

## Menyingkap Perkembangan Perbandaran Ipoh Menjadi Sebuah Bandaraya

MOHD HAIRY IBRAHIM, JAMALUDDIN MD. JAH, ABDUL SAMAD HADI &  
KHAIRI ARIFFIN

### ABSTRAK

*Bandar Ipoh merupakan bandar yang terkenal di Malaysia sebagai bandar yang berkembang hasil perlombongan bijih timah. Perkembangan perbandaran yang unik ini menjadikan Ipoh terkenal dari Tanah Melayu kepada Malaysia. Artikel ini akan meneliti atau menyingkap perkembangan perbandaran di Ipoh dengan memberi perhatian terhadap perkembangan industri dan perbandaran di Ipoh sejak menjadi bandar sumber bijih timah di Lembah Kinta sehingga kini. Perkembangan industri dan perbandaran di Ipoh amat penting kepada manusia pada hari ini kerana bandar ini menjadi pusat tumpuan manusia untuk mendapatkan pelbagai keperluan kehidupan. Perkembangan dan perbandaran seringkali dikaitkan dengan dasar dan perancangan bandar. Antara perkara penting yang diteliti iaitu perkembangan industri bijih timah kepada industri perkilangan dan elektronik serta industri simen. Perkembangan ini membawa pertumbuhan petempatan serta peningkatan penduduk. Kajian ini hanya melibatkan analisis deskriptif dan statistik dari data sekunder secara bertulis dan bukan bertulis dari pelbagai agensi kerajaan, swasta dan NGO termasuk data sejarah. Ipoh mengalami perkembangan industri dan pertambahan penduduk yang pesat seiring dengan fungsi dan kedudukannya sebagai sebuah bandaraya yang terletak dalam daerah Kinta, dan merupakan ibu negeri dan pusat pentadbiran Perak Darul Ridzuan. Kedudukan dan perkembangan Ipoh di Lembah Kinta berfungsi sebagai bandar sumber bijih sehingga sebagai sebuah Bandaraya yang terletak kira-kira 200 km ke utara Kuala Lumpur merupakan bandaraya keempat terbesar di Malaysia selepas Kuala Lumpur, Georgetown, dan Johor Bahru. Perkembangan perbandaran melibatkan perkembangan industri dan aktiviti perbandaran di pusat bandar sehingga melimpah ke sekitarnya seperti Chemor, Jelapang, Falim, Menglembu, Tambun dan Tanjung Rambutan. Kajian ini mendapati juga perbandaran di Ipoh semakin berkembang di kawasan Pekan Lama dan Pekan Baru yang mana dipecahkan oleh Sungai Kinta ditengah-tengah bandarnya. Permulaan aktiviti industri di Ipoh dipelopori oleh pusat perdagangan dan perlombongan kaum Cina. Pembangunan yang meningkat selaras dengan jumlah penduduk Ipoh seramai 710,798 (2007) dan jumlah penduduk di sekitar bandaraya 1,022,240 di Ipoh yang dipelopori majoriti kaum Cina. Ruang petempatan penduduk di Ipoh bertumpu di*

*Menglembu, Buntong, Tasek, Ampang, Bercham serta Pasir Puteh. Faktor ini menjadikan perkembangan perbandaran di bandaraya Ipoh menjadi semakin merebak di kawasan pinggir bandar Ipoh.*

*Kata kunci: perbandaran, pembangunan industri, penambahan penduduk, fungsi bandar, aktiviti industri*

#### ABSTRACT

*Ipoh is known as the outcome of the tin industry development. This unique development made Ipoh a town known for her fame from the beginning of Malaya. This paper examines and reviews the urban development in Ipoh since the period of tin mining in Kinta Valley to date. Industrial development and urbanisation in Ipoh is significant to the population and being the focus of various human needs. Urban development has always been associated with policy and urban planning. Among important aspects of urbanisation are the developments of tin industry as well as electronic and cement industries. This resulted in settlement growth and population increase. This study also involves statistical analysis of data collected from various government agencies, private sectors and NGOs, as well as historical data. Ipoh had developed her industries and population growth in line with the function and position of a city as the centre of Kinta district and the state capital of Perak. The position of Ipoh in Kinta Valley serves as the core city 200 km north of Kuala Lumpur being the fourth largest city after Kuala Lumpur, Georgetown and Johor Bahru in the peninsula. Urban industries and development activities including urban sprawl expands beyond the area of Chemor, Jelapang, Falim, Menglembu, Tambun and Tanjung Rambutan. The study also found that new urbanisation still occurs in old town and new town separated by the Kinta River which runs in the heart of the city. The industrial activities were started by the Chinese immigrant traders and miners. The population has grown to 710,798 people (2007) and greater Ipoh with 1,022,240 people mostly of Chinese descent. The settlement within Ipoh is now concentrating in Menglembu, Buntong, Tasek, Ampang, Bercham and Pasir Putih. This resulted in greater urbanisation and fast expansion into the peripheries of Ipoh City.*

*Key words: urbanisation, industrial development, population increase, urban functions, industrial activities*

#### PENGENALAN

Perkembangan habitat manusia melibatkan bagaimana perkembangan persekitaran tempat manusia dan perkembangan manusia yang tinggal di

tempat tersebut. Hubungan antara habitat manusia dan alam sekitar adalah hubungan secara langsung amat kuat sekali (Jamaluddin 2008). Manusia menjadi salah satu penghuni habitat yang berubah dari satu persekitaran fizikal kepada campuran persekitaran fizikal dan persekitaran buatan manusia. Kertas kerja ini meneliti perkembangan persekitaran manusia yang menjadi tempat tinggal manusia dan perkembangan manusia iaitu bagaimana manusia semakin bertambah di kawasan tempat tinggalnya akibat aktiviti manusia itu sendiri melalui pambandaran dan perindustrian. Pertumbuhan bandar bermula sekitar tiga dasawarsa lalu di Malaysia melalui pertumbuhan kawasan terbandar yang besar, merebak dari bandar-bandar utamanya (McGee & Robinson 1995). Ini akan melibatkan perkembangan kegiatan manusia iaitu bagaimana kawasan Ipoh yang menjadi tempat tinggal dan aktiviti manusia berkembang dari sebuah kawasan yang kecil kepada sebuah bandaraya yang besar termasuk aktiviti perindustrian dan perubahan jumlah penduduk. Oleh itu, perkembangan industri dan pambandaran peringkat awal amat penting dalam memahami persekitaran habitat manusia dan perubahannya yang menjadi pusat tumpuan manusia untuk mendapatkan pelbagai keperluan kehidupan.

