

BAB I

PENDAHULUAN

A. Dasar Pemikiran

Transportasi adalah sarana penting dalam kehidupan manusia yang berkembang bersamaan sesuai dengan tuntutan kebutuhan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain (Fatimah, 2019:1). Selain itu, sarana transportasi juga berperan penting sebagai penunjang perkembangan dan pembangunan suatu kota, yaitu dengan cara memberikan pelayanan pada sektor pendidikan, perdagangan, kesehatan, industri dan pertanian. Tanpa adanya transportasi, manusia tidak akan mengalami perkembangan dan kemajuan dalam kehidupannya. Transportasi memiliki beberapa macam yaitu, transportasi pribadi yang dimiliki perorangan dan transportasi umum yang biasa digunakan bersama-sama, salah satu transportasi umum yang telah ada sejak lama di Indonesia adalah becak.

Becak adalah transportasi umum roda tiga, yang umumnya dijalankan dengan tenaga manusia, dalam sebuah becak biasanya dapat mengangkut maksimal dua penumpang yang terletak di depan pengemudi. Transportasi itu pertama kali ditemukan di Jepang pada tahun 1869, yang dikenal dengan nama *jinrikisha* (kendaraan yang ditarik oleh manusia) (Steele, 2013:56). Kemudian pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, becak menyebar ke

beberapa negara Asia Tenggara lainnya seperti Vietnam, Thailand, Singapore, Malaysia dan Indonesia. Di setiap negara, becak memiliki nama dan ciri khas masing-masing, di Thailand dikenal dengan nama *samlors*, *sai kaa* di Myanmar, *traysikad* di Filipina, *cyclo* di Vietnam, dan di Singapore bernama *trishaw*.

Becak telah memiliki sejarah yang sangat panjang dalam sejarah transportasi Indonesia. Diperkirakan pada tahun 1914, sudah ada beberapa becak dengan roda tiga yang diimpor ke Indonesia, sedangkan bentuk becak yang ditarik oleh manusia sudah lebih dulu ada bersamaan dengan datangnya orang-orang China ke Indonesia (Erman & Saptari, 2013:388-390). Kemudian, di Indonesia, becak mulai tersebar ke beberapa kota besar, salah satunya kota Jakarta. Keberadaan becak telah ada di Batavia (Jakarta pada saat itu) pada akhir masa pemerintahan kolonial, dimana sudah ada sekitar +/- 100 becak (Jellinek, 1994:90). Pada saat itu jumlahnya belum terlalu banyak, namun becak telah menjadi salah satu alternatif transportasi jarak dekat yang relatif lebih murah selain delman. Memasuki tahun 1950 transportasi angkutan umum ini semakin menunjukkan kepopularitasannya di kota Jakarta, jumlah becak di Jakarta pun tercatat telah mencapai angka 25.000 (Erman & Saptari, 2013).

Bersamaan setelah pemindahan kembali Pemerintahan Republik Indonesia dari Yogyakarta ke Jakarta, banyak para penduduk dari desa yang datang ke Jakarta. Arus urbanisasi yang terjadi pada sekitar tahun 1950 itu membawa dampak dalam peningkatan jumlah penduduk di kota Jakarta yang

sangat pesat. Banyak para penduduk desa yang datang untuk mengadu nasib di Jakarta agar mendapatkan kehidupan yang lebih baik. Pekerjaan sebagai penarik becak yang sebelumnya tidak begitu diminati menjadi pekerjaan yang sangat dicari oleh para pendatang dari desa. Bagi mereka, menjadi penarik becak lebih mudah mereka lakukan dibandingkan dengan pekerjaan formal lainnya yang mengharuskan keahlian dalam bidang tertentu sebagai persyaratan khusus bekerja. Banyak para *tauke* (menurut KBBI adalah bos atau majikan yang mempunyai perusahaan atau sebagainya) yang memiliki sepeda akhirnya memutuskan untuk mengubahnya menjadi becak agar dapat disewakan, begitu juga dengan banyak bermunculannya bengkel-bengkel pembuatan becak di Jakarta.

Kota Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian, tengah direncanakan untuk menjadi sebuah kota metropolitan atas perintah Presiden Soekarno. Pembangunan fasilitas dan perancangan tata wilayah kota mulai dilakukan untuk membangun citra kota bertaraf internasional. Hal itu berdampak pada keberadaan becak di Jakarta, dimana pemerintah DKI menganggap becak adalah alat transportasi yang tidak sesuai dengan citra kota metropolitan. Berbagai kebijakan dilakukan untuk menekan jumlah becak yang meningkat, namun langkah yang diterapkan juga tidak terlalu berhasil untuk menyingkirkan becak dari Jakarta. karena meskipun jumlah becak di Jakarta menurun tetapi becak belum sepenuhnya hilang seperti yang diharapkan oleh pemerintah.

