



Penarik Becak Indramayu di Jakarta Tahun 1970-1990

Mohamad Kamil Firdaus ✉ & Nina Witasari

Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Desember 2022

Disetujui Juni 2023

Dipublikasikan Juli 2023

Keywords:

Penarik becak, Migrasi,
Sektor informal, Jakarta,
Indramayu

Abstrak

Penelitian ini membahas sejarah sosial penarik becak Indramayu di Jakarta, pada tahun 1970-1990. Sejumlah masalah pedesaan di Indramayu yang dialami oleh warga Indramayu meliputi kemiskinan, modernisasi teknologi bidang pertanian, lapangan pekerjaan dan musim paceklik. Daya tarik kota menjadi magnet migrasi warga Indramayu ke Jakarta. Penarik becak merupakan pekerjaan sektor informal kota yang banyak mempekerjakan pendatang dari daerah luar Jakarta, termasuk pendatang dari Indramayu. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa penarik becak berhasil memperoleh penghasilan tambahan pada kurun waktu 1970-1980an. Memasuki tahun 1985-1990, ada banyak hal yang dialami penarik becak selama di sana, yakni masalah pembersihan becak di Jakarta yang diberlakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta, mengharuskan penarik becak kembali ke desa tahun 1990, meski begitu tidak sedikit memilih bertahan mencari pekerjaan lain dan mengikuti aturan yang berlaku.

Abstract

This study discusses the social history of Indramayu becak drivers in Jakarta, in 1970-1990. A number of rural problems in Indramayu experienced by Indramayu residents include poverty, modernization of agricultural technology, employment and famine. The attractiveness of the city has become a migration magnet for Indramayu residents to Jakarta. Becak drivers are an urban informal sector job that employs many migrants from areas outside Jakarta, including migrants from Indramayu. This study uses historical methods, namely heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The findings from this study indicate that the becak drivers managed to earn additional income during the 1970-1980s. Entering 1985-1990, there were many things that were experienced by the becak drivers while there, namely the problem of cleaning the rickshaws in Jakarta which was enforced by the Government of DKI Jakarta, requiring the becak drivers to return to the village in 1990, even so many chose to stay looking for other jobs and follow applicable rules.

© 2023 Universitas Negeri Semarang

✉ Alamat korespondensi:

Ruang Jurnal Sejarah, Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: mkamif@students.unnes.ac.id

ISSN 2252-6633

PENDAHULUAN

Penarik becak merupakan fenomena umum yang terjadi di perkotaan Indonesia. Keberadaan penarik becak mendominasi jalanan perkotaan pada tahun 1950-1970an (Rahayu, 2019: 122). Hal ini karena pekerjaan ini tidak memerlukan keahlian khusus, sehingga sistem transportasi becak dapat memberikan kesempatan kerja bagi tenaga kerja yang tidak terampil yang datang sebagai migran (Kartodirdjo, 1981: 1). Persoalan migrasi yang melanda sejumlah kota di Indonesia menjadikan pekerjaan ini bertahan, mengingat kesempatan kerja ini banyak tersedia di perkotaan. Adapun dorongan utama migrasi desa ke kota yaitu mencari pengalaman dan memperoleh penghasilan yang lebih baik (Todaro dan Stilkind, 1996: 7). Kehidupan penduduk miskin perkotaan, seperti menarik becak di Jakarta dinilai lebih baik daripada lapisan berpendapatan rendah di pedesaan Indramayu (Breman, 1996: 146).

Kedatangan migran Indramayu yang kemudian berprofesi sebagai penarik becak, disebabkan beberapa hal yaitu kemiskinan, modernisasi teknologi bidang pertanian, kesempatan lapangan kerja terbatas, dan musim paceklik. Oleh sebab itu, karena problema-problema yang dialami oleh masyarakat Indramayu, terutama di kalangan buruh tani atau tunakisma mengharuskan untuk berpikir meninggalkan desa untuk berpindah menuju tempat lain yaitu Jakarta (Saadah, dkk., 1992: 17).

Pada tahun 1970, Pemerintah DKI menyatakan bahwa Jakarta sebagai "Kota Tertutup". Orang-orang tidak diperbolehkan memasuki Kota Jakarta, kecuali dapat membuktikan bahwa ada pekerjaan produktif yang sedang dilakukan. Adapun yang menjadi tujuan Pemerintah DKI dalam hal ini adalah membendung arus migrasi dari desa menuju Jakarta (Cohen, 1984: 256). Menurut Abeysekere (1989: 229) dalam penelitiannya mengatakan bahwa terdapat dua faktor yang mendorong pemerintah menjalankan kebijakan tersebut. Pertama, pekerjaan sebagai penarik becak menampung migran dalam jumlah yang besar. Kedua, pekerjaan ini tidak sesuai dengan

citra metropolitan Jakarta yang baru. Penarik becak seringkali memenuhi area jalanan sehingga menghambat arus lalu lintas dan memberikan pemandangan yang memalukan bagi Jakarta.

Pada tahun 1970, tercatat 92.650 becak resmi terdaftar, sedangkan becak tidak resminya diperkirakan berjumlah 150.000. Sebagai langkah pertama penghapusan bertahap, pemerintah melarang adanya pembuatan becak baru (Erwiza, 2013: 418). Pemerintah juga membatasi area di mana becak diperbolehkan beroperasi. Polisi bahkan disiapkan untuk merazia becak di kawasan terlarang dan menyita angkutan tersebut (Abeysekere 1989: 230). Hal ini menjadikan penarik becak mengalami dilema, karena pekerjaannya dinilai oleh pemerintah sebagai salah satu masalah yang harus dihapuskan. Padahal pekerjaan ini mampu menyerap sebagian besar migran dan kaum miskin perkotaan. Banyak penarik becak mengalami perbaikan ekonomi dari pendapatan yang diperoleh dari mengayuh becak (Tadjuddin, 1996: 127).