## LOKASI DAN PERSEKITARAN FIZIKAL IPOH

Ipoh yang terkenal terletak di tengah-tengah Pantai Barat Semenanjung Malaysia antara George Town di Utara dan Kuala Lumpur di selatan. Malah, kedudukannya dalam Lembah Kinta yang cukup terkenal dengan kawasan bijih timah suatu ketika dahulu menjadikan kawasan kajian ini berkembang pesat dari sebuah pekan kepada bandar dan seterusnya sebuah bandaraya. Kawasan Ipoh yang menjadi fokus perbincangan ini iaitu bahagian Ipoh (G.L.  $4^{\circ} 34'U$ , G.B.  $101^{\circ} 5'T$ ). Ipoh adalah bandar ke-3 terbesar di Semenanjung Malaysia. Keluasan Ipoh sekarang iaitu 64 257 hektar (mengikut kawasan pentadbiran Majlis Bandaraya Ipoh) (Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2010).

Ipoh terletak di dalam Daerah Kinta yang meliputi sebahagian Mukim Ulu Kinta, sebahagian Mukim Sg. Ria dan sebahagian Mukim Sg. Terap di daerah Kinta dalam negeri Perak (Jadual 1). Daerah lain yang terdapat di Perak iaitu dibahagikan kepada 9 daerah pentadbiran iaitu Kerian, Larut dan Matang, Dinding, Hulu Perak, Kuala Kangsar, Perak tengah, Kinta, Hilir Perak dan Batang Padang. Ipoh disempadani oleh Daerah Kuala Kangsar di bahagian utara dan barat, Daerah Gua Musang di

Jadual 1. Kawasan Bandaraya Ipoh mengikut pembahagian mukim

| Mukim                      | Keluasan (Hektar) | Peratus (%) |
|----------------------------|-------------------|-------------|
| Sebahagian Mukim Ulu Kinta | 62,812.37         | 97.75       |
| Sebahagian Mukim Sg. Raia  | 1,363.00          | 2.12        |
| Sebahagian Mukim Sg. Terap | 81.63             | 0.13        |
| Jumlah Keluasan            | 64,257.00         | 100.00      |

Sumber: Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2010

bahagian Timur manakala Majlis Daerah Batu Gajah dan Majlis Daerah Kampar di Selatan (Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2010). Kawasan kajian iaitu Ipoh merupakan ibu negeri bagi negeri Perak Darul Ridzuan. Ia menjadi pusat pentadbiran dan terdapat berbagai-bagai cawangan institusi kewangan serta perdagangan. Ipoh telah mengalami pembangunan yang pesat pada dekad yang lalu.

Bentuk Muka bumi yang boleh diteliti iaitu keadaan atmosfera bandar turut dipengaruhi oleh topografi sesebuah kawasan. Sehubungan itu, bahagian ini menerangkan pemahaman mengenai topografi kawasan kajian yang penting. Ipoh dikelilingi oleh banjaran Kledang-Saiong di sebelah barat daya berketinggian 600 meter. Banjaran ini memisahkan kawasan Ipoh dengan Daerah Kuala Kangsar di bahagian barat. Di bahagian selatan Ipoh dikelilingi oleh bukit-bukit kecil batu kapur berketinggian lebih kurang 160 meter. (Peta Semenanjung Malaysia siri 1307, Syit 1). Kawasan ketinggian melebihi 1000 meter dan cerun curam melebihi 35 darjah meliputi keluasan sebanyak 28 701.9 hektar dari keseluruhan kawasan sensitif alam sekitar seluas 37 759.5 hektar.

Disamping itu, kawasan Ipoh turut diliputi badan air seperti sungai, tasik, kolam dan lombong. Kawasan kajian juga disaliri oleh 4 batang sungai iaitu Sg. Kinta (31 km), Sungai Pari (20 km), Sungai Pinji (17 km) dan Sungai Raia (15 km). Sungai Kinta merupakan sungai yang terbesar dan menerima lepasan air dari Sungai Pari, Pinji dan Raia. Sungai-sungai utama dan anak-anak sungai memperoleh sumber dari Tanah Tinggi Banjaran Kledang dan juga dari banjaran utama di Ulu Kinta. Selain itu, kawasan Empangan Kinta dan Kawasan Tadahan Takat Pengambilan Air iaitu Sungai Kinta, Sungai Senoi, Sungai Tapah dan Sungai Kinding. Kawasan Ipoh mempunyai keluasan sebanyak 730.44 hektar ataupun 1.14% daripada jumlah keluasan keseluruhan kawasan RT. Antara sungai di kawasan RT adalah seperti Sungai Kinta, Sungai Pari dan Sungai Pinji. Selain itu terdapat juga tasik bekas lombong yang terdapat dengan

banyaknya di kawasan RT khususnya di kawasan Pasir Puteh dan Pengkalan.

### PERKEMBANGAN IPOH SEBELUM MERDEKA (1890 – 1956)

Perkembangan awal Ipoh ini meneliti bagaimana Ipoh mula berkembang di mana manusia mula menghuni Ipoh dan mengembangkan Ipoh menjadi sebuah kawasan tempat tinggal dan menjalankan aktiviti seterusnya berkembang maju ketika itu. Perkembangan awal Ipoh dikaitkan antara Ipoh atau dahulunya dirujuk kepada Gunung Cheroh dan keluarga Dato' Panglima Kinta (Dato Mohamed Yusuf) dan hubungan antara Ipoh dan sungainya. Perkembangan Ipoh peringkat awal berlaku setelah Dato Panglima Kinta mendapat kelulusan dari Collector and Magistrate bagi mengubah status tanah dari sebuah tanah kampung melayu kepada lot-lot bangunan dan dijual kepada pihak orang Cina hanya RM25 satu lot. Ipoh jatuh ke tangan British pada akhir tahun 1975. Ipoh berasal dari sebuah perkampungan Melayu dan Asli (Sakai) dan pada 1874, Ipoh masih belum menjadi kawasan perlombongan bijih timah. Peringkat awal Ipoh adalah sebuah kampung dengan mempunyai jumlah petempatan lebih kurang 100 buah rumah atau pondok atap dan sebuah pasar kampung yang kecil (Winstedt & Wilkinson 1974). Sistem pengangkutan air adalah sistem pengangkutan yang utama bagi tujuan jalan komunikasi ketika itu menggunakan sungai Kinta menghubungkan dengan negeri lain termasuk selepas terbinanya laluan keretapi antara Ipoh dengan Teluk Anson (Teluk Intan) pada tahun 1895 bagi membawa makanan dan keperluan ke bandar.