Pada April tahun 1990, melalui Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 1988 tentang ketertiban umum, menetapkan bahwa becak dilarang beroperasi di DKI Jakarta. Gubernur DKI Jakarta pada saat itu, Wiyogo Atmodarminto, menegaskan hingga akhir tahun 1990 Jakarta sudah harus bebas dari becak (Pusat Data dan Analisa Tempo, 2018:12). Lima wali kota wilayah Jakarta, dalam Rapim Pemda DKI Jakarta juga sepakat bahwa di daerah mereka tidak lagi memerlukan becak (Pusat Data dan Analisa Tempo, 2019:24).

Beberapa alasan yang membuat becak berada dalam posisi yang tersingkirkan dari Jakarta adalah: a.) Becak dinilai tidak sesuai dengan citra kota modern, juga menjadi salah satu penyebab kemacetan lalu lintas dan mengganggu ketertiban kota; b.) Pekerjaan sebagai penarik becak dianggap sebagai pekerjaan yang sangat tidak manusiawi; c.) Becak dianggap sebagai bentuk transportasi marginal dari jenis angkutan lainnya dan harus diganti; d.) Penghasilan penarik becak dianggap terlalu rendah, pengemudi becak harus menemukan jenis pekerjaan yang lebih baik dengan penghasilan yang setara; e.) Umumnya pengemudi becak adalah pekerja musiman yang berasal dari luar Jakarta dan tidak memiliki KTP DKI Jakarta, jika becak dilarang maka mereka akan kembali ke kampung halamannya (Center for Policy and Implementation Studies, 1987:III-3).

Berdasarkan pernyataan di atas, peneliti merasa tertarik untuk mengkaji salah satu transportasi yang sangat populer di Jakarta pada saat itu, bagaimana awal kedatangan, kemudian perkembangan dan eksistensi becak

di Jakarta, permasalahan yang ditimbulkan hingga terjadinya pelarangan becak yang disahkan dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 1988. Strategi bertahan para penarik becak dalam kehidupan sebagai pekerja golongan bawah di sektor informal, juga sangat menarik minat peneliti.

Penelitian serupa mengenai transportasi becak yang ada di Indonesia yaitu, pertama skripsi yang berjudul “Becak di Surabaya 1945-1975” disusun oleh Eva Maulina dari Universitas Airlangga pada tahun 2006, yang menjelaskan tentang masuknya dan perkembangan becak di Surabaya, juga interaksi antara pengendara becak dengan pemilik becak dan pemerintah kota, serta dampak terhadap motorisasi becak. Kedua, skripsi berjudul “Kebijakan Transportasi Becak di Surabaya Tahun 1970-1980” disusun oleh Indari dari Universitas Negeri Surabaya tahun 2016, yang menjelaskan tentang kebijakan larangan becak di Surabaya. Ketiga, skripsi yang berjudul “Strategi Bertahan Pengendara Becak Tradisional Terhadap Kemunculan Becak Motor di Desa Cipari, Kabupaten Cilacap” disusun oleh Ahmad Bun Yani Qoimudin dari Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta tahun 2018, menjelaskan tentang strategi upaya pengendara becak dalam mempertahankan becak tradisional ditengah kemunculan becak bermotor.

Perbedaan dengan penelitian yang akan dibahas adalah lokasi penelitian akan berada di wilayah Jakarta, batasan waktu penelitian yaitu pada tahun 1930-1990. Penelitian ini akan mengulas lebih lanjut dan

menyajikannya dalam bentuk skripsi dengan judul “Eksistensi Becak di Jakarta Tahun 1930-1990”.

B. Pembatasan dan Perumusan Masalah

1. Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dibagi menjadi dua yaitu, pembatasan temporal dan spasial. Dalam penelitian ini pembatasan temporal berkisar antara tahun 1930 sampai dengan tahun 1990. Pertimbangannya adalah pada tahun 1930 menjadi awal kedatangan becak di Jakarta. Sedangkan pada tahun 1990 adalah ketika becak dilarang untuk beroperasi yang ditetapkannya melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 11/1988.

Sementara batasan spasial dalam penelitian ini adalah wilayah DKI Jakarta. Hal ini dikarenakan DKI Jakarta adalah wilayah yang memberlakukan kebijakan penertiban hingga pelarangan untuk mengoperasikan transportasi becak.

2. Perumusan Masalah

Adapun perumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Bagaimana eksistensi transportasi becak sebagai angkutan umum di Jakarta?

- a. Bagaimana awal kedatangan dan perkembangan becak di Jakarta?
- b. Bagaimana eksistensi becak sebagai transportasi angkutan umum di Jakarta?

- c. Apa permasalahan yang disebabkan oleh keberadaan becak dan apa kebijakan Pemerintah DKI Jakarta untuk mengatasinya?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan sejarah dan eksistensi becak di DKI Jakarta pada tahun 1930-1990. Selain itu penelitian ini juga bertujuan untuk memaparkan bentuk proses kebijakan-kebijakan yang dilakukan setiap gubernur pada masa kepemimpinannya terhadap permasalahan becak.

2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan teoritis serta kegunaan praktis. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi para mahasiswa Universitas Negeri Jakarta, khususnya mahasiswa program pendidikan Sejarah sebagai edukasi atau bahan studi penelitian-penelitian selanjutnya tentang salah satu transportasi bersejarah di Jakarta yaitu becak. Sedangkan secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai salah satu sumbangsih literatur sejarah transportasi di Indonesia, khususnya di Jakarta.