Berangkat dari persoalan ini, keberadaan penarik becak mempunyai peran penting dalam mobilitas masyarakat, meskipun kemudian dinilai tidak sesuai dengan kondisi metropolitan Jakarta yang lebih modern. Layanan jasa angkutan ini mulai kehilangan pelanggannya sejalan dengan penghapusan bertahap terhadap becak dan sejumlah angkutan pengganti diperkenalkan seperti bajaj (Abeysekere 1989: 230). Adapun faktor yang membuat penarik becak asal Indramayu bertahan, yaitu pertama anggapan bahwa Kota Jakarta akan mampu memberikan solusi terbaik atas sejumlah masalah yang dialami. Kedua, keterbatasan pilihan kerja mendorong seseorang mempertahankan pekerjaannya sebagai penarik becak dengan segala risiko yang harus dihadapi termasuk pembersihan bertahap becak, tetapi selagi masih diberikan ruang sekalipun kecil, penarik becak akan terus mengayuh becaknya (Basundoro, 2013: 5). Selain itu, pemerintah secara tegas melarang adanya penarik becak dan menawarkan solusi alternatif sebagai pengganti pekerjaan tersebut.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah metode penelitian sejarah. Pada tahap awal, dilakukan pengumpulan dokumen yang relevan (*heuristik*) yaitu data primer dan sekunder, baik yang tercetak, tertulis ataupun lisan (Gottschalk, 2008:18). Pada tahap ini, penulis telah mengumpulkan sumber primer dengan melakukan wawancara dengan para informan yang mampu memberikan informasi yang relevan dengan masalah yang sedang diteliti. Melalui observasi secara langsung, penulis mendapatkan beberapa informan yang merupakan bekas penarik becak dan tauke becak di Jakarta. Sumber primer lainnya diperoleh dari Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi DKI Jakarta, dan Monumen Pers. Sementara itu, sumber sekunder yang digunakan penulis yaitu seperti jurnal, skripsi, dan buku seperti karya Yoshifumi Azuma yang berjudul *Abang Beca*, Sartono Kartodirdjo yang berjudul *The Pedicab in Yogyakarta, Dorodjatun Kuntjoro-Jakti* (ed) yang berjudul *Kemiskinan di Indonesia*, Erwiza Erman dan Ratna Saptari (ed) berjudul *Dekolonialisasi: Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*, dan masih banyak lainnya. Pada tahap kedua adalah verifikasi atau kritik sumber. Data-data dari sumber yang telah dikumpulkan kemudian dilakukan kritik sumber, dengan tujuan agar memperoleh keabsahan sumber (Gottschalk, 2008: 23). Langkah ketiga yaitu interpretasi, yaitu menganalisis data serta mencari hubungan dari berbagai fakta yang diperoleh dari berbagai sumber yang berkaitan dengan topik penelitian ini. Pada tahap terakhir penulis melakukan historiografi, yaitu memaparkan fakta-fakta dari sumber yang telah diperoleh secara kronologis ke dalam tulisan ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Transportasi di Jakarta hingga 1970-an

Mobilitas manusia menjadi salah satu aktivitas yang tidak dapat dihindari dan terus mengalami peningkatan seiring dengan arus globalisasi, kemudian menjadikan alat atau transportasi berkembang ke arah modern (Miro, 1997: 1). Perkembangan transportasi pada pertengahan abad ke-20, rupanya telah bersama-sama pembangunan di negara berkembang. Transportasi sendiri merupakan

salah satu sektor yang diperhatikan oleh kota-kota besar dan ibukota negara di negara berkembang tersebut, tak terkecuali Jakarta yang *notabene* merupakan pusat pemerintahan Indonesia (Todaro dan Stilkind, 1996: 16).

Pada tahun 1960, setelah trem listrik sebagai moda transportasi ditiadakan di Jakarta karena dinilai kurang efektif, sehingga diperlukan pengganti jenis transportasi umum lainnya sebagai pendukung mobilitas sosial dan ekonomi. Kondisi trem yang sudah tua, mengalami banyak kerusakan, dan sering terjadi konsleting mendorong pemerintah juga segera mengganti transportasi tersebut (Minggu Merdeka, 7 Februari 1960). Transportasi pengganti trem listrik meliputi bus PPD, oplet, bajaj, bemo, dan helicak, serta moda transportasi tradisional seperti delman dan becak (Nigrum, 2015: 3).

Pada tahun 1966, jumlah becak berkisar 160.000, merupakan jumlah tertinggi becak di Jakarta (Azuma, 2001: 6). Becak-becak tersebut kemudian mengisi kekosongan transportasi dan penyediaan jasa layanan transportasi bagi semua kalangan masyarakat (Jellinek, 1995: 92). Becak juga tergolong sebagai transportasi dengan tarif murah. Selain itu, banyak masyarakat terkhusus pejalan kaki dengan jarak yang jauh terbantu karena adanya becak. Oleh sebab itu, tidak salah jika keberadaannya memberikan solusi masalah transportasi di wilayah perkotaan (Kartodirdjo, 1981: 1).

Pada tahun 1968, berdasarkan data dari Dinas Lalu Lintas Djakarta (DLLD) bahwa terdapat lebih dari 70 merek mobil dan berjumlah 15.867 buah. Sebanyak 2.182 buah merupakan jenis bus, truk atau truk gandeng berjumlah 8.774 buah dan oplet sebanyak 4.911 buah. Sementara itu dari jumlah 15.867 yang berstatus sebagai angkutan umum hanya 6.435, sedangkan 9.432 bukan angkutan umum. Sebanyak 8.748 buah adalah angkutan yang diproduksi tahun 1930 hingga 1950, sedangkan sebanyak 7.118 buah diproduksi tahun 1950-an (Kompas, 14 Oktober 1968).

