

PERKEMBANGAN ANGKUTAN PETE-PETE DI KOTA MAKASSAR

TAHUN 1990-2015



SKRIPSI

**Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat ujian guna memperoleh gelar
Sarjana Humaniora pada Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin**

OLEH :

WIDYA NUR AQZHA

Nomor Pokok : F061191018

DEPARTEMEN ILMU SEJARAH

FAKULTAS ILMU BUDAYA

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2024



HALAMAN PERSETUJUAN

Sesuai dengan surat pengesahan Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin

Nomor : 1144/UN4.9/KEP/2023

Tanggal : 11 September 2023

Nama Mahasiswa : Widya Nur Aqzha

NIM : F061191018

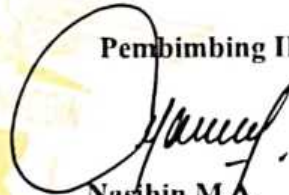
Menyetujui skripsi ini, untuk diteruskan kepada Tim Penguji di Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.

Pembimbing I



Dr. Ilham, S.S., M.Hum
NIP. 197608272008011011

Pembimbing II



Nasihin, M.A
NIP. 198204032022043001

Disetujui untuk diteruskan
kepada Panitia Ujian
Dekan
u.b Ketua Departemen Ilmu Sejarah



Dr. Ilham, S.S., M.Hum
NIP. 19760827 20080 11 011



HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Perkembangan Angkutan Pete-pete di Kota Makassar tahun 1990-2015
Nama Lengkap : Widya Nur Aqzha
NIM : F061191018

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi pada tanggal 14 November 2024 dan dinyatakan sah memenuhi syarat untuk lulus pada program sarjana di Departemen Ilmu Sejarah Universitas Hasanuddin.

Pembimbing I



Dr. Ilham, S.S., M.Hum
NIP. 19760827 20080 11 011

Pembimbing II



Nasihin, M.A
NIP. 198204032022043001

Dekan Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Akin Duli, M.A
NIP. 19640716 199103 1 010

Ketua Departemen
Ilmu Sejarah



Dr. Ilham, S.S., M.Hum
NIP. 19760827 20080 11 011



PENGESAHAN UJIAN

Perkembangan Angkutan Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 1990-2015

Oleh

Widya Nur Aqzha

F061191018

Skripsi ini telah diuji pada Senin 14 November 2024 dinyatakan lulus.

Makassar 14 November 2024

1. Dr. Ilham,S.S.,M.Hum

Ketua

2. Nasihin,M.A

Sekretaris

3. Dr.Suriadi Mappangara,M.Hum

Penguji I

4. Dr.H.Muhammad Bahar Akkase Teng
Lcp,M.Hum

Penguji II

5. Dr. Ilham,S.S.,M.Hum

Pembimbing I :

6. Nasihin,M.A

Pembimbing II :



PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini.

Nama : Widya Nur Aqzha

NIM : F061191018

Departemen : Ilmu Sejarah/Strata I (S1)

Dengan ini menyatakan yang sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul

PERKEMBANGAN ANGKUTAN PETE-PETE DI KOTA MAKASSAR TAHUN 1990-2015

Adalah karya ilmiah saya sendiri. Karya ilmiah ini sebagai syarat untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi (Universitas Hasanuddin). Penulisan karya ilmiah ini sesuai dengan kaidah penulisan akademik. Apabila di kemudian hari ternyata terdapat di dalamnya unsur plagiasi dan dapat dibuktikan metode historiografinya, maka saya bersedia menerima sanksi yang berlaku.

Makassar, 21 November 2024

Yang membuat pernyataan



Widya Nur Aqzha



Optimized using
trial version
www.balesio.com

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Segala puji syukur penulis tiada hentinya kirimkan kepada Allah.SWT, atas berkat dan limpah rahmat, taufik, dan hidayah-Nya, serta atas petunjuk dan pertolongan-Nya, sehingga dalam penulisan skripsi ini dapat terselesaikan. Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW.,keluarga serta para sahabatnya.

Tujuan penulisan skripsi yang berjudul **“Perkembangan Angkutan Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 1990-2015”** merupakan tugas akhir untuk memenuhi salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin.

Dalam penulisan skripsi ini terdapat banyak hambatan serta kendala yang menguras tenaga sepanjang pengalaman penulis dalam menjalani status sebagai mahasiswa Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin. Namun berkat segala petunjuk-Nya dari Allah.SWT. Semangat penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, juga dukungan, bantuan, dan doa dari berbagai pihak maka hambatan dan kendala tersebut dapat dilalui. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada berbagai pihak yang ikut andil baik secara langsung maupun tidak langsung.



Terima kasih yang tulus penulis sampaikan kepada :

1. Kedua orang tua, terima kasih atas doa, kerja keras, perhatian, dan kasih sayang yang diberikan. Kepada Ibu dari penulis, **Darmawati** terimakasih atas doa dan dukungan yang diberikan sejak awal penulis menempuh pendidikan hingga saat ini, yang selalu mengusahakan apapun untuk kebahagiaan penulis, dan yang selalu sabar dalam menghadapi berbagai perubahan sikap penulis. Kepada Ayahanda dari penulis, **Alm.Ramli Jafar** yang menjadi tempat penulis mengadukan keluh kesah setiap harinya, tempat dimana penulis tidak perlu malu untuk mengatakan segala isi hati penulis, meskipun sekarang hanya mampu lewat doa. Skripsi ini penulis harap akan menjadi hadiah atas keinginan untuk melihat penulis menyelesaikan pendidikan.
2. Saudara-saudara dari penulis **Reski Ameliah, Mauliya Nur Rahma, Wahda, dan adik tersayang penulis Rahmita Azzahra**, terima kasih atas segala dukungan, saran, dan juga doa yang diberikan. Juga kepada para sepupu dari penulis **Indah Sari Nur Utami, kak hardianti, dan kak eni** juga kepada teman dari penulis **Leyyah Utami** terima kasih karena selalu bersedia mendengarkan berbagai curhatan dari penulis yang kemudian ditutup dengan berbagai saran dan motivasi dari kalian, penulis sangat menghargai itu semua.
3. Rektor Universitas Hasanuddin Bapak **Prof. Jamaluddin Jompa, M.Sc**, beserta para Wakil Rektor dan para jajarannya.