Dalam menyingkap perbandaran di Ipoh juga, sejarah nama Ipoh juga disebut berasal dari nama pokok yang terdapat semasa bandar itu dibuka dan ia juga dikenali sebagai 'Paloh' di kalangan masyarakat Cina. Sejarah awal pembukaan Bandar Ipoh dikatakan berasaskan kepada 2 faktor dari Lagenda Melayu (Buyong 1981). Faktor pembukaan Ipoh yang pertama iaitu ia tumbuh hasil dari tanah hak milik Dato' Panglima Kinta dan kedua pula disebabkan pertemuan di antara dua buah sungai iaitu Sungai Kinta dan Sungai Pari. Sungai Kinta menjadi sungai penting sebagai destinasi terakhir disebabkan sungai di sekitar Gunung Cheroh tidak selamat dilalui dengan lebih jauh lagi untuk membawa barangan dagangan. Fenomena ini telah menjadikan Ipoh sebagai salah satu tempat persinggahan semulajadi dan tempat pemasaran pelbagai barangan dagangan dan keperluan kepada kawasan sekitar khususnya kepada penduduk di kawasan perlombongan. Asas utama ini menjadikan Ipoh

sebagai pusat perbandaran utama di Negeri Perak dan pertumbuhan bandar Ipoh terus maju ketika itu (Winstedt & Wilkinson 1974). Perkembangan kawasan Perdagangan Pusat Bandar (KPPB) Ipoh bermula dari teras kecil perdagangan di tebing barat Sungai Kinta (Pekan Lama Ipoh) dan berkembang ke tebing timur yang dikenali sebagai (Pekan Baru Ipoh). Ipoh berkembang dalam daerah Kinta apabila menjadi bandar ke-2 terbesar di daerah Kinta selepas Gopeng pada tahun 1888. Perkembangan ipoh yang pesat sejak 1895 hingga ke perang dunia pertama telah menjadikan Ipoh bandar terbesar di Perak dan kedua di Tanah Melayu pada ketika itu (Nor Hanizah 1991). Ini dibuktikan dengan pembukaan sekolah Inggeris pertama di Ipoh menjadi titik tolak perkembangan pendidikan baru di Perak.

Pemetaan Kawasan Ipoh mula dilakukan oleh de Morgan pada 1886 dan ditandakan sebagai 'malay' atau 'Sakai Village'. Ipoh diletakkan sebagai tempat perhentian sumber dan pemasaran sumber ke daerah-daerah lain. Berasaskan peta Ipoh ketika dilukis oleh de Morgan pada 1886 jelas menunjukkan keadaan Ipoh peringkat terawal bukanlah pusat perlombongan bijih timah tetapi hanya sebuah kampung pasar, rumah berbumbung atap dan rumah berkembar. Ipoh dikenali sebagai bandar yang dibangunkan oleh bijih timah namun hanya terdapat sedikit kaitan aktiviti perlombongan bijih timah di Ipoh. Ipoh bukan bandar perlombongan yang sebenarnya tetapi faktor letakan yang strategik di Sungai Kinta. Pada asalnya Ipoh tidak mempunyai jalan raya yang baik dan sekelilingnya masih diliputi hutan belantara. Aktiviti perlombongan bijih timah yang dijalankan di Lembah Kinta melibatkan Gopeng, Papan dan bandar lain sekitarnya. Ipoh berkembang maju hasil segi aktiviti kewangan kesan aktiviti perlombongan bijih timah. Walau bagaimanapun, pembangunan Ipoh dipengaruhi juga oleh Sungai Kinta. Ini dikaitkan dengan sejarah pengangkutan di Lembah Kinta. Hubungkait semua faktor tersebut menjadikan Ipoh terus berkembang sebagai kawasan perbandaran yang pesat ketika itu.

Pembandaran peringkat awal mengikut ukuran berasaskan perkembangan pembinaan bangunan yang menjadi kemudahan penduduk di Ipoh ketika itu iaitu pembinaan rumah rehat, mahkamah, hospital dan sebuah jambatan kayu merentasi Sungai Kinta. Sungai dan pembangunan sistem pengangkutan sejak tahun 1880-an seperti sampan, kereta lembu, lokomotif dan motokar turut memberi kesan terhadap bandar Ipoh. Kesan kebakaran besar pada 1 Jun 1892 akibat ketiadaan bekalan air membawa penubuhan Brigade Bomba Ipoh pada tahun 1893 (Khoo Salma & Abdur Razzaq 2005). Ini membawa perubahan nyata apabila pihak berkuasa

telah membuat perancangan semula dan pembangunan semula bandar Ipoh yang terbakar hampir keseluruhan dengan pembangunan bangunan konkrit menggantikan rumah atap. Seiring dengan faktor ini penduduk Ipoh semakin bertambah dengan perkembangan perbandaran yang pesat. Ini menjadikan Ipoh merupakan bandar pertama di Semenanjung Malaya (Semenanjung Malaysia) mempunyai kemudahan bomba yang menyokong perkembangan perbandaran di Ipoh (*New Straits Times* 1962).

Perkembangan awal perbandaran di Ipoh terbukti melalui penubuhan sebuah pondok polis pada tahun 1879 yang menjadi bandar utama di Kinta berasaskan laporan tahunan Hugh Low. Sistem pengangkutan dimajukan Pada 1884 dengan adanya 2 jalan utama di Kinta iaitu pertama hubungan antara Gopeng dengan Kota Bharu dan kedua antara Papan dengan Kota Bharu. Keadaan hubungan komunikasi dan pengangkutan yang sukar serta kos yang tinggi menyebabkan pembangunan Kinta sebagai kawasan perlombongan peringkat awal perlahan. Faktor ini menyebabkan juga perkembangan petempatan di kawasan Kinta juga perlahan. Kepesatan awal aktiviti perbandaran disokong oleh perubahan secara mendadak aktiviti perlombongan dengan berlaku kedatangan pelombong Cina yang mengambil alih aktiviti perlombongan dalam tahun 1884. Era awal perbandaran Ipoh seiring dengan kemajuan pada 1890, Kinta menjadi daerah pengeluar bijih timah utama bukan kepada Perak sahaja tetapi seluruh Semenanjung Malaysia pada 1890.