Menjelang akhir tahun 1968, Pemerintah DKI meresmikan terminal oplet Djatinegara di Kampung Melayu. Keberadaan terminal baru ini sangat membantu kelancaran lalu lintas, tetapi dibalik itu masih ada segi-segi lain yang perlu diperhatikan. Pihak DLLD

sendiri mengemukakan bahwa situasi lalu lintas sekitar Stasiun Djatinegara yang semula terganggu karena pemangkalan oplet-oplet sekarang ganti diributi becak-becak dan kendaraan-kendaraan omprengan (Kompas, 10 Desember 1968).

Transportasi mengalami perkembangan yang pesat seiring dengan laju perkembangan teknologi dan inovasi pada tahun 1970-an. Bersamaan dengan itu, dorongan dari Pemerintah DKI Jakarta berperan penting menjadikan transportasi berkembang ke arah modern sebagai akibat dari bentuk perbaikan transportasi sebelumnya. Beberapa transportasi baru yang memiliki izin operasi di Jakarta meliputi taksi, mikrolet, bajaj, helicak, super helicak, minicar dan bus tingkat (Purwanto, 2008: 261).

Perkembangan transportasi modern pada tahun 1970an, berdampak terhadap kelangsungan transportasi sebelumnya. Beberapa transportasi lama tersebut bahkan direncanakan dilarang beroperasi seperti yang dialami oleh becak dan oplet. Padahal keduanya merupakan transportasi penting dalam sepuluh tahun terakhir (Manggasari, 2019: 122).

Pada awal tahun 1970, transportasi tradisional becak masih mempunyai kebebasan dalam beroperasi di kawasan perkotaan di Jakarta. Menjelang akhir tahun 1972, keberadaan becak dirisaukan oleh Pemda DKI Jakarta di bawah Gubernur Ali Sadikin karena dianggap sebagai biang atas permasalahan lalu lintas yaitu kemacetan. Ali Sadikin kemudian mengeluarkan sejumlah peraturan, terutama aturan pelarangan produksi usaha becak baru, sehingga banyak pengusaha becak yang gulung tikar. Padahal penduduk Jakarta sendiri sebenarnya masih membutuhkan keberadaan transportasi tradisional tersebut (Erwiza, 2013: 418).

Pemerintah DKI Jakarta merespon hal ini dengan melakukan pendataan ulang terhadap becak yang beroperasi di Jakarta. Selanjutnya, rayonisasi terhadap becak sesuai wilayah operasinya. Pembagian rayonisasi sendiri meliputi abu-abu untuk becak yang beroperasi di Jakarta Pusat, hijau untuk becak yang beroperasi di Jakarta Timur, merah untuk wilayah Jakarta Barat, kuning untuk wilayah Jakarta Selatan, dan biru untuk wilayah operasi becak di Jakarta

Utara. Selain itu, Pemerintah DKI juga menetapkan DBB atau Daerah Bebas Becak (Kompas, 29 Agustus 1970).

Keberadaan becak rupanya semakin tersudutkan setelah Pemda DKI Jakarta mengumumkan bahwa bemo disiapkan untuk pengganti becak, mulai tanggal 1 Desember 1971 (Kompas, 1 Desember 1971). Bemo yang baru berjumlah 1.200 buah dikerahkan untuk mengisi wilayah operasi yang ditinggalkan becak (Ramadhan, 1992: 231). Selain becak, pemerintah juga merencanakan penghapusan transportasi lain, yakni oplet.

Mencari Peruntungan di Jakarta

Pada tahun 1970, kehidupan masyarakat di pedesaan Indramayu secara umum masih tradisional. Hal ini dikarenakan banyak dari masyarakatnya mengandalkan hasil bumi yang tersedia guna menunjang kelangsungan hidup di pedesaan Indramayu. Sebagian besar masyarakat Indramayu adalah petani, tetapi tidak semua petani disebut sebagai petani yang memiliki lahan (Saadah, 1992: 20). Mereka merupakan buruh tani yang tidak memiliki tanah atau lahan pertaniannya sendiri yang dipekerjakan oleh petani pemilik, sehingga pendapatannya hanya bersumber dari pekerjaan yang diberikan oleh pemilik tanah dengan upah minim sekedar memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari (Dam, 1983: 158).

Rendahnya pendapatan yang dimiliki tentu tidak membuat buruh tani berpikir jauh ke depan, bagi mereka, yang terpenting adalah bagaimana caranya agar keluarganya tidak kelaparan. Buruh tani harus menerima nasibnya, walaupun dalam hatinya terdapat keinginan untuk memperbaiki kehidupan ekonominya, hanya saja mereka tidak tahu caranya (Dam, 1983: 159). Selain itu, masyarakat harus menerima sejumlah permasalahan pedesaan, pada tahun 1970-1980an. Pertama, kemiskinan di daerah pedesaan Indramayu seringkali didasari oleh kehidupan masyarakatnya yang subsisten, mengandalkan upah pemberian dan beras hasil panen. Upah sebesar 300 rupiah mereka terima dari petani pemilik sebagai hasil mencangkul sawah. Berbekal upah yang diperolehnya tersebut, hanya bisa untuk belikan *betotoh*, kemudian dikonsumsi bersama keluarganya (Wawancara dengan Cakra, 8 Oktober 2021).