4. Dekan Fakultas Ilmu Budaya Bapak **Prof.Dr.Akin Duli, M.A**, beserta para Wakil Dekan dan para jajarannya.
5. Bapak **Dr. Ilham, S.S., M.Hum.** Selaku pembimbing akademik (PA) sekaligus pembimbing pertama dan juga Bapak **Nasihin,M.A.** Selaku pembimbing kedua. Terima kasih atas waktu, tenaga, motivasi, membagikan ilmu dan masukannya, sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini dengan sebaik-baiknya.
6. Dosen-dosen Departemen Ilmu Sejarah yang telah mengajar dan memberikan ilmu selama masa studi penulis **Drs. Abd. Rasyid Rahman,M.A., Drs. Dias Pradadimara,M.A., Dr.Bambang Sulistiyo Edy P, M.S., Dr. Muhammad Bahar Akase Teng, LCP, M.Hum., Dr. Nahdia Nur,M.Hum., A. Lili Evita, S.S.,M.Hum., Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum., Dr.Suriadi Mappangara, M.Hum., Dr.Muslimin A.R Effendy, M.A., Dr.Abd. Rahman Hamid, Alm. Prof. Dr.A. Abd. Rasyid Asba, M.A.,** mendiang **Mergriet Lapia Moka, S.S., M.S.**
7. Bapak **Ujddi Usman Pati, S.Sos**, selaku Kepala Sekretariat Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin. Terima kasih telah banyak membantu penulis dalam pengurusan administrasi.
8. Para pegawai di kantor Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Sulawesi Selatan, para pegawai Dinas Perhubungan Kota Makassar, para pegawai Dinas Pendapatan Daerah Kota Makassar, para pegawai Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan dan juga pada para pegawai



Perpustakaan Daeng Lurang. Terima kasih telah banyak membantu penulis dalam pencarian literatur yang mendukung terselesaikannya penulisan skripsi ini.

9. Teman-teman Ilmu Sejarah 2019, khususnya : **Tri Novianti Sallata, Adlika Bela, Olpida Dani, Dea Delin Sambira, Muhammad Arif Zul Adli, M.Rifqi Taufiqurrahman Muchsin, Candra Wijaya** dan juga semua teman-teman Ilmu Sejarah 2019 yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala pengalaman, proses, dan kenangan diberikan selama proses perkuliahan ini.
10. Teman-teman Sejarawan Muda **Mia Rahmawati, Selvi Antarini, Nur Halisa, Haryati, Destri Lola Tandi Pakabu, Nila Juniartika, Alga Wahyu Ramadhan, Muhammad Amin, Muhammad Rijal, fitrah Nur Akbar, Rudianto** terima kasih atas segala masukan, pengalaman, proses, dan kenangan yang diberikan selama proses perkuliahan ini, penulis sangat menghargai itu semua.
11. Teman-teman KKN Kahayya Bulukumba 108 Posko 2 Desa Kindang, **Rizki Anto, Gian Tulak, Muh, Ruri Dealif, Rahmat Riadi, Sriwahyuni (uni), Fitrah Handayani, Sriwahyuni (sry), Ratna Sari, Friska, Nada**, dan juga bapak **Ambo**, ibu **Suri**, kakek **Paha**, dan juga **khusnul**, dan semua warga Desa Kindang yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala dukungan dan doa yang diberikan kepada penulis, semua itu akan selalu penulis kenang.



12. Narasumber dalam penelitian, khususnya bapak **Amry, Zakir, Ansar, Firman, Muh.Amir Rissang Dg. Naba, Lappi Dg Ngawing, Ranja, Muhammad Bahar, Mansur Daeng Tutu**. Terima kasih atas waktu dan segala bantuan yang telah diberikan dalam menyelesaikan skripsi ini.


Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Namun penulis berharap skripsi ini dapat menjadi salah satu referensi terkait sejarah transportasi umum di Kota Makassar, khususnya pete-pete di Kota Makassar.

Makassar 10 Oktober 2024

WIDYA NUR AQZHA



DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PENGESAHAN UJIAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR ISTILAH	xiv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Batasan Masalah	5
1.4 Tujuan Penelitian	6
1.5 Manfaat Penelitian	6
1.6 Tinjauan Pustaka	7
1.6.1 Penelitian Yang Relevan	7
1.6.2 Landasan Konseptual	9
1.7 Metode Penelitian	10
1.8 Sistematika Penulisan	12
 GAMBARAN UMUM KOTA MAKASSAR	13
isi Geografis	13
sifat dan Jumlah Penduduk	15

2.2.1 Penyebaran Penduduk	15
2.2.2 Penduduk Menurut Angkatan Kerja	17
2.3 Kondisi Sosial Ekonomi	19
2.3.1 Kondisi Sosial	19
2.3.2 Kondisi Ekonomi	28
2.4 Transportasi umum di Kota Makassar	36
BAB III KEPEMILIKAN DAN PENGELOLAAN PETE-PETE	42
3.1 Kepemilikan Pete-Pete	42
3.2 Pengelolaan Pete-Pete	46
BAB IV PETE-PETE SEBAGAI SARANA UTAMA TRANSPORTASI	
4.1 Kebijakan Pemerintah	62
4.1.1 Prasarana	66
4.1.2 Kendaraan Angkutan Umum Pete-Pete	83
4.1.3 Pengemudi	93
4.1.4 Lalu Lintas	98
4.2 Faktor Pendukung	103
4.2.1 Tarif Angkutan	103
4.2.2 Jumlah Pendapatan	106
BAB V PENUTUP	110
KESIMPULAN	110
DAFTAR PUSTAKA	113
INDEKS	123
DAFTAR ISI	126
DAFTAR PENULIS	148



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kuda Yang Digunakan Untuk Membawa Barang	37
Gambar 2.2 Mikrolet Sebagai Peremajaan Oplet	40
Gambar 3.1 Peran Organda Dalam Disiplin Angkutan Umum	54
Gambar 3.2 Pemeriksaan Kelengkapan dan Keamanan Pete-Pete	61
Gambar 4.1 Perbaikan Jalan Dalam Bentuk Swadaya	68
Gambar 4.2 Pengguna Terminal Melakukan Hening Cipta	78
Gambar 4.3 Pengguna Terminal Merayakan HUT Kemerdekaan RI	78
Gambar 4.4 Pengemudi Membangkang Membayar Retribusi Terminal	79
Gambar 4.5 Terminal Mallengkeri	80
Gambar 4.6 Terminal Tamalate	80
Gambar 4.7 Parkir Sembarangan	82
Gambar 4.8 Satlantas,LLAJR Upacara Sebelum Operasi Rutin	92
Gambar 4.9 Perampokan Terhadap Pengemudi	93
Gambar 4.10 Simulasi Mengemudi Pengemudi Pete-Pete	96
Gambar 4.11 Satlantas Menindak Tegas Pelanggar Rambu Lalu Lintas	97
Gambar 4.12 Kecelakaan Akibat Pengemudi Pete-Pete	102
Gambar 4.13 Satlantas Poltabes Gelar Operasi Rutin	103
Gambar 4.14 Permintaan Pengemudi Terhadap Tarif Angkutan Pete-Pete	106