Pembangunan Kinta yang pesat membawa kesan terhadap perbandaran di Ipoh secara lansung di mana Ipoh menjadi pusat urusan perniagaan dijalankan. Proses perbandaran mula berlaku dengan pembinaan bangunan, jalan raya, jalan keretapi dan peningkatan jumlah penduduk Ipoh. Peringkat awal pembinaan rumah rehat dilakukan pada 1886, balai polis dibina pula pada tahun 1879 serta 2 tahun selepas itu, bangunan mahkamah telah dibina termasuk pembinaan jambatan kayu melalui Sungai Kinta di Ipoh (Jambatan Jalan Hugh Low). Pembinaan Jambatan Jalan Hugh Low merintang Sungai Kinta pada tahun 1890 menjadi tanda sistem perhubungan telah berkembang menyokong perkembangan perbandaran Ipoh. Pembangunan di jalan Hugh Low yang menjadi nadi kepada aktiviti komersial, interaksi sosial dan kesesakan jalan raya dari sebuah jalan berlumpur, bangunan usang dan pokok rendang (Khoo Salma & Abdur Razzaq 2005). Perkembangan jalan keretapi yang menghubungkan Ipoh dengan Teluk Intan telah menggalakkan perkembangan perdagangan barangan ke Ipoh malah berlaku persaingan hebat dengan sistem pengangkutan air (Winstedt & Wilkinson 1934). Perkembangan pembangunan sistem pengangkutan ini membantu Ipoh

terus berkembang maju menjadi sebuah kawasan perbandaran yang pesat ketika itu. Pada tahun 1891, Ipoh telah menjadi sebuah bandar dengan jumlah petempatan sebanyak 310 buah rumah dengan penduduk seramai 11,000 orang. Peningkatan penduduk membawa penubuhan Lembaga Kebersihan Bandar Ipoh (Ipoh Sanitary Board) pada Mac 1893 (Ho Tak Ming 2009).

Pembangunan yang meningkat membawa pembukaan Tambun dan Lembah Johan dan ke arah utara Ipoh seterusnya membawa peningkatan penduduk Ipoh (Major R.F Walker, Annual Report on the police (Perak Silk 1888). Peringkat awal Ipoh menjadi salah satu bandar terbesar dari 2 bandar besar di Daerah Kinta selepas Gopeng ketika itu dengan 227 rumah di mana terdapat 175 buah rumah berjubin dan berbumbung besi. Namun pada hari ini pekan Gopeng hanya menjadi bandar kecil di Daerah Kinta. Ini ditambah dengan pembinaan hospital pada tahun 1889 di Ipoh. Hospital dibina dengan begitu strategik di mana ia berhampiran dengan Pusat Stesen Polis dan Stesen Keretapi. Seterusnya, dalam tempoh 1889 – 1890 beberapa kuarters pegawai kerajaan telah dibina. Semua ini menjadikan Ipoh mempunyai petempatan yang besar di Daerah Kinta.

Dalam tahun 1890 pembangunan baru mula berkembang di Ipoh dengan penglibatan pengusaha bijih timah dari Pulau Pinang dan pada tahun 1889 Straits Trading Company di bangunkan berkaitan perniagaan bijih di Ipoh dan beberapa daerah Kinta dalam meningkatkan eksport bijih timah. 1893 lagi Ipoh telah menjadi bandar ke-2 terbesar di Perak berbanding Kampar, Gopeng, Menglembu, Lahat, Papan dan Batu Gajah. Dalam tempoh 1890 – 1990 dapat dilihat banyak aktiviti perbandaran dilakukan termasuk pembukaan Jalan Keretapi Ipoh-Batu Gajah-Kota Bahru – Teluk Intan dan pembukaan sekolah pertama pada tahun 1895 iaitu Anglo Chinese boys School. Perbandaran yang pesat bertambah dengan pembukaan bank pertama di Ipoh iaitu *The Chartered Bank* pada tahun 1902. Ketika itu, Ipoh menjadi bandar terbesar di Perak dan ke-2 terbesar di Negeri Melayu Bersekutu. Pembangunan jalan keretapi menjadikan Ipoh dapat berkembang dengan cepat di mana antara tahun 1903-1910 Ipoh dapat dihubungkan dengan Prai, Seremban (1903), Melaka (1905), Tronoh (1908) dan Johor Bahru (1909). Stesen keretapi Ipoh dibina pada 1917 menjadi nadi penting perbandaran Ipoh.

Pada tahun 1905 hingga 1914, sempadan Ipoh telah berkembang hingga melepasi Sungai Kinta disebabkan kesesakan yang berlaku sehingga menyebabkan nilai sewa ke atas tanah meningkat. Kepesatan ini diteruskan dengan sokongan perkhidmatan keretapi dari Selatan ke Perai (Penang) melalui Ipoh bermula pada tahun 1905. Keadaan ini



menunjukkan Ipoh mula menerima banyak pembangunan (Nor Hanizah 1991). Kemudahan pengangkutan awam amat penting bagi manusia bergerak dari satu tempat ke tempat lain bagi menajalankan aktiviti seharian, bekerja, mendapatkan barangan dan sebagainya. Kemudahan bus awam di Ipoh mula dilancarkan pada tahun 1910 dari Jalan Hugh Low dan Jalan Laxamana ke Gopeng dan pada tahun 1913 kadar trafik bertambah dengan pesat. Pemandaran terus berkembang dengan kemudahan bekalan tenaga elektrik sehingga pembangunan stesen tenaga yang dibekalkan oleh Perak River hydro-Elektrik Power Company. Pembangunan yang pesat disokong oleh penubuhan jabatan Perancang Bandar pada tahun 1921. Perkhidmatan Pos dan Telegraph mula digunakan pada 1923. Dalam tempoh 1920 dan Perang Dunia Ke-2 pelbagai aktiviti pemandaran telah dilakukan di mana bangunan-bangunan utama dan awam telah di bina bagi kemudahan penduduk bandar Ipoh (Jadual 2). Tambahan lagi, pada tahun 1930-an Ipoh menjadi bandar pertama di Malaya (Malaysia) dipasang dengan sistem lampu isyarat jalan raya dan telah dipasang di persimpangan jalan Tambun/Jalan Hugh Low/Jalan Gopeng/Jalan Brewster termasuk tertubuhnya Pusat Pendaftaran Kereta Motor yang membentuk Ipoh menjadi bandar yang

Jadual 2. Senarai bangunan-bangunan utama dan awam yang dibina tahun 1920 hingga Perang Dunia Ke-2

| Tahun     | Bangunan  |
|-----------|---|
| 1919      | Istana Raja Bendahara, Chartered Bank, Gereja St. Michael Roman Catholic, bangunan Y.M.C.A, Rumah Chung Thye Phin's   |
| 1924      | Jalan Chamberlain   |
| 1928      | Supreme Court   |
| 1929      | Station yard – Trade school   |
| 1931      | Pasar Baru, Jalan Laxamana, Sekolah Anderson  |
| 1932      | Jambatan Birch Baru, Jalan Brewster   |
| 1933      | Kelab Renang Ipoh, Dewan Masonic, Bazar Lam (Lam Looking Baazar)  |
| 1935      | Ipoh Airfield   |
| 1938      | Sekolah Tinggi Yuk Choy, Dewan Perhimpunan Cina, Jalan Kuala kangsar  |
| 1939      | Hospital Bersalin Cina, jalan Kampar  |
| 1920-1921 | Pembangunan beberapa kawasan dalam Ipoh seperti Green Town, Falim, kawasan antara Jalan Brewster dan Clare Street, kawasan antara Jalan Anderson dan Cowan street |

Sumber: Ubahsuai dari *New Straits Times* 1962

dirancang untuk motokar dan lapangan terbang Ipoh. Pembangunan hanya sedikit terjejas ketika penjajahan Jepun (tahun 1942-1945) dan pulih semula selepas perang dengan kemasukan pengangkutan moden British ketika itu. Namun demikian, pada awal tahun 1942, ibu negeri Perak iaitu Taiping dipindahkan ke Ipoh oleh Pemerintahan Jepun ketika itu. Ini menjadikan satu tarikan baru penduduk ke Ipoh (Khoo Salma & Abdur Razzaq 2005).