D. Metode dan Sumber Penelitian

1. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian historis yang hasilnya akan ditulis dalam bentuk deskriptif naratif, karena peneliti akan menggambarkan sejarah, eksistensi dan perkembangan transportasi becak tahun 1930-1990 di Jakarta. Penelitian historis memiliki empat tahapan yakni heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi, interpretasi, dan penulisan (Gottschalk, 1985:18).

a. Heuristik

Heuristik adalah pencarian dan pengumpulan sumber-sumber sejarah yang berkaitan dengan topik penelitian, baik sumber primer maupun sumber sekunder. Sumber primer adalah sumber yang disampaikan oleh seorang saksi mata yang mengalami langsung kejadian tersebut ataupun alat mekanik lainnya seperti arsip-arsip ataupun foto yang sezaman dengan peristiwa tersebut. Sedangkan sumber sekunder adalah buku, jurnal, dan artikel yang bahasannya berkaitan dengan topik penelitian. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan sumber-sumber yang didapatkan dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Google Books, Ipusnas, juga beberapa artikel dan jurnal online.

Dalam penelitian ini menggunakan sumber primer yang terdiri dari: a.) surat kabar yang diterbitkan oleh Koran Tempo

pada tahun yang sama dengan penelitian, b.) arsip-arsip berupa dokumen yang didapatkan dari Dinas Perpustakaan Kearsipan Provinsi DKI Jakarta berupa Keputusan Gubernur DKI Jakarta mengenai larangan beberapa jalan untuk dipergunakan oleh becak, gerobak, kereta penumpang, dan gerobak dorong dalam wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Surat Penetapan Keputusan “Daerah Bebas Becak” dalam wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta, c.) arsip-arsip berupa foto yang didapatkan dari KITLV dan Tempo secara online, d.) dan wawancara dari pihak penarik becak.

Dan sumber sekunder yang terdiri dari: a.) Buku Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa, karya Erwiza Erman dan Ratna Saptari terbitan tahun 2013, b.) Ebook Seperti Roda Berputar: Perubahan Sosial Sebuah Kampung di Jakarta, karya Lea Jellinek terbitan tahun 1994, c.) Buku *Becak Drivers and Scavengers in Jakarta, Informal Sector, Reports 1 and 2 (Combined)* karya *Center for Policy and Implementation Studies*, berbahasa Inggris terbitan tahun 1987, d.) Buku *Dinamika Ekonomi Informal di Jakarta*, karya Kamala Chandrakirana terbitan tahun 1994, e.) Buku *Abang Beca: Sekejam-kejamnya Ibu Tiri Masih Lebih Kejam Ibukota*, karya Yoshifumi Azuma terbitan tahun 2001.

b. Verifikasi

Setelah mendapatkan sumber, maka langkah selanjutnya adalah verifikasi atau kritik sumber. Ada dua macam cara melakukan verifikasi yaitu, kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern adalah cara menilai keaslian sumber berdasarkan nama pengarang, tahun terbit, dan asal suatu sumber. Kritik ekstern bertujuan untuk menyeleksi sumber-sumber yang valid dan sumber palsu. Sedangkan kritik intern adalah cara menilai keaslian sumber berdasarkan isi sumber yang telah di dapatkan. Setelah melakukan kritik intern, peneliti akan memutuskan sumber mana yang akan dipakai.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis melakukan kritik ekstern dan intern terhadap sumber-sumber yang telah didapatkan mengenai eksistensi becak di Jakarta pada tahun 1930-1990. Pertama-tama, penulis membagi dua kritik ekstern ke dalam dua kategori, yaitu penulis sumber dan karakteristik sumber. Kategori penulis sumber bertujuan untuk mengetahui latar belakang pengarang, darimana pengarangnya berasal, dan menelaah kredibilitas penulis buku. Selanjutnya, karakteristik sumber, yaitu memilah dan membagi sumber sesuai bentuk buku atau yang lainnya. Sedangkan, dalam melakukan kritik intern, penulis menelaah isi sumber dan membandingkan dengan sumber lainnya, sehingga menghasilkan sebuah

kepastian bahwa sumber-sumber tersebut layak digunakan sebagai rujukan penulisan skripsi.

c. Interpretasi

Pada tahap interpretasi ini, penulis mulai menyusun fakta-fakta yang telah diperoleh sebelumnya untuk dianalisis dengan menghubungkan fakta yang satu dengan fakta lainnya, sehingga menjadi sebuah rangkaian peristiwa sejarah.

d. Historiografi

Langkah terakhir dalam sebuah penelitian sejarah adalah historiografi. Historiografi ialah penulisan sejarah atas fakta-fakta yang kemudian menjadi suatu kisah sejarah yang selaras, dengan penulisan yang bersifat deskriptif naratif.

2. Sumber Penelitian

Sumber yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah buku-buku, arsip, artikel, dan jurnal yang berkaitan dengan topik pembahasan yang telah disebutkan sebelumnya.

*Memperdagangkan dan
Memartabatkan Bangsa*