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kota Makassar	13
Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar	15
Tabel 2.3 Jumlah Kelompok Pencari Kerja Menurut Tingkat Pendidikan	17
Tabel 2.4 Banyaknya Sarana Kesehatan Tahun 1990-2015	25
Tabel 2.5 Banyaknya Lembaga Perasyarakatan	26
Tabel 2.6 Banyaknya Narapidana Tahun 1990-2015	26
Tabel 2.7 Jumlah Koperasi di Kota Makassar Tahun 1980-2010	35
Tabel 2.8 Jumlah Koperasi Menurut Kecamatan 1990-2015	35
Tabel 3.1 Daftar perusahaan Pete-Pete	44
Tabel 4.1 Jumlah Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 1980	62
Tabel 4.2 Jumlah Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 1990	63
Tabel 4.3 Jumlah Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 2000-2010	64
Tabel 4.4 Panjang Jalan Kota Makassar Menurut Kondisi Jalan	67
Tabel 4.5 Panjang Jalan Yang Dirinci Menurut Kelas Jalan	70
Tabel 4.6 Pendapatan Pemerintah	108



DAFTAR ISTILAH

SMTP	: Sekolah Menengah Tingkat Pertama
SMTA	: Sekolah Menengah Tingkat Atas
IKIP	: Institut Keguruan dan Ilmu Kependidikan
IAIN	: Institut Agama Islam Negeri
UMI	: Universitas Muslim Indonesia
UNIZAL	: Universitas Al-Gazali
STIA LAN	: Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Lembaga Administrasi Negara
STIKI	: Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Makassar
FIP	: Fakultas Ilmu Pendidikan
FPBS	: Fakultas Pendidikan Bahasa dan Seni
FPMIPA	: Fakultas Pendidikan Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam
FPIPS	: Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial
FPTK	: Fakultas Pendidikan Teknologi dan Kejuruan
FPOK	: Fakultas Pendidikan Olahraga dan Kesehatan
BKIA	: Badan Kesehatan Ibu dan Anak
KMUP	: Kota Madya Ujung Pandang
STNK	: Surat Tanda Nomor Kendaraan
	: Buku Asli Pengajuan Kendaraan
	: Surat Ketetapan Retribusi Daerah
	overlay) : Jenis Aspal Yang Terbuat Dari Campuran Berbagai Bahan



Jalan Protokoler	: Jalan Utama Pada Suatu Kota Yang Menjadi Pusat Keramaian
Kanalisisasi	: Pembentukan Lubang Atau Pembedahan Untuk Drainase
LLAJR	: Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya
NPWP	: Nomor Pokok Wajib Pajak
KTP	: Kartu Tanda Penduduk
SIM	: Surat Izin Mengemudi
Satlantas	: Satuan Lalu Lintas
Poltabes	: Kepolisian Kota Besar
Premi Tambahan	: Sebuah Polis Asuransi Jiwa Yang Mencakup Perlindungan Dasar



ABSTRAK

WIDYA NUR AQZHA. Perkembangan Angkutan Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 1990-2015 (dibimbing oleh Dr. Ilham.S.S.,M.Hum dan Nasihin,M.A).

Penelitian ini menjelaskan perkembangan angkutan umum pete-pete di Kota Makassar tahun 1990-2015. Fokus penelitian ini yaitu operasional pete-pete kapsul yang mulai muncul pada tahun 1990. Penelitian ini bertujuan mengetahui bagaimana awal mula munculnya pete-pete di Kota Makassar, hingga kemudian munculnya pete-pete kapsul yang menjadi awal mula beberapa kebijakan yang dikeluarkan pemerintah oleh pete-pete di Kota Makassar. Metode yang digunakan adalah metode sejarah dengan melakukan penelusuran sumber primer berupa arsip-arsip, surat kabar, dan data wawancara. Selain itu, juga menggunakan sumber sekunder berupa buku, jurnal, dan artikel.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pete-pete sudah ada di Kota Makassar sejak tahun 1980, namun belum memiliki peraturan yang jelas sebagai transportasi umum di perkotaan. Hal ini dikarenakan pada tahun 1980 pemerintah Kota Makassar belum mengambil kebijakan apapun mengenai munculnya angkutan pete-pete/mikrolet. Bahkan pada tahun 1980 masyarakat memodifikasi mobil pribadi mereka untuk dijadikan pete-pete dan mengangkut penumpang sesuka hati, yang akhirnya menciptakan persaingan yang tidak sehat pada sesama pengemudi. Pada tahun 1990 demi menjaga keamanan dan ketertiban lalu lintas, pemerintah mulai mengeluarkan beberapa kebijakan untuk mengatur beroperasinya pete-pete/mikrolet dengan aman di jalan raya. Tahun 1990 juga merupakan awal peremajaan pete-pete kapsul.

Kata Kunci : *Mikrolet/pete-pete, peremajaan, kebijakan pemerintah.*



ABSTRACT

WIDYA NUR AQZHA. Development of “Pete-Pete (Public) Transportation In Makassar City 1990-2015. (Supervised by Dr. Ilham.S.S.,M.Hum and Nasihin,M.A.

This research describes the development of “pete-pete” (Public Transportation) in Makassar City from 1990 to 2015. The focus of this study is the capsule “pete-pete” which began appearing in 1990. The research aims to investigate the initial emergence of “pete-pete” (Public Transportation) in Makassar City, until the emergence of capsule “pete-pete” (Public Transportation) which became the beginning of several policies issued by the government for “pete-pete” (Public Transportation) in Makassar City. The research uses the historical method by tracing the primary resources in the forms of the archives, newspapers, and interview data. Moreover, it also used the secondary resources in the forms of the books, journals, and articles.

The research result indicates that “pete-pete”(public transportation) has existed in Makassar City since 1980, but it had not yet had the clear structure and system as the public transportation. This is because in 1980n Makassar City government had not taken any policies regarding the emergence of this “pete-pete/Microlet” transportation. Even in 1980, people modified their private cars to be used as “pete-pete”(public transportation) and they transported the passengers as they pleased, which ultimately created the unhealthy competition among the drivers. So, in 1990, in order to maintain the traffic safety and order, the government began to issue several policies to regulate the safe operation of “pete-pete/microlet” on the roads. 1990 was also the beginning the rejuvenation of capsule “pete-pete”(public transportation).

Keywords : *Microlet/pete-pete, renovation, government policy.*



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional khususnya dalam bidang perekonomian seperti kegiatan perdagangan dan industri. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat yang lainnya.¹ Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan di mulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan di akhiri.²

Transportasi pada tahap awal dilakukan dengan berjalan dan berkuda yang disertai dengan berbagai bentuk alat pengangkut yang menggunakan roda.³ Dengan perkembangan ekonomi dan teknologi di Indonesia, diikuti pula dengan berkembangnya alat transportasi yang semakin canggih. Jika dahulu orang-orang hanya menggunakan gerobak dan hewan sebagai alat transportasi dalam melakukan

¹ Miro.F. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2005), hlm 04.