Dari tahun ke setahun Ipoh telah berkembang (Jadual 3) dan pada tahun 1946 Lembaga Bandaran kinta (Kinta Town Board) telah ditubuhkan dengan keluasan sebanyak 13 km persegi. Perkembangan Ipoh semakin bertambah dengan menjadi 31 km persegi pada tahun 1957 yang membawa penubuhan majlis bandaran Ipoh (*Ipoh Town Council*). Ipoh menjadi Majlis Perbandaran Ipoh (MPI) pada 31 Mei 1962 dengan keluasan 83 km persegi. Dengan pelaksanaan Akta Kerajaan Tempatan 1976 pada tahun 1980, kawasan MPI telah diperluaskan lagi sebanyak 54.4 km persegi menjadi 137 km persegi dengan Kawasan Perdagangan Pusat Bandar (KPPB) seluas 216.8 hektar. Penduduk tahun 1957 sebanyak 125 776 orang, 269 316 orang pada tahun 1970, sebanyak 344 627 orang pada tahun 1980 serta 1988 seramai 420 000 orang.

Jadual 3. Perluasan saiz Bandar Ipoh dan perubahan pihak berkuasa tempatan di Ipoh dari 1946 – 2010

| Tahun       | Saiz Bandar (km persegi) | Pihak Berkuasa Tempatan  |
|-------------|--------------------------|--|
| 1946 - 1956 | 13                       | Lembaga Bandaran Kinta   |
| 1957 - 1961 | 31                       | Majlis Bandaran Ipoh   |
| 1962 - 1975 | 83                       | Majlis Perbandaran Ipoh  |
| 1976 - 1988 | 137.5                    | Majlis Perbandaran Ipoh (Dengan Pelaksanaan Akta Kerajaan Tempatan 1970 (Akta 171))                        |
| 1988 - 1997 | 137.5                    | Majlis Bandaraya Ipoh (MBI)  |
| 1997 - 2010 | 387.63                   | Majlis Bandaraya Ipoh (MBI) (Dengan Pelaksanaan Akta Perancang Bandar dan Desa (Akta 172) hingga sekarang. |

Pembangunan sistem pengangkutan pada tahun 1950-1960 membawa perkembangan kenderaan Morris Minor di Ipoh. Rentetan perkembangan ini membantu membangunkan bandar Ipoh dengan pelaksanaan meter letak kereta di jalan Shaik Adam, Ipoh. Ini menjadikan Ipoh adalah bandar pertama di Persekutuan tanah Melayu mempunyai sistem letak kereta terkini ketika itu dan membina tempat letak kereta bertingkat di jalan

Post Office (Ho Tak Ming 2009). Jelasnya perkembangan persekitaran habitat manusia begitu pesat sebelum merdeka termasuk peningkatan jumlah penduduk di Ipoh. Oleh itu, cara pembangunan petempatan bandar oleh Kolonial British akan menghubungkannya dengan sistem pengangkutan jalan yang dihubungkan dengan aktiviti perniagaan dan arahan dan undang-undang (Hamzah 1962, 1966). Perkembangan bandar Ipoh selaras dengan kenyataan mengenai Malaysia yang dikatakan negara membangun yang mempunyai pengalaman proses pembandaran yang pesat terutama selepas perang dunia ke dua dan pertumbuhan pembangunan yang rancak selepas kemerdekaan 1957 dari British (Ahmad Fariz et al. 2008).

Pertambahan pembangunan meningkat dengan aktiviti perlombongan bijih timah membawa pembinaan bangunan-bangunan rumah kedai dan petempatan baru di sekitar Ipoh. Namun kemerosotan bijih timah tidak berpanjangan dan pembangunan selepas merdeka dasar pintu terbuka Malaysia untuk membawa pelabur luar negara untuk melabur dan merencanakan pertumbuhan negara pada awal tahun 1970-an, Ipoh telah menjadi pusat perbandaran yang terpenting dan terawal di Perak pada awal abad ke-19. Keluasan Ipoh bertambah di mana tapak bandar tidak lagi semestinya terletak di tepi sungai walaupun bekalan air penting bagi aktiviti perlombongan (Nor Hanizah 1991). Ini membawa pertambahan kawasan perniagaan disebabkan kawasan perlombongan di sebelah barat diambil-alih oleh kawasan perniagaan. Pembukaan kawasan perlombongan yang baru menjadi faktor sejarah kemasukan migran dari China di Lembah Kinta. Fenomena ini menjadikan taraf perbandaran Ipoh menjadi tinggi. Perkembangan perbandaran Ipoh disokong pembangunan jalan raya dan jalan keretapi menghubungkan Ipoh dengan bandar-bandar lain sehingga letakan bandar bertambah jauh dari sungai. Kawasan bandar dipelopori oleh orang Cina manakala kawasan pinggir utara dan timur laut terdapat kampung-kampung Melayu di Sungai Kinta masih belum menjadi pusat bandar disebabkan kekurangan teknologi (Nor Hanizah 1991). Ipoh terus berkembang maju dengan pembangunan infrastruktur kepada masyarakat dan manusia.

## PERKEMBANGAN PERBANDARAN IPOH SELEPAS MERDEKA

Perkembangan perbandaran bukan sahaja melihat dari aspek perkembangan persekitarannya tetapi mengambil kira manusia yang mendiami dan bertambah di kawasan Ipoh. Perkembangan perbandaran

meneliti dari aspek peningkatan dan pertumbuhan jumlah penduduk khususnya di Ipoh. Pada tahun 1957, *Ipoh Town Council* telah ditubuhkan dan berperanan dalam memperluaskan sempadan Pusat Bandar Ipoh menjadi 31 km persegi. Perkembangan perbandaran di pusat bandar Ipoh ketika itu dapat dibuktikan dengan berlaku pelbagai jenis guna tanah utama iaitu kediaman, perdagangan, pentadbiran komuniti, kemudahan awam dan rekreasi serta belukar dan hutan (Nor Hanizah 1991).