Kedua, modernisasi teknologi bidang pertanian. Revolusi hijau yang berada dalam kendali Orde Baru ini, tidak hanya memperkenalkan teknologi tetapi juga menyebarluaskan teknologi baru di bidang pertanian. Misalnya saja sebelum tahun 1970, masih banyak petani menggunakan ani-ani, akan tetapi memasuki tahun 1978-1979, penggunaan ani-ani digantikan oleh arit. Kerbau yang biasa digunakan untuk membajak sawah tidak lagi dipergunakan pada tahun 1980, seiring dengan masuknya traktor di wilayah Indramayu (Mulyanto, 2006: 149). Selain itu, perbaikan irigasi, sistem produksi (modern), memperkenalkan varietas benih unggul dan penggunaan insektisida yang sudah berlangsung sejak Repelita I telah memberikan dampak berupa peningkatan hasil pertanian. Bersamaan dengan itu, Pemerintah Orde Baru juga telah memperbaiki sistem pemasaran dan komunikasi di seluruh Indonesia (Neil, 1974: 28). Meskipun demikian, modernisasi bidang pertanian yang diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia, termasuk di pedesaan Indramayu nyatanya hanya membuat buruh tani semakin tersisihkan. Ketiga, kebutuhan lapangan kerja di desa. Masuknya teknologi pertanian rupanya telah mengambil alih pekerjaan buruh tani di bidang pertanian. Hal ini berakibat pada penurunan penyerapan lapangan kerja di Indramayu. Pada tahun 1980, jumlah penduduk Indramayu diperkirakan sudah mencapai 1,2 juta jiwa (BPS, 1981). Sementara luas lahan pertanian tidak ikut bertambah sehingga berdampak pada kelangsungan hidup masyarakat, yang mana besarnya jumlah angkatan kerja tidak terserap oleh sektor pertanian (Kuntowijoyo, 2008: 49). Padahal sektor pertanian adalah yang paling banyak menerima keadaan masyarakat Indramayu yang berprofesi sebagai buruh tani. Keempat, musim paceklik atau gagal panen adalah situasi yang tidak mengenakan bagi para petani di pedesaan Indramayu. Hal ini dikarenakan kondisi iklim, yaitu ketika musim kemarau seringkali terjadi kekeringan, sehingga berdampak pada aktivitas persawahan, di mana persediaan air tidak cukup untuk mengairi sawah, sedangkan ketika musim hujan seringkali terjadi banjir akibat hujan yang datang terus-menerus. Selain itu, hama wereng coklat

berkembang dengan cepat mengancam produksi padi di Indonesia, tidak terkecuali daerah Indramayu pada tahun 1974 (Syamsuddin, 1997: 65). Oleh sebab itu, problema-problema yang dialami oleh masyarakat Indramayu, terutama kalangan buruh tani atau tunakisma. Hal ini mengharuskan mereka untuk berpikir meninggalkan kampung halaman kemudian berpindah menuju tempat lain yaitu Jakarta, dengan harapan dapat memperbaiki kondisi ekonomi keluarganya. Keterbatasan-keterbatasan yang dimiliki memungkinkan orang-orang Indramayu bekerja pada sektor informal seperti penarik becak (Sacheh dan Syarwani, 1991: 49).

Sementara itu faktor yang mendasari perpindahan migran Indramayu berprofesi sebagai penarik becak tahun 1970 hingga 1980. Hal ini karena keberadaan kerabat yang telah lebih dulu mendiami Kota Jakarta (Wawancara dengan Cakra, 8 Oktober 2021). Banyak dari bekas penarik becak kemudian menjadi pemilik atau tauke becak dan suka menyewakan becak-becak miliknya kepada para pendatang atas dasar kesamaan daerah (Papanek dan Dorodjatun, 1994: 251). Oleh sebab itu, menurut Jellinek (1994: 94) bahwa hal ini dikarenakan kebanyakan migran dari desa hanya memiliki modal sekedar membiayai perjalannya menuju Kota Jakarta, sehingga keberadaannya bergantung keberadaan teman-teman dan anggota keluarga sekampung untuk menampungnya. Kecuali, migran Indramayu mulai bisa mencukupi kebutuhannya sendiri sebagai pendatang baru. Selama belum sanggup membiayai kebutuhannya, maka bantuan dari teman-teman dan keluarga memiliki peran penting, karena ada petunjuk-petunjuk yang disampaikan, kemudian dimanfaatkan oleh penarik becak untuk bekal kelangsungan tinggal (Soetjipto, 1994: 51).

Penarik becak sendiri termasuk kategori kelompok dengan pendapatan yang sedang di Jakarta, sehingga kondisi ini yang membuat penarik becak tetap bertahan (Papanek, 1976: 82). Meskipun demikian, tidak membuat penarik becak lupa kampung halaman. Hal ini karena sebagian besar dari penarik becak berusaha untuk tetap memperoleh penghasilan dengan memanfaatkan hasil panen di desa. Beberapa hari menjelang musim panen, biasanya mereka

pulang menuju ke Indramayu. Oleh sebab itu, kedatangannya ke Jakarta sebagai penarik becak adalah bagian dari upaya untuk memperoleh penghasilan tambahan. Selain itu, mereka tetap menjalani bentuk pencarian nafkah ini dengan memilih tinggal di desa, hidup bersama keluarga, dan menjalani nilai-nilai kehidupan sosial-budaya yang sudah lama membersamai (Hugo, 1994: 67).

Meskipun pendapatan penarik becak mengalami penurunan sejak tahun 1972, sejalan dengan diberlakukannya operasi terhadap becak. Hal ini tidak mengurangi minat para migran dari Indramayu untuk tetap mencari penghasilan tambahan di Jakarta (Papanek, 1976: 71). Selain itu, penarik becak Indramayu menilai bahwa pendapatan sebagai penarik becak telah banyak membantu dalam meningkatkan taraf hidup keluarga. Setidaknya sampai transportasi pengganti becak seperti bajaj, bemo, helicak yang memperoleh izin dari pemerintah pada tahun 1970an (Wawancara dengan Casidi, 3 November 2022).