² M.Nur.Nasution. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: Penerbit Ghalia 1996), hlm 15.

³ Inarni. *Makassar dari Jendela Pete-pete*. (Makassar: Innawa & kul, 2009), hlm 26.



perjalanan, perdagangan ataupun dalam melakukan pekerjaan lainnya, kemudian hadir alat transportasi yang dapat mempermudah, menghemat tenaga, dan juga aman bagi masyarakat Indonesia. Alat transportasi ini menggunakan mesin dengan bahan bakar minyak sebagai penggerakannya, yaitu pete-pete/angkutan kota. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pete-pete adalah angkutan di dalam kota di Sulawesi Selatan. Angkutan ini berwarna biru muda sehingga dapat dibedakan dengan angkutan lainnya. Rute yang dilalui dapat dilihat dari kode yang tercantum pada kaca depan dan belakang.

Pada sekitar tahun 1980 pete-pete di Makassar muncul pertama kali dalam bentuknya yang khas yaitu berbentuk kotak dan penumpangnya masuk dari belakang, pada tahun 1988 kemudian berubah menjadi mikrolet kotak bermerk toyota kijang yang penumpangnya masuk melalui samping. Tetapi mikrolet/pete- pete kotak ini kemudian tidak bertahan lama dan di gantikan oleh pete-pete yang kemudian berbentuk kapsul pada tahun 1990.

Pete-pete kapsul yaitu mobil penumpang bermerk Suzuki juga Mitshubishi yang di ubah fungsi seperti di kota-kota lain di Indonesia. Di Makassar, mobil pete-pete disamakan warnanya yaitu biru langit dan di bagian body diberi strip dengan warna yang berbeda-beda sesuai trayek pete-pete bersangkutan. Sopir pete-pete kemudian melakukan berbagai cara dengan mempercantik pete-pete yang mereka miliki untuk menarik minat penumpang. Pete-pete di Makassar cenderung lebih heboh dan juga



berbagai pernik dan hiasan dipasangkan pada pete- pete untuk antik penampilan transportasi tersebut. Mulai dari pemilihan ban dan velg ah seperti mobil yang mewah hingga jok dan audio yang empuk dan nyaman.

Bahkan ada juga yang di bawah kursi penumpangnya terdapat speaker yang dapat mengeluarkan suara dengan kualitas suara yang besar. Tidak jarang pula didapati pete-pete yang bahkan melengkapi kabin penumpangnya dengan lampu-lampu hias yang heboh. Tidak hanya itu, ada juga pete-pete yang melengkapi penampilannya dengan TV kecil di kabin penumpangnya.⁴

Peran pete-pete sangat besar dalam menunjang mobilitas warga Kota Makassar untuk melakukan aktivitasnya. Maka sebagai upaya pemerintah dalam memberikan layanan transportasi, pemerintah menyediakan retribusi izin trayek yang mana ini sebagai pemberian izin kepada masyarakat agar dapat beroperasi di jalan-jalan Kota Makassar yaitu pada Perda Kota Makassar No.2 Tahun 1991. Terdapat 17 trayek rute yang beroperasi yang menjadikan pusat kota sebagai tujuan akhir, karena pusat kota merupakan pusat kegiatan perdagangan ataupun perkantoran. Hal ini berdasarkan keputusan walikota Makassar No.3 Tahun 2002 tentang menetapkan kembali pemberian izin dalam kota Makassar dan juga berdasarkan kepada keputusan walikota Makassar No.21 tahun 2002. Retribusi izin trayek ini kemudian di atur oleh Perda No.14 Tahun 2002 serta bekerja sama pada dinas perhubungan Kota Makassar.⁵

⁴ Wawancara : Mansur Daeng Tutu. Makassar, 7 Mei 2023

dinas Perhubungan Kota Makassar. *Jumlah Angkutan Kota di Wilayah
r Sesuai Trayek*, Keputusan Menteri Perhubungan republik Indonesia.



Dengan semakin meningkatnya moda angkutan beroda ini, pada tahun 1990 jalan mengalami perubahan kedalam bentuk yang lebih ideal dengan menggunakan material yang lebih berkualitas, sehingga menghasilkan jalan yang memiliki permukaan yang halus, rata, serta di perkeras dan kokoh.⁶

Pete-pete juga menyerap tenaga kerja di dalamnya. Ada yang sebagai pemilik, sopir asli, dan sopir pengganti. Ada juga yang biasanya berjaga/hanya sekedar duduk di belakang untuk memastikan kondisi dan situasi di dalam pete-pete tetap tertib dan teratur tanpa berdesakan. Tidak hanya itu tidak jarang ada juga pete-pete yang memiliki kenek yang bertugas mengajak para penumpang untuk naik kedalam pete-pete sambil berteriak mengatakan kemana arah pete-pete itu berjalan. Sehingga kebanyakan dalam 1 pete-pete di bawah oleh 3 atau 4 orang yang bergantian setiap hari. Biasanya hasil dari pendapatan membawa pete-pete ini separuhnya mereka setor kepada sang pemilik, dan separuhnya lagi mereka bagi kepada sesama mereka yang bertugas di pete-pete tadi. Biasanya ada pemilik pete-pete yang mematok uang setoran dalam sehari misal perhari harus menyeter 50- 100k, tetapi ada juga yang tidak mematok harga atau setoran, jadi para sopir hanya menyeter sesuai dengan apa yang mereka dapatkan.⁷ Penyerapan tenaga kerja pada pete-pete bertujuan untuk mensejahterakan penduduk



Winarni. *Makassar dari Jendela Pete-pete*. (Makassar: Innawa & kul, 2009), hlm 26.

aeng Gassing de Sitaba. Makassar, 19 April 2023.

utamanya yang bekerja pada angkutan kota, karena dengan adanya pete-pete maka kebutuhan sopir beserta keluarganya dapat terpenuhi dengan baik.

Sejak era pete-pete kapsul tahun 1990 maka angkutan pete-pete tersebut menjadi sarana transportasi utama Kota Makassar. Keberadaannya sangat diperlukan dan menjadi pilihan utama masyarakat. Kondisi tersebut berlangsung hingga munculnya angkutan umum berbasis online yang bermula pada tahun 2015.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kepemilikan dan pengelolaan pete-pete di Kota Makassar tahun 1990-2015?
2. Mengapa angkutan pete-pete menjadi sarana utama transportasi di Kota Makassar 1990-2015?