Peringkat awal selepas merdeka pembangunan sistem pengangkutan dengan pengenalan kenderaan Morris minor menjadikan aktiviti perbandaran kembali rancak selepas merdeka. Sehubungan itu, penduduk Ipoh telah meningkat dari dahulu hingga sekarang (Jadual 4). Pada tahun 1991 jumlah penduduk Ipoh iaitu 470,121 orang, tahun 1997 iaitu 493,960 orang dan dijangkakan meningkat kepada 800,300 orang pada tahun 2020. Kadar pertumbuhan penduduk tahunan bagi tempoh 1997-2000 sebanyak 1.49 peratus dan menurut jangkaan MBI ia akan meningkat pada kadar 2.12 peratus dalam tempoh 1997-2020. Penduduk Ipoh telah meningkat dari tahun 1980 dan selepasnya akibat peluasan kawasan sempadan Majlis Bandaraya Ipoh (MBI) sebanyak 12 peratus. Pertumbuhan penduduknya yang tinggi iaitu 1.70 peratus bagi tempoh 1980-1991 berbanding pertumbuhan penduduk Daerah Kinta (0.97 peratus) dan negeri Perak (0.69). Ini menjadikan penduduk atau jumlah manusia yang mendiami Ipoh mewakili 70 peratus daripada keseluruhan penduduk Daerah Kinta.

Jadual 4. Anggaran penduduk Ipoh dari 1893 – 2020

| Penduduk (Mengikut Tahun) | Jumlah (orang) |
|---------------------------|----------------|
| 1893                      | 11,000         |
| 1901                      | 12,791         |
| 1914                      | 27,500         |
| 1921                      | 37,000         |
| 1929                      | 47,500         |
| 1941                      | 60,000         |
| 1957                      | 125,800        |
| 1980                      | 344,627        |
| 1991                      | 470,121        |
| 1997                      | 493,960        |
| 2000                      | 516,320        |
| 2005                      | 562,500        |
| 2010                      | 633,160        |
| 2015                      | 710,400        |
| 2020                      | 800,300        |

Sumber: Ubahsuai dari Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2000

Penduduk Ipoh dipelopori oleh bangsa Cina sebanyak 52 peratus, Melayu/Bumiputera dengan 32 dan India 15 peratus serta lain-lain 1 peratus daripada keseluruhan penduduk MBI. Keadaan ini bangsa Cina semakin bertambah berlaku sejak Lembah Kinta menjadi pusat perlombongan bijih timah. Penduduk membina petempatan dan mendiami kawasan Ipoh bertumpu arah keluar dari pusat KPP Ipoh ke kawasan pinggir Ipoh. Kawasan menjadi tumpuan penduduk seiring dengan arah pembangunan-pembangunan yang dilakukan dari KPP ke luar KPP. Pusat-pusat petempatan yang dikenali mempunyai bilangan penduduk yang tinggi iaitu KPP Ipoh (35 %), Tanjung Rambutan (11%) dan Jelapang (10%) (Jadual 5). Pembangunan kawasan perumahan lebih bertumpu di luar KPP iaitu Jelapang, Tanjung Rambutan dan Simpang Pulai bagi tempoh 1991-1997.

Jadual 5. Taburan penduduk mengikut petempatan kawasan Ipoh 1991-1997

| Pusat<br>Petempatan | 1991   |      | 1997   |      | 2000   |       | 2005  |       | 2010  |       |
|---------------------|--------|------|--------|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                     | Bil    | %    | Bil    | %    | Bil    | %     | Bil   | %     | Bil   | %     |
| KPP Ipoh            | 27,145 | 39.7 | 29,390 | 39.4 | 30,500 | 38.94 | 31900 | 37.33 | 33750 | 35.53 |
| Tanjung Rambutan    | 7,183  | 10.5 | 7,990  | 10.7 | 8370   | 10.69 | 9370  | 10.97 | 10900 | 11.47 |
| Menglembu           | 6,972  | 10.2 | 7,560  | 10.1 | 7870   | 10.05 | 8500  | 9.95  | 9570  | 10.07 |
| Jelapang            | 6,255  | 9.2  | 7,050  | 9.5  | 7580   | 9.68  | 8660  | 10.13 | 10050 | 10.58 |
| Chemor              | 4,236  | 6.2  | 4,450  | 6.0  | 4670   | 5.96  | 5250  | 6.14  | 5880  | 6.19  |
| Simpang Pulai       | 4,057  | 5.9  | 4,580  | 6.1  | 4990   | 6.37  | 5760  | 6.74  | 6680  | 7.03  |
| Tambun              | 3,932  | 5.8  | 4,150  | 5.6  | 4310   | 5.50  | 4670  | 5.47  | 5210  | 5.48  |
| Bercham             | 3,781  | 5.5  | 4,150  | 5.6  | 4400   | 5.62  | 5010  | 5.86  | 5750  | 6.05  |
| Gunung Rapat        | 2,383  | 3.5  | 2,680  | 3.6  | 2870   | 3.66  | 3330  | 3.90  | 3880  | 4.08  |
| Lahat               | 1,481  | 2.2  | 1,600  | 2.1  | 1690   | 2.16  | 1830  | 2.14  | 2020  | 2.13  |
| Falim               | 941    | 1.4  | 1,000  | 1.3  | 1070   | 1.37  | 1170  | 1.37  | 1310  | 1.38  |

Sumber: Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2000

Aktiviti pembandaran membawa keperluan pembesaran kawasan Ipoh di mana perubahan 137 kilometer persegi kepada 387 kilometer persegi. Ini melibatkan banyak perubahan guna tanah alam sekitar habitat manusia. Pelbagai aktiviti manusia melalui penggunaan guna tanah utama dapat ditambah dengan adanya tambahan seluas 250 kilometer persegi. Pengaruh ini membawa peningkatan keluasan kawasan kediaman hampir sekali ganda di mana perubahan melibatkan lebih kurang 3,900 hektar pada tahun 1986 kepada 6,300 pada tahun 1997. Walaupun kawasan