Kehidupan Penarik Becak Indramayu di Jakarta

Selama di Jakarta, penarik becak tinggal di rumah kontrakan atau pondok yang telah diberikan oleh tauke becak (Wawancara dengan Kardi, 8 Oktober 2021). Pondok merupakan tempat tinggal yang dimiliki, kecuali penarik becak mempunyai modal yang sedikit lebih banyak untuk menyewa tempat kecil atau mungkin terdapat keluarga yang bertempat tinggal di Jakarta. Selain itu, pondok menjadi pendukung untuk kelangsungan migrasi sirkuler dalam menyediakan fasilitas bagi penarik becak yang berstatus bujangan dan kepala rumah tangga (Jellinek, 1995: 110).

Bangunan pondok secara umum terbagi menjadi dua bagian yaitu tempat tidur dan gudang becak. Selain itu, satu pondok biasanya dihuni oleh 10-40 orang tergantung ketersediaan ruangan pondok, becak, dan kesanggupan tauke selaku pemilik (Jellinek, 1994: 92-93). Sementara itu keberadaan air PAM berperan penting bagi kebutuhan sehari-hari seperti mandi dan mencuci. Fasilitas penyediaan air tersebut, tidak selamanya berjalan lancar, sehingga pengin memanfaatkan keberadaan air empang atau sungai yang ada di sekitar pondok. Meskipun begitu, apabila penarik becak memperoleh hasil

lebih dari mengayuh becak, tidak jarang memilih untuk mencari tempat penyediaan air bersih yang layak untuk mandi dan mencuci meski harus membayar uang sebesar Rp150 (Wawancara dengan Cakra, 8 Oktober). Tidak sedikit dari penarik becak bahkan memilih membeli air bersih seharga Rp25/ kaleng untuk kebutuhan sehari-hari (Temple, 1994: 84).

Bahasa yang digunakan oleh penarik becak asal Indramayu selama di pondok adalah bahasa Indonesia, akan tetapi tidak sedikit juga menggunakan bahasa daerah ketika mengobrol dengan teman satu daerahnya. Hal ini sengaja dilakukan penarik becak untuk mempermudah komunikasi, sehingga mempererat hubungan di antara sesama penarik becak asal Indramayu. Selain itu, penggunaan bahasa daerah merupakan salah satu wujud mempertahankan kebiasaan daerah tempat asal (Papanek, 1976: 79). Sebagaimana Casidi, Cakra, Kardi, dan penarik becak yang berasal dari Indramayu mempunyai kebiasaan menggunakan kata '*reang*' sebagai kata ganti 'saya' dalam bahasa Indonesia untuk komunikasi sehari-hari sesama orang Indramayu. Hal ini menjadikan penarik becak asal Indramayu dikenal tidak hanya di kalangan penarik becak Indramayu tetapi juga di kalangan penarik becak luar Indramayu (Wulandari, 2014: 574). Penggunaan *basa Dermayon* oleh penarik becak Indramayu, tidak hanya digunakan sehari-hari pada saat berada di pondok, tetapi juga digunakan pada saat mengayuh becak di jalanan, terkhusus jika mendapati penarik becak asal Indramayu lainnya (Wawancara dengan Casidi, 6 November 2022).

Beberapa penarik becak Indramayu di Jakarta didapati menjalin hubungan kerjasama dengan pemilik warteg. Jasa layanan becak seringkali dimanfaatkan untuk mengangkut bahan makanan pokok atau sembako yang menjadi olahan makanan warteg. Tidak sedikit juga telah menjadi kepercayaan dari pemilik warteg. Bagi penarik becak, dengan adanya kerjasama kontinuitas ini membuatnya mempunyai penghasilan tetap, serta menciptakan ikatan kekerabatan di antara pemilik warteg dan penarik becak (Wawancara dengan Cakra, 8 Oktober 2021). Selain itu, warteg adalah tempat langganan tidak hanya bagi penarik becak, tetapi juga bagi sopir bajaj, taksi,

dan minibus (Murray, 1995: 52). Pengguna jasa layanan becak umumnya pedagang kecil seperti pedagang kaki lima dan kios-kios kecil beroperasi di sekitar warteg. Para pedagang kecil ini seringkali menggunakan jasa penarik becak karena biaya yang jauh lebih murah (Azuma, 2001: 13).

Meskipun penarik becak mendapatkan hasil dari pelanggan di warteg, tetapi tidak membuatnya puas, sehingga memilih untuk kembali melanjutkan menarik dan mencari penumpang sampai target penghasilannya tercapai. Uang yang didapatkan dari mengayuh becak digunakan sebagai uang kiriman kepada keluarga di kampung halaman. Beberapa penarik becak kembali ke kampung setiap 2-8 minggu membawa uang kiriman sebesar Rp20.000-Rp60.000 (Azuma, 2001: 68). Sebagian besar dari penarik becak Indramayu mudik menjelang musim panen dan menjelang lebaran Idul Fitri dan Idul Adha (Wawancara dengan Kapi, 8 November 2021).

Menggusur Becak dari Bumi Betawi

Ketika ekonomi Indonesia sedang mengalami defisit setelah harga minyak mengalami penurunan, pada awal tahun 1980 (Hill, 1996: 247). Hal ini mengakibatkan banyak terjadi PHK di kalangan pekerja (Rudiono, 1992: 61). Sebagai alternatif mengatasi masalah PHK dan pengangguran, maka Gubernur DKI Tjokropranolo berpandangan bahwa keberadaan becak bisa mengatasi masalah tersebut. Hal ini menjadikan operasi pembersihan becak pada masa Gubernur DKI Tjokropranolo tidak segencar masa Ali Sadikin. Pengendoran kebijakan mengenai kendaraan tersebut mengakibatkan banyak penarik becak yang sebelumnya kabur dari Jakarta ke daerah asal kemudian kembali ke Jakarta karena menganggap adanya perbedaan kondisi di mana tingkat kemajuan pembersihan becak mulai menurun. Hal ini menjadikan jumlah becak mengalami peningkatan dari 38.000 tahun 1977 menjadi 53.000 tahun 1982 (Tempo, 14 Februari 1990). Sementara itu jumlah penarik becak diperkirakan 100.000 orang dengan sistem operasi siang dan malam (Azuma, 2001: 22).