1.3 Batasan Masalah

Sebuah penelitian sejarah, sangat membutuhkan pengungkapan fakta tentang apa yang terjadi pada peristiwa di masa lalu. Oleh sebab itu, maka dalam sebuah penelitian dibutuhkan sebuah ruang lingkup lokasi yang terbatas, memiliki judul yang jelas, dan juga memiliki jangka waktu tertentu. Pada tulisan ini, penulis akan membahas mengenai perkembangan angkutan pete-pete sebagai sarana transportasi utama di Makassar dan bagaimana kepemilikan serta pengelolaan pete-pete di Kota tahun 1990-2015. Di dalam melakukan penelitian sejarah terdapat batasan dan juga batasan spasial, hal ini bertujuan untuk menjelaskan mengenai



persoalan apa yang akan di kaji, dan juga agar dalam suatu penelitian memiliki batas cakupan yang tidak terlalu luas.

Adapun batasan temporal pada penelitian ini yaitu pada tahun 1990-2015. Penulis mengambil periode tahun 1990-2015, karena pada tahun 1990 merupakan tahun dimana awal munculnya pate-pete kapsul yang dapat menunjang mobilitas warga kota makassar untuk melakukan aktivitasnya, dan peneliti membatasinya menjadi tahun 2015 karena pada tahun ini mulai muncul kendaraan umum berbasis online yang merupakan alternatif lain untuk angkutan umum sehingga kemudian mengambil peran angkutan pete-pete. Dan juga batas spasialnya, penulismengangkat batasan wilayah Makassar yang menjadi fokus penelitian ini.

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana kepemilikan dan pengelolaan pete-pete di Kota Makassar tahun 1990-2015.
2. Untuk mengetahui mengapa angkutan pete-pete menjadi sarana utama transportasi di Kota Makassar.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran atau pengetahuan baru tentang bagaimana keadaan mobilitas masyarakat di Makassar setelah munculnya alat transportasi pete-pete pada tahun 1990-2015 ini, mulai dari bagaimana perkembangan



pete-pete, sampai kepemilikan dan pengelolaan pete-pete yang sangat berpengaruh pada sistem mobilitas masyarakat Kota Makassar.

1.6 Tinjauan Pustaka

1.6.1 Penelitian Yang Relevan

Tinjauan pustaka dimaksudkan untuk membahas serta meninjau teori-teori terdahulu yang berhubungan dengan apa yang penulis telah teliti. Tinjauan pustaka ini dapat bersumber dari artikel ilmiah, buku, dan sumber-sumber lain yang relevan dengan bidang penelitian tertentu. Tujuan utama dari tinjauan pustaka adalah mensurvei literatur tentang sebuah topik, yang mana literatur-literatur inilah yang nantinya akan menjadi sebuah acuan bagi penulis untuk mengkaji menelaah serta menelusuri pokok permasalahan yang di bahas oleh penulis. Dengan adanya tinjauan pustaka ini, maka penulis ingin menunjukkan bahwa penulis memiliki pemahaman mendalam tentang subjek yang dibahas.

Berdasarkan buku Winarni yang berjudul *Makassar Dari Jendela Pete-pete* menjelaskan tentang peristiwa bagaimana pandangan penulis dalam melihat Makassar melalui pete-pete, mulai dari keadaan jalanan, bagaimana perilaku para sopir saat berada di jalan, bagaimana respon para pejalan kaki berkat adanya pete- pete dan lain sebagainya.



am buku Siregar Muchtarudin yang berjudul *Beberapa masalah ekonomi dan vent perangkutan*, menjelaskan mengenai bagaimana dan apa masalah-

masalah yang mungkin saja muncul jika tidak mengatur dengan benar struktur serta aturan-aturan yang seharusnya ada dalam dunia perangkutan yang bisa saja berpengaruh buruk pada masyarakat misalnya saja dalam hal ekonomi.

Dalam buku Faris Panghegar yang berjudul *Berebut Ruang : Dinamika Politik Trayek Angkot di Jakarta*, menjelaskan tentang pengelolaan angkot yang berada dalam kondisi relasi kuasa yang timpang, dimana para pengusaha yang memiliki modal besar adalah bos bagi trayek-trayek yang mereka bina.

Dalam Skripsi Aris Rusdwiyanto yang berjudul *Studi Kebutuhan Penumpang dan Penataan Jaringan Trayek Angkutan Kota (MPU) Jalur Terminal Krian di Kabupaten Sidoarjo*, menjelaskan tentang jumlah penumpang yang membutuhkan sarana angkutan kota yang ada di Kota Sidoarjo, juga Menghitung kebutuhan angkutan umum perkotaan di Kota Sidoarjo (Jalur Terminal Krian Sidoarjo).

Dalam skripsi Mhd Rizka Nur Adha yang berjudul *Analisis Dampak Adanya Ojek Online di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum (Studi Kasus : Pengguna Jasa Transportasi Umum di Kota Medan)*, Menjelaskan mengenai dampak keberadaan ojek online terhadap angkutan umum lainnya di wilayah perkotaan serta melihat perbandingan dari segi tarif antara ojek online dengan angkutan umum.



ing membedakan penelitian saya dengan penelitian sebelumnya adalah dimana
1 saya ini lebih berfokus kepada bagaimana perkembangan pete- pete sebagai

sarana mobilitas utama di Kota Makassar, serta bagaimana kepemilikan serta pengelolaan alat transportasi pete-pete pada tahun 1990-2015 ini.

1.6.2 Landasan Konseptual

Pengertian Alat transportasi menurut Siti Fatimah (2019), alat transportasi merupakan sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi. Alat transportasi memiliki ruang lingkup antara lain: lokasi, alat (teknologi), dan suatu keperluan untuk melakukan perpindahan.

Dari semua ruang lingkup itu, memiliki keterkaitan satu sama yang lain, yang mana dalam proses ini diperlukanlah suatu perencanaan agar ketiga ruang lingkup tersebut dapat berlangsung tanpa adanya permasalahan.

Pengertian angkutan umum menurut Warpani (1990), angkutan umum adalah angkutan yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Dimana angkutan umum ini bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan juga layak bagi



at. Pelayanan dan baik dan layak yang di maksudkan disini adalah pelayanan aman, murah, aman, dan juga cepat. Angkutan umum sangat dirasakan ya, hal ini karena semakin meningkatnya kesejahteraan masyarakat.

1.7 Metode Penelitian

Tahap awal yang dilakukan yaitu tahap dalam mengumpulkan data yang terkait dengan topik penelitian. Pada tahap ini dilakukan pencarian dan pengumpulan sumber yang berkaitan dengan masalah atau objek yang akan dikaji yaitu transportasi pete-pete pada kurun Tahun 1990-2015. Pengumpulan data ini melalui pengamatan langsung di Kantor Badan Arsip dan juga ke lokasi tempat berkumpulnya pete-pete di Makassar. Selain melakukan pengamatan secara langsung, dalam melakukan pengumpulan sumber juga bisa dengan mencari referensi dari buku, jurnal, arsip, ataupun bisa juga internet yang berhubungan dengan topik yang sedang diteliti.