Jadual 6. Perubahan gunatanah utama di kawasan Bandaraya Ipoh

| Gunatanah                                    | Tahun 1986 |       | Tahun 1997 |       |
|--|------------|-------|------------|-------|
|  | Hektar     | %     | Hektar     | %     |
| Kediaman                                     | 3,930      | 29.0  | 6,298.5    | 16.2  |
| Perniagaan                                   | 297.7      | 2.2   | 540.9      | 1.4   |
| Industri                                     | 589.4      | 4.3   | 1,753.6    | 4.5   |
| Institusi Kemudahan Awam                     | 1,178.4    | 8.8   | 1,908.0    | 4.9   |
| Kawasan Lapang                               | 266.7      | 2.0   | 453.3      | 1.2   |
| Pertanian                                    | 1,012.9    | 7.5   | 10,092.8   | 26.0  |
| Tanah Kosong, Tanah Lombong, Semak dan Hutan | 5,852.5    | 43.2  | 14,453.0   | 37.3  |
| Rezab Infrastruktur dan Utiliti              | 411.7      | 3.0   | 3,280.0    | 8.5   |
| Jumlah                                       | 13,540.1   | 100.0 | 38,780.1   | 100.0 |

Sumber: Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2000

pusat bandar Ipoh dikatakan tidak mempunyai gunatanah kediaman yang besar namun peningkatan keluasan kediaman ini disebabkan pembangunan yang dilakukan di atas tanah-tanah kosong dan bekas tanah lombong pada tahun 1986 (Jadual 6).

Pembangunan yang pesat membawa pertambahan kawasan perniagaan dari 297.7 hektar kepada 540.9 hektar. Ini melibatkan kawasan KPP Bandaraya Ipoh (Kawasan Perancangan Pusat), Greentown, Kinta City, Jelapang, Bercham Baru, Tambun, Simpang Pulai, Gunung Rapat dan Pengkalan. Ini turut ditambah secara langsung oleh penerusan fungsi Ipoh sebagai pusat pentadbiran dan perkhidmatan kerajaan negeri serta tren pembangunan perumahan atau kediaman yang bercorak '*consolidated*' di dalam kawasan sedia ada. Faktor ini mempengaruhi letakan pembangunan institusi dan kemudahan awam. Pembangunan dua rangkaian lebuh raya iaitu Lebuhraya Utara Selatan dan Lebuhraya Ipoh-Lumut menjadi pemangkin peningkatan besar jumlah kawasan yang digunakan sebagai rezab infrastruktur dan utiliti (Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2000).

Perindustrian merubah persekitaran fizikal habitat manusia antaranya perubahan dari sebuah kawasan yang mempunyai tumbuhan semulajadi kepada kawasan yang mempunyai kilang yang menjalankan aktiviti perindustrian. Keadaan ini berlaku di Ipoh di mana perkembangan perindustrian peringkat awal telah berkembang selaras dengan perkembangan industri bijih timah di Ipoh. Perindustrian di Ipoh melibatkan kilang-kilang yang berasaskan kimia, mineral dan logam dan pemprosesan.

Kawasan perindustrian yang terlibat dikenali sebagai estet perindustrian kerana keluasan kawasan industri yang besar. Kawasan perindustrian ini melibatkan kawasan industri Tasek dan Jelapang seluas 149 hektar yang melibatkan 10 000 pekerja di Tasek. Manakala seramai 15 000 pekerja terlibat di kawasan perindustrian Jelapang. Kawasan industri yang bertambah disebabkan kepesatan pembangunan Ipoh (Jabatan Perancang Bandar & Desa 2000) dari 589 hektar kepada 1,754 hektar. Kawasan industri ini meliputi sepanjang Lebu Raya Ipoh-Lumut, Jalan Ipoh – Pengkalan dan Jalan Ipoh – Tasek termasuk juga kawasan Kelebang dan sekitar Chemor dengan kemudahan jalan raya dan landasan keretapi yang baik (Jadual 7).

Jadual 7. Kawasan estet perindustrian di Ipoh, Perak

| Kawasan Estet Perindustrian          | Jenis Industri         | Keluasan (ha) |
|--------------------------------------|------------------------|---------------|
| 1. Jelapang (Zon Bebas)              | Ringan                 | 28.71         |
| 2. Seramik batu                      | Seramik                | 92.15         |
| 3. Kinta                             | Ringan dan Berat       | 38.33         |
| 4. Pengkalan II – Fasa II            | Perabot/Peleburan      | 43.93         |
| 5. Kanthan – Fasa I, II & III        | Berat-Guna sedikit air | 53.73         |
| 6. Silibin                           | Ringan                 | 14.58         |
| 7. Jelapang (Taman Pertama)          | Ringan                 | 21.85         |
| 8. Taman Meru 3A & 3B                | Ringan                 | 49.87         |
| 9. Taman Meru (sebahagian lot 60189) | Ringan/Berat           |               |
| 10. Pengkalan I                      | Berat                  | 12.15         |
| 11. Pengkalan II – fasa I            | Perabot/Peleburan      | 42.89         |
| 12. Tasek                            | Ringan                 | 136.66        |
| 13. Menglembu                        | Berat/ringan           | 10.00         |
| 14. Jelapang Maju                    | Jentera (khas)         | 5.00          |
| 15. RIMA, Lahat                      | Ringan                 | 10.00         |
| 16. IGB International                | Ringan                 | 95.33         |

Sumber: Ubahsuai dari Jabatan Perancang Bandar dan Desa 2000

Akibat kepesatan pambandaran mempengaruhi corak kawasan kediaman penduduk di Ipoh. Kawasan kediaman habitat manusia di Ipoh bertumpu kepada kawasan kediaman kampung, kediaman di bawah skim perumahan dan setinggan. Kediaman di bawah pembangunan skim perumahan melibatkan kawasan pambandaran yang pesat iaitu KPP Bandaraya Ipoh, kawasan Greentown, kawasan Bercham, Gunung Rapat, kawasan pasir Putih – Pengkalan dan kawasan barat iaitu koridor Jelapang – Falim – Menglembu – Lahat di sepanjang Lebuhraya Ipoh – Lumut. Kawasan kediaman habitat manusia yang bersaiz kecil pula

bertumpu di Simpang Pulai, Chemor, Tanjung Rambutan dan Tasek seluas 2322.5 hektar.

Kawasan kediaman kampung yang ada seluas lebih kurang 3966 hektar yang merangkumi kampung tradisional, kampung tersusun dan kediaman pertanian. Corak susunan kediaman atau petempatan lebih bertumpu di sepanjang landasan keretapi dan Sungai Kinta seperti di kawasan Bercham dan tasek Utara dan kawasan barat pasir Puteh. Beberapa kawasan lain yang dapat dikenalpasti iaitu di sekitar Tambun, Tanjung Rambutan, Pengkalan dan Menglembu juga sepanjang jalan utama di sekitar Chemor. Selain itu, akibat pambandaran dan perindustrian juga mewujudkan kawasan setinggian di sepanjang rezab Sungai Kinta dan landasan keretapi juga terdapat 9 petempatan setinggian yang dapat dikenalpasti seluas kira-kira 10 hektar (Jabatan Perancang Bandar & Desa 2000). Pambandaran dan perindustrian telah membawa Ipoh menjadi sebuah bandar kepada bandaraya selaras dengan projek perindustrian dan pembangunan komprehensif sosioekonomi (Malaysia 1966, 1976, 1981, 1986, 1990 & 1996) dan peningkatan kualiti hidup dalam masa pelaksanaan pembangunan (Malaysia 2001, 2006).