Becak memang mendapat perhatian pada masa Gubernur DKI Tjokropranolo. Hal ini karena Tjokropranolo berpendapat bahwa

penarik becak mempunyai keluarga yang harus dinikahi, sehingga tidak melarang tukang becak mengayuh becaknya tentu saja dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku dan harus ditaati (Panji Masyarakat, 1 Februari 1982). Oleh sebab itu, kesulitan-kesulitan hidup seorang penarik becak membuat Tjokropranolo memilih memperlakukannya dengan lebih lunak (Azuma: 2001: 23).

Isu pembersihan becak kembali diperbincangkan, ketika Soeprapto menjabat sebagai Gubernur DKI menggantikan Tjokropranolo. Gubernur Suprapto dalam menjalankan pemerintahan dengan meniru model kepemimpinan Ali Sadikin. Suprapto juga tidak takut untuk memperbarui tindakan tegas terhadap penarik becak (Abeyasekere, 1989: 244). Transportasi tradisional tersebut menjalani pendataan ulang, seiring dengan dikeluarkannya SK Gubernur KDKI No.127/1983 mengenai petunjuk penertiban becak di Jakarta. Jumlah becak yang semula 53.000 tahun 1982 menjadi 39.522 tahun 1983. Pemerintah kemudian membagi becak-becak menjadi dua kelompok yaitu becak resmi yang memiliki izin berjumlah 7.828 dan becak gelap yang tidak memiliki izin berjumlah 31.724 (Fazrie, 1984: 33).

Pada tahun 1984, berdasarkan hasil keputusan rapim (rapat pimpinan) yang diselenggarakan di Kantor Gubernur DKI, mempertegas keseriusan Pemerintah dalam menghapus becak. Pihak yang terlibat dalam rapat bahkan menargetkan bahwa tahun 1985, Jakarta sudah harus bebas becak (Tempo, 14 Februari 1990). Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah DKI sejauh ini dipandang hanya menguras tenaga, waktu, dan uang. Sementara itu, yang menjadi tujuan utama yaitu pembersihan becak secara total tidak terealisasikan (Tampunan, 1986: 162). Hal ini dikarenakan penghapusan becak di Jakarta bukan perkara mudah. Upaya menghapus becak tentu memerlukan waktu yang tidak sebentar, yaitu dengan mempertimbangkan nasib pemilik (tauke) dan penarik becak, serta pengganti dari transportasi tersebut harus diselesaikan terlebih dulu, maka becak bisa dihapuskan (Tempo, 14 Februari 1990).

Pada tanggal 1 Juli 1985, rencana pelenyapan becak di ibukota rupanya telah dipersiapkan dengan matang oleh Pemerintah DKI Jakarta (Tambunan, 1986: 161). Selanjutnya, operasi becak mulai gencar dilakukan oleh Pemerintah Jakarta. Sebanyak 49.000 becak sudah ditimbun oleh pemerintah di Cakung, Jakarta Utara. Becak-becak tersebut sedang menunggu giliran untuk dibuang di sekitar Kepulauan Seribu. Menyusul sekitar 73.000 becak yang telah lebih dulu menjadi rumpon ikan (Tempo, 14 Februari 1990).

Banyak pemilik yang kehilangan becaknya dan penarik yang kehilangan pekerjaannya. Beberapa memilih untuk kembali ke kampung halaman (Jellinek, 1995: 97). Sebagian besar penarik becak yang masih tinggal berpindah ke pinggiran Kota Jakarta, termasuk yang berasal dari Indramayu (Karmin, 13 Januari 2022). Dampak negatif dari hal ini tentu memberatkan kehidupan penarik becak di mana tantangan seperti pembersihan becak di Jakarta begitu cepat datangnya daripada kesanggupan mengatasi permasalahan tersebut. Dampak positif yang dirasakan oleh penarik becak adalah Jakarta menjadi tempat orang berlatih dan berjuang untuk bertahan hidup (Syarifudin, 1989: 24).

Ketika Pemerintahan DKI Jakarta di bawah Wigoyo Atmodarmito, pada tahun 1987. Tidak lantas memberi harapan bagi transportasi tradisional tersebut. Selain itu, Gubernur Wigoyo mengeluarkan instruksi No.1424/1988 bahwa memasuki tahun 1991 becak tidak lagi beroperasi di Jakarta. Selanjutnya, Gubernur Wigoyo telah mempersiapkan program tindak penghapusan becak secara konsepsional. Hal ini berarti bahwa ada tanggung jawab dari pihak Pemerintah DKI agar meminimalisasi dampak dari penghapusan becak seperti banyak penarik becak menganggur akibat penghapusan becak, pemilik becak kehilangan usahanya, dan konsumen kehilangan angkutannya (Tempo, 14 Februari 1990). Oleh sebab itu, pihak Pemerintah DKI Jakarta memberikan alternatif kepada para pelaku usaha becak karena tidak ada pilihan selain mengikuti aturan pemerintah.

Sejak program ini berjalan selama dua tahun, banyak penarik becak ataupun pemilik becak yang sudah beralih pekerjaan. Pada tahun

1988, didapati 500 penarik becak berpindah profesi sebagai tukang sayur keliling. Disusul 400 orang pada tahun berikutnya yang memilih menjadi penjaja roti keliling. Sebanyak 125 orang menjadi pengemudi mikrolet. Selanjutnya, sebanyak 368 orang menjadi sopir bajaj. Sementara 132 orang bekerja masing-masing di bengkel las berjumlah 50, bengkel mobil karoseri 50, dan sisanya bekerja di bengkel bubut (Tempo, 14 Februari 1990).