Di kantor Badan Arsip ditemukan arsip tentang larangan kenaikan harga barang dan tarif, arsip tentang petunjuk teknis pelaksanaan perijinan mikrolet/pete-pete di wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, arsip tentang penyerahan urusan lalu lintas jalan kepada daerah tingkat I, dan arsip tentang tarif angkutan. Tidak hanya itu, dilakukan juga pengamatan ke lokasi tempat berkumpulnya pete-pete seperti di terminal, sekolah dan pasar-pasar. Hal ini dilakukan guna mengetahui bagaimana situasi pete-pete. Selain melakukan pengamatan ini juga dilakukan sekaligus untuk bisa mendapatkan narasumber yang bisa memberikan informasi relevan terkait topik penelitian. Dalam pengamatan langsung dan pencarian narasumber ini, Daeng Gassing de Sitaba dan Mansur Daeng tutu. Namun, dalam penelitian ini, masih dibutuhkan waktu untuk bisa

menemukan informan/narasumber lebih banyak lagi yang bersedia memberikan informasi terkait topik penelitian.



Dilakukan juga pengumpulan sumber dengan mendatangi kantor dinas perhubungan Kota Makassar untuk melihat mencari tahu mengenai retribusi izin trayek dan jumlah trayek pete-pete yang ada di Kota Makassar tahun 1990-2015. Selain mengumpulkan sumber dengan cara yang sudah di jelaskan di atas, pengumpulan sumber dengan cara wawancara juga perlu dilakukan untuk mendapatkan informasi lebih terkait dengan topik penelitian. Selain melakukan pengamatan secara langsung, dalam melakukan pengumpulan sumber juga bisa dengan mencari referensi dari buku, jurnal, arsip, ataupun bisa juga internet yang berhubungan dengan topik yang sedang di teliti.

Setelah melakukan pengumpulan data dan data telah terkumpul, selanjutnya dilakukan kritik sumber terhadap data-data yang telah di temukan. Hal ini bertujuan agar dapat memperoleh fakta-fakta yang sesubjektif mungkin, sehingga karya sejarah yang dihasilkan merupakan dari proses ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan, bukan hasil dari suatu fantasi maupun manipulasi.

Selanjutnya setelah melakukan kritik terhadap data yang terkumpul, selanjutnya di lakukan interpretasi, yang mana pada tahap ini menguraikan fakta di atas dari berbagai sumber atau data sehingga unsur-unsur terkecil dalam fakta tersebut menampakkan koherensinya. Sehingga setelah melakukan semua hal di atas maka dilakukan proses penyusunan fakta-fakta ilmiah dari berbagai sumber yang telah

sehingga menghasilkan suatu bentuk penulisan sejarah yang bersifat



kronologi atau memperhatikan urutan waktu kejadian, serta menggunakan bahasa yang mudah di pahami.

1.8 Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, penulis akan mengemukakan sistematika penulisan sebagai berikut yaitu :

1.**BAB I**, pada bab ini akan menjelaskan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, melakukan pembatasan dan perumusan masalah, tujuan dan juga kegunaan dari penelitian, kerangka teoritis yang digunakan untuk menarik hipotesis dan metode dan teknik pengumpulan data yang penulis gunakan.

2.**BAB II**, pada bab ini akan menjelaskan mengenai kondisi Kota Makassar, mulai dari kondisi geografis, kondisi penduduk, serta kondisi sosial ekonomi Kota Makassar

3.**BAB III**, pada bab ini menjelaskan bagaimana kepemilikan dan pengelolaan angkutan pete-pete di Kota Makassar.

4.**BAB IV**, pada bab ini menjelaskan tentang kebijakan pemerintah juga factor pendukung mikrolet/pete-pete sebagai sarana transportasi utama.

5.**BAB V**, pada bab penutup ini menjelaskan tentang kesimpulan dari perumusan masalah yang sudah dibahas pada bab-bab sebelumnya



BAB II

GAMBARAN UMUM KOTA MAKASSAR

2.1 Kondisi Geografis

Kota Makassar merupakan ibu kota provinsi Sulawesi Selatan, yang mana sebelum namanya disebut sebagai Makassar, sebelumnya bernama Ujung Pandang yang terletak di pantai barat. Luas wilayah Kota Makassar seluruhnya berjumlah kurang lebih 175,77 Km². Kecamatan terluas di Kota Makassar adalah Kecamatan Biringkanaya dengan luas 80,06 km² atau mencakup 45,55 persen dari luas Kota Makassar secara keseluruhan. Sedangkan, kecamatan dengan luas terkecil adalah Kecamatan Mariso dengan luas 1,82 km² atau hanya sebesar 1,04 persen dari luas Kota Makassar.⁸

Tabel 2.1 Luas daerah menurut kecamatan di Kota Makassar

Kode Wilayah	Kecamatan	Luas (km ²)	Presentase Terhadap Luas Kota Makassar
1	Mariso	1,82	1,04
2	Mamajang	2,25	1,28
3	Tamalate	29,44	16,75
4	Makassar	2,52	1,43
5	Ujung Pandang	2,63	1,50
6	Wajo	1,99	1,13
7	Bontoala	2,10	1,19
8	Ujung Tanah	5,94	3,38
9	Tallo	5,83	3,32
10	Panakkukang	41,19	23,43
11	Biringkanaya	80,06	45,55
Jumlah		175,77	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik. KotaMadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992.



Badan Pusat Statistik. *KotaMadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, hlm

Kota Makassar memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut :

1. Sebelah barat berbatasan dengan Selat Makassar
2. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Maros
3. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkajene Kepulauan
4. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa

Kota Makassar pada tahun 1990 terletak di daerah pantai yang memanjang pada bagian barat dan utara kota yang salah satunya berpotensi terhadap perikanan, mempunyai peluang untuk pengembangan usaha penangkapan ikan laut, pemeliharaan ikan tambak dan penggaraman. Kota Makassar juga merupakan sentra perdagangan hasil perikanan utamanya dari Kabupaten Pengkep, Maros, Gowa, dan Kabupaten Takalar. Sedangkan pada dataran rendah mulai dari tepi pantai sebelah barat dan melebar kearah timur sejauh kurang lebih 20 kilometer dan memanjang dari selatan ke utara merupakan daerah pengembang pemukiman, pertokoan, perkantoran, dan bahkan pengembang kawasan industri.