## KESIMPULAN

Perkembangan pambandaran dan perindustrian di Ipoh jelasnya telah berlaku dengan pesat sejak sebelum merdeka lagi. Persekitaran manusia selalunya mempunyai hubungan dengan pembangunan (Hamirdin Ithnin 2008). Perkembangan ini dibuktikan melalui peningkatan penduduk bahkan juga melalui perkembangan petempatan dan coraknya dari pengaruh pambandaran dan perindustrian termasuk pembangunan sistem pengangkutan dan pembangunan infrastruktur dan utiliti yang baik. Ini memberikan kemudahan dan keselesaan bagi habitat manusia untuk mendiami Ipoh dengan selesa. Namun demikian, akibat pambandaran dan perindustrian juga menimbulkan sedikit masalah kesesakan jalan raya dan masalah setinggian serta pencemaran habuk pada akhir-akhir ini. Ipoh masih menjadi tempat tumpuan manusia untuk tinggal, bekerja, bermain dan melakukan pelbagai aktiviti dengan selamat.

## RUJUKAN

Ahmad Fariz Mohamed, Mohd Talib Latiff & Lee Yiew Chen. 2008. Urban traffic changes and air quality in small town: The case of Seremban and Nilai. *International*



- Conference on Human Habitat and Environment. Organized by Institute of The Malay World and Civilisation (ATMA), Universiti Kebangsaan Malaysia and Environmental Management Society (EMS) Malaysia. Bangi, 3-4 December.
- Buyong Adil. 1981. *Sejarah Perak Siri sejarah Nusantara*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Hamirdin Ithnin. 2008. Human habitation and the stretching of water supply ability: A critical analysis of the Klang Valley, Malaysia. International Conference on Human Habitat and Environment. Organized by Institute of The Malay World and Civilisation (ATMA), Universiti Kebangsaan Malaysia and Environmental Management Society (EMS) Malaysia. Bangi, 3-4 December.
- Hamzah Sendut. 1962. Pattern of urbanization in Malaya. *Journal of Tropical Geography* 16:114-130.
- Hamzah Sendut. 1966. Contemporary urbanization in Malaysia. Dlm. Yue-man Yeung & Lo. C. P. (Pnyt.). *Changing South-East Asian cities: Readings on urbanization*, hlm. 484-491. Oxford University Press.
- Ho, Tak Ming. 2009. *Ipoh when tin was king*. Ipoh: Perak Academy.
- Jabatan Perancang Bandar dan Desa. 1986. *Laporan Pemeriksaan Pelan Struktur Ipoh 1986*.
- Jabatan Perancang Bandar dan Desa. 2000. *Rancangan Struktur Ipoh (Pengubahan) 1998*.
- Jabatan Perancang Bandar dan Desa. 2010. *Draf Rancangan Tempatan Ipoh 2020*.
- Jamaluddin Md Jahi. 2008. Human habitat and environmental change: From cave dwellings to megacities. International Conference on Human Habitat and Environment: Organized by Institute of The Malay World and Civilisation (ATMA), Universiti Kebangsaan Malaysia and Environmental Management Society (EMS) Malaysia. Bangi, 3-4 December.
- Khoo Salma Nasution & Abdur Razzaq Lubis. 2005. *Kinta Valley: Pioneering Malaysia's modern development*. Ipoh: Perak Academy.
- Malaysia. 1966. *Rancangan Malaysia Pertama. 1966-1970*.
- Malaysia. 1976. *Rancangan Malaysia Ke Tiga. 1976-1980*.
- Malaysia. 1981. *Rancangan Malaysia Ke Empat 1981-1985*.
- Malaysia. 1986. *Rancangan Malaysia Ke Lima. 1986-1990*.
- Malaysia. 1990. *Rancangan Malaysia Ke Enam. 1990-1995*.
- Malaysia. 1996. *Rancangan Malaysia Ke Tujuh. 1996-2000*.
- Malaysia. 2001. *Rancangan Malaysia Ke Lapan. 2001-2005*.
- Malaysia. 2006. *Rancangan Malaysia Ke Sembilan 2006-2010*.
- McGee, T.G. & Robinson, I.M. 1995. *The mega-urban regions of Southeast Asia*. Vancouver: University of British Columbia Press.
- New Straits Times*. 1962. 31 May.
- Nor Hanizah Zaini. 1991. Pola perkembangan gunatanah, Pusat Bandar Ipoh. Latihan Ilmiah. Dip. Jabatan Perancang Bandar dan Wilayah. Universiti Teknologi Malaysia.
- Winstedt, R.O. & Wilkinson, R.J. 1934. A history of Perak. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XII(1).

*Mohd Hairy Ibrahim, S.Pengu.Pers.*  
*Pensyarah Kanan*  
*Jabatan Geografi dan Alam Sekitar*  
*Fakulti Sains Kemanusiaan*  
*Universiti Pendidikan Sultan Idris*  
*35900 Tg. Malim, Perak, MALAYSIA.*  
E-mail: mdhairyib@gmail.com/hairy@fsk.upsi.edu.my

*Jamaluddin Md. Jahi, Ph.D.*  
*Felo Utama*  
*Institut Alam dan Tamadun Melayu (ATMA)*  
*Universiti Kebangsaan Malaysia*  
*43600 UKM, Bangi, Selangor, MALAYSIA.*  
E-mail: jamalmj1949@gmail.com/jamalmj@ukm.my

*Abdul Samad Hadi, Ph.D.*  
*Felo Utama*  
*Institut Alam Sekitar dan Pembangunan (LESTARI)*  
*Universiti Kebangsaan Malaysia*  
*43600 UKM, Bangi, Selangor, MALAYSIA.*  
E-mail: asamad@ukm.my

*Khairi Ariffin, Ph.D.*  
*Pensyarah Kanan*  
*Jabatan Sejarah dan Arkeologi*  
*Fakulti Sains Kemanusiaan*  
*Universiti Pendidikan Sultan Idris*  
*35900 Tg. Malim, Perak, MALAYSIA.*  
E-mail: khairi\_41a@yahoo.co.uk / khairi.ariffin@fsk.upsi.edu.my