Sebagai Sarana Transportasi di Kota Padang 1950-1990. Skripsi (UNAND)*,hal 50-52)

Pada tahun 2000 pendapatan kusir dalam sehari berkisar Rp10.000 kadang hanya bisa untuk memenuhi kebutuhan kuda saja. Penurunan pendapatan kusir sudah berlangsung sejak tahun 2010 yang sebelumnya bisa mencapai sekitar Rp 80.000 sehari. Biaya bendi wisata untuk keliling kota lebih mahal dengan ongkos Rp100.000 sedangkan penumpang dari Pasar Raya dengan ongkos Rp20.000. Rute bendi yang dilalui Banuaran, serta Ganting dengan ongkos Rp10.000. Rata-rata pendapatan kusir bendi sehari Rp100.000 apabila penumpang ramai, namun ketika penumpang sepi kadang hanya mendapat uang Rp 30.000 sehari. Membawa penumpang berupa ibu-ibu dari pasar dengan rute ke Koto Marapak Rp20.000. Apabila ada penumpang yang membawa anak-anak ke Pantai Purus, Pantai Muaro Lasak ongkos Rp30.000 pulang-pergi. (Ismar Patrizki. "Kusir Bendi di Padang Melawan Zaman". dalam koran Viva News, 26 April 2013).

Simpulan

Bendi merupakan alat transportasi tradisional yang masih tetap ada sampai sekarang di tengah maraknya alat transportasi mesin yang lebih canggih di kota Padang. Mobil digunakan untuk kepentingan militer dan pemerintah. Bendi digunakan sebagai alat transportasi jarak dekat antar kampung, pasar serta transportasi dalam kota karena angkutan pedesaan dan angkutan perkotaan belum terlalu banyak disediakan pemerintah kota.

Keadaan jalan yang diaspal baru jalan di sekitar pusat kota sedangkan jalan pinggiran kota masih bebatuan dan jalan tanah, sehingga alat transportasi yang bisa digunakan adalah bendi. Transportasi bermotor masih sepi karena keadaan jalan yang banyak rusak dan belum diaspal. Perbaikan jalan dan jembatan serta pemulihan lalu lintas yang sepi setelah kemerdekaan, jadi sarana transportasi yang sangat penting penghubung kota Padang dengan daerah-daerah pinggiran kota adalah bendi berjumlah sekitar 1.300 buah. perusahaan mobil penghubung rute Padang-Teluk Kabung adalah P.O. Andalas, N.V. Atom tahun 1950 perusahaan mobil rute ini berkembang secara baik karena transportasi bermotor masih belum seimbang yang ada hanya bendi, serta pedati.

Kemajuan transportasi bermotor menawarkan berbagai kelebihan menjadi alasan masyarakat mulai meninggalkan transportasi tradisional. Bendi dijadikan sebagai transportasi wisata dan budaya supaya tetap bertahan di tengah maraknya transportasi bermotor telah mengalahkan dan mengubah fungsi bendi sebagai transportasi umum. Pemerintah telah membuat brosur sebagai promosi kepada wisatawan. Brosur disebar ke pihak biro perjalanan

wisata dan pihak hotel dengan mencantumkan nomor telepon yang bisa dihubungi. Dengan adanya inovasi pemerintah dalam memanfaatkan bendi sebagai penunjang transportasi pariwisata di Kota Padang.

Pada tahun 1960 perkembangan bendi yang menjadi transportasi penting kota Padang meskipun sudah ada beberapa kendaraan bermotor namun bendi masih banyak digunakan. Pada tahun 1970 pembangunan jalan kota Padang sudah semakin baik maka berdampak terhadap pendapatan kusir. Sepanjang tahun 1980 persaingan bendi dengan kendaraan bermotor semakin banyak apalagi bemo sudah banyak yang beroperasi.

Pada tahun 1990 jumlah bendi semakin berkurang karena adanya transportasi taksi yang mulai beroperasi menjadi penyebab pendapatan kusir semakin berkurang. Pada tahun 2000 pendapatan kusir dalam sehari berkisar Rp10.000 kadang hanya bisa untuk memenuhi kebutuhan kuda saja. Penurunan pendapatan kusir sudah berlangsung sejak tahun 2010. Pada tahun 2018-2019 pendapatan kusir dalam sehari mulai dari Rp20.000-Rp50.000 ketika penumpang ramai bisa meningkat 2 kali lipat.

Daftar Pustaka

- Alat Angkutan Tradisional Sumatera Barat*. 1983. Proyek Pengembangan Permuseuman Sumatera Barat
- Gusti Nurlaila, "Pasang Surut Fungsi Bendi Sebagai Sarana Transportasi di Kota Padang 1950-1990", (*Skripsi UNAND*, Padang, 1995)
- Lisa Wahyuni, "Pelestarian Transportasi Bendi oleh Komunitas Bendi Kota Padang sebagai Warisan Budaya", *Jurnal Polibisnis*, Vol 9, No.1 (2017)
- Mardanas Sofwan. 1987. *Sejarah Kota Padang*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Muslim Abdul Rahmad, "Bengkel Bendi di Padang Sumatera Barat Tinggal Kenangan", *Cendana News*, Minggu, 10 Mei 2015
- Mutia Dewi, "Nilai Kuda Bendi Bagi Kusir sebagai Angkutan Umum di Kota Padang". Padang: STIKIP PGRI Sumatera Barat (2015)
- Nandia Pitri, "PO. Safa Marwa: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh 1985-2015", (*Skripsi*, Universitas Negeri Padang, Padang, 2015)
- Padang Ekpres, "Kusir Bendi Kesulitan Cari Penumpang", *Padang Ekpres*, Sabtu, 9 Maret 2019
- Padang Pintu Gerbang Pantai Barat Indonesia*. Padang: Mandala Buana Bhakti
- Riri Dwi Vivindra, "Eksistensi Bendi dalam Perspektif Budaya di Kota Padang Provinsi Sumatera Barat", *Jurnal Humanus*, Vol. XIV, No.1 (2015)
- Slaudiya Anjani Septi Damayanti, "Transportasi berbasis Aplikasi Online: Go-Jek sebagai sarana transportasi masyarakat kota Surabaya". *Jurnal Prodi Sosiologi, FISIP, UNAIR* (2017)