Di Kota Makassar terdapat 2 sungai yaitu sungai Jeneberang yang mengalir melintasi kabupaten Gowa dan bermuara pada bagian selatan dan juga sungai Tallo yang bermuara di bagian utara kota. Debit sungai Jeneberang sekitar 1-2m²/detik dan debit sungai Tallo pada musim kemarau kira-kira sekitar 0,5m²/detik.

Kota Makassar merupakan kota pesisir yang keadaan wilayahnya datar dan hanya sebagian kecil dataran tinggi yang terdapat di kecamatan Biringkanaya.

eseluruhan ketinggian dari permukaan laut untuk wilayah ini berkisar 25 meter dengan kemiringan tanah rata-rata 0-5 % kearah barat.



2.2 Keadaan Penduduk

2.2.1 Penyebaran Penduduk

Penduduk Kota Makassar tahun 1980 tercatat sebanyak 708.465 jiwa yang terdiri dari 357.304 laki-laki dan 351.161 perempuan.⁹ Mengalami kenaikan pada tahun 1990 tercatat sebanyak 944.372 jiwa yang terdiri dari 473.048 laki-laki dan 471.324 perempuan.¹⁰ Pada tahun 2000 jumlah penduduk di Kota Makassar tercatat mengalami kenaikan yaitu sebanyak 1.112.688 jiwa terdiri dari 547.687 laki-laki dan 565.001 perempuan.¹¹ Dan meningkat lagi pada tahun 2010 yaitu sebanyak 1.339.374 jiwa terdiri dari 661.379 laki-laki dan 677.995 perempuan.¹² Dan pada tahun 2015 naik lagi menjadi 1.449.401 jiwa yang terdiri dari 717.047 laki-laki dan 732.354 perempuan.¹³

Tabel 2.2 Jumlah penduduk menurut kecamatan di Kota Makassar

Kode	Kecamatan	Penduduk				
		1980	1990	2000	2010	2015
1	Mariso	52.685	55.607	51.491	55.875	58.815
2	Mamajang	71.560	67.929	59.689	58.998	60.779
3	Tamalate	99.502	199.650	130.777	170.878	190.694
4	Makassar	102.973	93.513	80.593	81.700	84.396
5	Ujung Pandang	44.102	38.192	27.254	26.904	28.278
6	Wajo	49.186	44.391	34.833	29.359	30.722

⁹ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983*, hlm 48.

¹⁰ Badan Pusat Statistik. *KotaMadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, hlm 25.



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2000*, hlm 19.

Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2011*, hlm 41.

Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2016*, hlm 65.

7	Bontoala	68.073	64.560	57.406	54.197	56.243
8	Ujung Tanah	42.514	45.229	44.373	46.688	48.882
9	Tallo	78.193	111.182	116.663	134.294	138.598
10	Panakkukang	68.022	150.758	124.861	141.382	146.968
11	Biringkanaya	31.655	73.361	96.057	167.741	196.612
12	Rappocini	-	-	128.637	151.091	162.539
13	Manggala	-	-	77.443	117.075	135.049
14	Tamalanrea	-	-	82.641	103.192	110.826
Jumlah		708.465	944.372	1.112.688	1.339.374	1.449.401

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983,1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011,2016.

Pada tahun 1990, penyebaran penduduk Kota Makassar dirinci menurut kecamatan, menunjukkan bahwa penduduk masih terkonsentrasi diwilayah kecamatan Tamalate, yaitu sebanyak 199.650 dari total penduduk, disusul kecamatan Panakkukang sebanyak 150.758 jiwa. Kecamatan Tallo sebanyak 111.182 jiwa, dan yang terendah adalah kecamatan Ujung Pandang sebanyak 38.192 jiwa yang tersebar pada daerah pedesaan (pinggiran kota) yaitu Kelurahan Barombong, Kelurahan Kondingareng, Kelurahan Barrang Caddi, Kelurahan Barrang Lompo, dan Kelurahan Daya.

Ditinjau dari kepadatan penduduk kecamatan Makassar adalah terpadat yaitu 39.308 jiwa per km persegi, disusul kecamatan Bontoala 32.567 jiwa per km persegi. Sedang kecamatan Biringkanaya merupakan kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah yaitu sekitar 971 jiwa per km², kemudian kecamatan Panakkukang yaitu 3.877 jiwa per km², Tamalate 7.168 jiwa per km² dan Ujung Tanah 8.065 per km². Wilayah-wilayah yang kepadatan penduduknya masih rendah



nasih memungkinkan untuk pengembangan daerah pemukiman terutama a) kecamatan yaitu Biringkanaya, Panakkukang, Tamalate, dan Ujung

2.2.2 Penduduk Menurut Angkatan Kerja

Penduduk Kota Makassar pada akhir desember 1980 sebanyak 708.465 jiwa, dari jumlah tersebut terdapat kelompok pencari kerja yang dirinci menurut tingkat pendidikan sebanyak 12.185. Kemudian naik pada tahun 1990 sebanyak 43.730 pencari kerja, pada tahun 2000 menurun sebanyak 22.235 pencari kerja, pada tahun 2010 menurun drastis sebanyak 2.631, kemudian mengalami kenaikan lagi pada tahun 2015 yaitu sebanyak 10.326 pencari kerja.

Tabel 2.3 Jumlah kelompok pencari kerja yang dirinci menurut tingkat pendidikan.

Pendidikan Tertinggi Yang Ditamatkan	1980	1990	2000	2010	2015
Sekolah dasar	2.797	105	2.547	8	9
SMTP	562	323	1.815	43	18
SMTA	7.307	231	6.934	4.369	4.534
Diploma I,II,III	904	139	1.732	2.032	1.412
Universitas	615	200	9.207	3.760	4.353
Jumlah	12.185	998	22.235	10.212	10.326

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983,1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011,2016.

Pada tahun 1980 juga, untuk pencari kerja yang telah ditempatkan menurut pendidikan di Kota Makassar sebanyak 3.090 orang, yang mana terdiri dari 2.074 orang laki-laki dan 1.016 orang perempuan. Kemudian pada tahun 1990 yang mana para pencari kerja yang ditempatkan menurut pendidikan di Kota Makassar sebanyak 998 orang, yang terdiri dari 666 laki-laki dan 332 perempuan. Pada tahun 2000 jumlah pencari kerja yang ditempatkan menurut pendidikan di Kota Makassar



sejumlah 7.288 orang yang terdiri dari 4.386 laki-laki dan 2.902 perempuan, sedikit yang ditempatkan jika dilihat dari banyaknya para pencari kerja pada

tahun ini. Sama halnya pada tahun 2010 jumlah pencari kerja yang di tempatkan menurut pendidikan di Kota Makassar yaitu sebanyak 2.631 orang, yang terdiri dari 1.497 laki-laki dan 1.134 perempuan juga lebih sedikit jika dilihat berdasarkan jumlah pencari kerja. Kemudian pada tahun 2015 jumlah pencari kerja yang ditempatkan menurut pendidikan di Kota Makassar sebanyak 8.315 orang yang terdiri dari 2.662 laki-laki dan 5.653 perempuan.