Pada tahun 1990, Pemerintah DKI menetapkan bahwa Jakarta harus bersih dari becak, karena becak dianggap mengganggu kelancaran lalu lintas yang setiap tahun semakin ramai. Hal ini berarti becak tidak lagi diperbolehkan beroperasi di Jakarta, baik di tengah maupun pinggir kota. Pemerintah bahkan menyiapkan angkutan pengganti becak. Becak-becak yang kedapatan hilir-mudik di jalanan akan dirampas oleh petugas. Bagi penarik becak yang tidak patuh terhadap peraturan ini, diajukan ke pengadilan (Saadah, dkk., 1992: 44).

Bersamaan dengan itu, Wigoyo mempercepat garukan melalui slogan BMW (Bersih, Manusia, Wibawa). Selanjutnya, pembentukan tim-tim operasi becak lebih kuat, misalnya di wilayah Jakarta Timur 133 anggota direkrut untuk membantu menangani garukan. Pada tahun 1990, operasi garukan berlangsung dua kali selama satu bulan, seperti di Cempaka Putih, Jakarta Timur (Azuma, 2001: 29). Hingga tahun 1990, jumlah becak yang diamankan oleh petugas Kamtib mencapai 129.000 becak (Tempo, 14 Februari 1990).

Pemerintah DKI Jakarta telah menganggarkan dana sebesar 2,1 miliar rupiah untuk penanggulangan program tersebut, termasuk ongkos perjalanan pulang mantan penarik becak. Menurut data dari Biro Statistik DKI Jakarta, 97% penarik becak di Jakarta bukan merupakan penduduk pribumi. Sebagian besar berasal dari daerah Indramayu, Cirebon, Brebes, Tegal, serta beberapa daerah di Jawa Barat dan Jawa Tengah. Penarik becak bahkan diberikan tawaran oleh pemerintah, untuk mengikuti program transmigrasi jika masih ingin tinggal dan mendiami Kota Jakarta atau pulang menuju kampung halaman (Tempo, 14 Februari 1990).

SIMPULAN

Harapan-harapan indah penarik becak sebelum pelarangan becak di Jakarta, akhirnya sirna begitu saja. Bagi penarik becak dengan situasi yang seperti ini tidak memberi banyak pilihan selain kembali ke kampung. Beberapa penarik becak yang telah menabung uang hasil keringatnya semasa di Jakarta, kemudian memanfaatkan uang tersebut untuk kebutuhan rumah tangga, membangun rumah, membeli sawah, dan membeli ternak.

Bagi penarik becak, hal ini sangat memberatkan karena masalah pembersihan becak harusnya diperjelas sejak awal dan dapat diterima oleh masing-masing pihak. Tidak adanya tujuan yang jelas membuat penanganan operasi pembersihan becak menjadi berlarut-larut. Itu sebabnya, perlu adanya rencana untuk bersama-sama memikul tanggung jawab. Hal ini sebagai pengingat mengenai kecenderungan yang kurang menyenangkan dalam melihat penarik becak sebagai masalah dan pemerintah sebagai pemecah masalah. Padahal bisa saja solusi dari pemerintah masih belum tepat dalam menangani kasus penarik becak di Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

Surat Kabar dan Majalah

- “Tahun Jg. Terachir Buat Trem”, *Minggu Merdeka*, 7 Februari 1960.
- “Djumlah dan Aneka Mobil Angkutan di Djakarta”, *Kompas*, 14 Oktober 1968.
- “Sisih Gelap Terminal Oplet Djatinegara”, *Kompas*, 10 Desember 1968.
- “Becak diatur Supaya Teratur”, *Kompas*, 29 Agustus 1970.
- “Mulai 1 Des, Bemo Mengantikan Betjak”, *Kompas*, 1 Desember 1971.
- “Gaya Pak Tjokro dan 1001 Masalah DKI”, *Panji Masyarakat*, 1 Februari 1982.
- “Menggusur Becak dari Bumi Betawi”, *Tempo*, 3 Februari 1990.
- Papanek, Gustav F. 1976. “Penduduk Miskin di Jakarta”, *Prisma*. No. 1. Tahun V. Jakarta: LP3ES.
- Rudiono, Danu. 1992. “Kebijakan Perburuan Pasca Boom Minyak”, *Prisma*. No.1 Tahun XXI. Jakarta: LP3ES.
- Singarimbun, Masri. 1977. “Urbanisasi: Apakah itu Problema”, *Prisma*. No. 5, Tahun IV. Jakarta: LP3ES.

Syarifudin, Ateng. 1989. “Bumerang”, *Kota*. Jakarta: BKS-AKSI.

Buku dan Jurnal

- Abbas, Syamsuddin. 1997. *Revolusi Hijau dengan Swasembada Beras dan Jagung*. Jakarta: Setdal Bimas.
- Abeyasekere, Susan. 1989. *Jakarta A History*. London: Oxford University Press.
- Azuma, Yoshifumi. 2001. *Abang Baca*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Basundoro, Purnawan. 2013. *Merebut Ruang Kota: Aksi Rakyat Miskin Kota Surabaya 1900-1960an*. Tanggerang Selatan: Marjin kiri.
- Breman, Jan. 1996. “Sistem tenaga Kerja Dualistis: Suatu Kritik Terhadap Konsep Sektor Informal”. Dalam Chris Manning dan Noer Effendi (ed), *Urbanisasi, Pengangguran, dan Sektor Informal di Kota*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Cohen, Dennis J. 1984. “Keadaan Politik Kelompok Masyarakat Berpenghasilan Rendah di Jakarta”. Dalam Supardi Suparlan (ed), *Kemiskinan di Perkotaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Dam, H. Ten. 1983. “Kerjasama dan Struktur Masyarakat di Desa Cibodas”. Dalam Sajogyo dan Pudjiwati (ed), *Sosiologi Pedesaan Jilid I*. Yogyakarta: UGM Pers.
- Effendi, Noer Tadjuddin. 1996. “Perkembangan Penduduk, Sektor Informal dan Kemiskinan”. Dalam Agus Dwiyanto (ed), *Penduduk dan Kemiskinan*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Erman, Erwiza. 2013. “Kehidupan dan Politik Penarik Becak di Jakarta (1930-1960)”. Dalam Erwiza Erman dan Ratna Saptari (ed), *Dekolonialisasi: Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Fazrie, Nurul. 1984. “Sekitar Penghapusan Becak DKI Modernisasi Merenggut Kesempatan Operasi Mereka”, *Beca, Beca Coba Saya Bawa*. Jakarta: Lembaga Studi Pembangunan.
- Gottschalk, Louis. 2008. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI-Press.
- Hadimadja, Ramadhan Karta. 1992. *Bang Ali Demi Jakarta 1966-1977*. Jakarta: Sinar Harapan.

- Hill, Hal. 1996. *Transformasi Ekonomi Indonesia Sejak 1966*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Hugo, Graeme. 1994. "Migrasi Sirkuler". Dalam Dorodjatun Kuntjoro-Jakti, *Kemiskinan di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Jellinek, Lea. 1994. "Sistem Pondok dan Migrasi Sirkuler." Dalam Dorodjatun Kuntjoro-Jakti, *Kemiskinan di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- _____. 1995. "Seperti Roda Berputar: Perubahan Sosial Sebuah Kampung di Jakarta". Jakarta: LP3ES.
- Kartodirdjo, Sartono. 1981. *The Pedicab in Yogyakarta*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Perss.
- Kuntowijoyo. 2008. *Penjelasan Sejarah (Historical Explanation)*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Manggasari, Eka Rahayu. 2019. Kota Sebelum Mesin: Yogyakarta Periode 1950an-1970an. *Lembaran Sejarah*, 15(2).
- Miro, Fadel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito Bandung.
- Mulyanto, Dede. 2006. Bekerja Sampai Mati: Kerja dan Hidup Petani Tua di Indramayu Selatan. *Jurnal Analisis Ilmu Sosial*, 11(1).
- Murray, Alison J. 1995. *Pedagang Jalanan dan Pelacuran di Jakarta: Sebuah Kajian Antropologi Sosial*. Jakarta: LP3ES.
- Neil, A. B. 1974. *Indonesia in Transition*. London: Oxford University Perss.
- Purwanto, Bambang. 2008. "Menulis Kehidupan Sehari-Hari Jakarta: Memikirkan Kembali Sejarah Sosial Indonesia". Dalam Ratna Saptari (ed), *Perspektif Baru Penulisan Sejarah Indonesia*. (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia: KITLV-Jakarta).
- Sacheh, Saukat dan Syarwani. 1991. "Tingkah Laku Pemuda di Daerah Miskin: Kasus Beberapa Desa di Indramayu". Dalam Taufik Abdullah (ed), *Pemuda dan Perubahan Sosial*. (Jakarta: LP3ES).
- Soepono, Sri Saadah, dkk., 1992. *Dampak Urbanisasi Terhadap Pola Kegiatan Ekonomi Pedesaan Indramayu*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Tambunan, Enderson. 1986. "Becak, Becak, Becak", *Rekaman Peristiwa' 85*. Jakarta: Sinar Harapan.
- Temple, Gordon. 1994. "Migrasi ke Jakarta". Dalam Dorodjatun Kuntjoro-Jakti (ed), *Kemiskinan di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Todaro, Michael Paul dan Jerry Stilkind. 1996. "Dilema Urbanisasi". Dalam Chris Manning dan Tadjuddin Noer Effendi (ed), *Urbanisasi, Pengangguran, dan Sektor Informal di Kota*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Wirosardjono, Soetjipto. 1994. "Gelandangan dan Pilihan Kebijaksanaan Penanggulangan". Dalam Paulus Widjianto (ed), *Gelandangan Pandangan Ilmu Sosial*. Jakarta: LP3ES.
- Arsip**
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. 1981. "Statistik Jawa Barat Tahun 1980", *Penduduk Jawa Barat Menurut Jenis Kelamin Per Kabupaten/ Kotamadya Pada Akhir Tahun 1980*.
- Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi DKI Jakarta. 1972. "Larangan Beberapa Jalan untuk Dipergunakan oleh becak, Gerobag, Kereta Penumpang, dan Gerobag Dorong dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta", *Keputusan Gubernur Kepala daerah Khusus Ibukota No. Da. 4/9/16/1972, 2 Desember 1972*.
- Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi DKI Jakarta. 1988. "Program Penyelesaian Masalah Becak dan Petunjuk Pelaksanaannya di Wilayah Khusus Daerah Ibukota Jakarta", *Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 1424 Tahun 1988, 5 Agustus 1988*.
- Narasumber**
- Wawancara dengan Bapak Kapi, buruh tani, penarik becak dan tauke becak, 8 November 2021. Di Desa Karangampel Kidul, Indramayu.
- Wawancara dengan Bapak Cakra, buruh tani, penarik becak dan tauke becak, 8 Oktober 2021. Di Desa Karangampel Kidul, Indramayu.
- Wawancara dengan Bapak Kardi, buruh tani dan penarik becak, 8 Oktober 2021. Di Desa Karangampel Kidul, Indramayu.

Wawancara dengan Bapak Karmin, Pelukis
Ornamen Becak, 13 Januari 2022. Di
Desa Karangampel Kidul, Indramayu.
Wawancara dengan Bapak Casidi, buruh tani,
penarik becak dan tauke becak, 3
November 2022. Di Desa Karangampel
Kidul, Indramayu.