Disamping itu, jumlah para pencari kerja yang belum di tempatkan berdasarkan pendidikannya mengalami peningkatan pada tahun 1980-1990. Pada tahun 1980, para pencari kerja yang belum di tempatkan di Kota Makassar hanya sekitar 2.086 orang terdiri dari 1.583 orang laki-laki dan 503 orang perempuan, kemudian mengalami peningkatan pada tahun 1990 yang mana jumlah para pekerja yang belum ditempatkan menurut pendidikan sebanyak 15.238 orang terdiri dari 9.498 laki-laki dan 5.740 perempuan. Kemudian mengalami penurunan kembali pada tahun 2000 yang mana pencari kerja yang belum di tempatkan menurut pendidikan sebanyak 14.947 orang terdiri dari 6.277 laki-laki dan 8.670 perempuan. Dan kembali mengalami penurunan pada tahun 2010 yang mana para pencari kerja yang belum di tempatkan menurut pendidikan sebanyak 10.688 terdiri dari 4.963 laki-laki dan 5.725 perempuan. Dan mengalami peningkatan lagi pada tahun 2015 yang mana sebanyak 14.749 orang yang belum ditempatkan menurut pendidikannya.



ditutup dengan jumlah pencari kerja yang di hapuskan menurut tingkat pendidikan di Kota Makassar pada tahun 1980 hanya sebanyak 12.800 orang terdiri dari 8 laki-laki dan 4.172 perempuan. Kemudian mengalami kenaikan pada

tahun 1990 yang mana sebanyak 43.730 orang terdiri dari 25.352 laki-laki dan 18.378 perempuan. Kemudian mengalami penurunan pada tahun 2010 yaitu sebanyak 2.773 orang yang terdiri dari 1.217 laki-laki dan 1.556 perempuan. Juga pada tahun 2015 mengalami penurunan yaitu sebanyak 2.228 orang yang terdiri dari 1.066 laki-laki dan 1.162 perempuan.

2.3 Kondisi Sosial Ekonomi

2.3.1 Kondisi Sosial

a. pendidikan

Pendidikan di Kota Makassar merupakan satu hal yang berdasarkan Pancasila dan bertujuan untuk meningkatkan serta mempertinggi ketakwaan terhadap Tuhan yang Maha Esa, kecermatan, keterampilan, budi pekerti, kepribadian, dan semangat kebangsaan, sehingga hal ini dapat menjadikan tumbuhnya manusia-manusia yang mampu membangun dirinya sendiri serta bersama-sama dalam bertanggung jawab atas pembangunan bangsa.

Dalam hal ini, kebijaksanaan yang dilakukan adalah dengan menyediakan fasilitas pendidikan, berikut fasilitas pendidikan yang disediakan di Kota Makassar pada tahun 1980-2015 :

- a. Tingkat taman kanak-kanak, pada tahun 1980 terdapat 108 buah taman kanak-kanak dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 7.687



orang dan guru sebanyak 444 orang.¹⁴ Pada tahun 1990, terdapat 161 buah taman kanak-kanak dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 8.198 orang dan guru sebanyak 732 orang.¹⁵ Pada tahun 2000 terdapat 206 buah taman kanak-kanak dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 11.453 orang dan guru sebanyak 859 orang.¹⁶ Pada tahun 2010 terdapat 341 buah taman kanak-kanak dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 14.586 orang dan guru sebanyak 1.867 orang.¹⁷

- b. Tingkat SD pada tahun 1980, terdapat 320 buah sekolah dasar yang ada di Kota Makassar baik negeri, inpres, maupun swasta, ini merupakan total SD dari seluruh kecamatan yang ada di Kota Makassar. Juga memiliki murid sebanyak 66.462 orang dan guru sebanyak 3.691 orang dari SD Negeri, sebanyak 33.217 murid dan guru sebanyak 2.270 dari SD Inpres, dan sebanyak 19.069 murid dan guru sebanyak 799 dari SD Swasta. Pada tahun 1990, terdapat 445 sekolah dasar dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 127.041 orang dan guru sebanyak 4.743 orang. Pada tahun 2000, terdapat 481 sekolah dasar dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 128.119 orang dan guru sebanyak 4.555 orang. Pada tahun

¹⁴ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983*, hlm 98.

¹⁵ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, hlm 45.



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2000*, hlm 35.

Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2011*, hlm 116.

2010, terdapat 452 sekolah dasar dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 144.499 orang dan guru sebanyak 6.033 orang. Pada tahun 2015, terdapat 489 sekolah dasar dari total semua kecamatan, memiliki murid sebanyak 145.300 orang dan guru sebanyak 6.865 orang.¹⁸

- c. Pada tingkat Madrasah, pada tahun 1980 terdapat 57 buah madrasah di Kota Makassar baik itu madrasah Ibtidaiyah, tsanawiyah, dan aliyah, ini merupakan total madrasah dari seluruh kecamatan yang ada di Kota Makassar dengan jumlah guru sebanyak 609 orang. Pada tahun 1990, terdapat 72 buah madrasah dengan jumlah guru sebanyak 192 orang.
- d. Pada tingkat SMTP, pada tahun 1980 terdapat 133 buah SMTP yang ada di Kota Makassar berdasarkan total semua kecamatan baik itu dari SMTP negeri, bersubsidi, berbantuan, dan juga swasta, memiliki murid sebanyak 33.974 orang dan guru sebanyak 5.281 orang. Pada tahun 1990, terdapat 181 buah SMTP dengan jumlah murid sebanyak 46.956 orang dan guru sebanyak 3.794 orang. Pada tahun 2000, terdapat 165 buah SMTP dengan jumlah murid sebanyak 58.060 orang dan guru sebanyak 3.649 orang. Pada tahun 2010, terdapat 179 buah SMTP dengan jumlah murid sebanyak 61.107 orang dan guru sebanyak 4.268 orang. Dan pada tahun 2015, terdapat 192 buah SMTP dengan jumlah murid sebanyak 62.758 orang dan guru sebanyak 3.984 orang.
- e. Pada tingkat SMTA pada tahun 1980, terdapat 97 buah SMTA dari semua kecamatan yang ada di Kota Makassar, dengan jumlah murid sebanyak



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2016*, hlm 94.

33.610 orang dan guru sebanyak 1.994 orang. Pada tahun 1990, terdapat 163 buah SMTA dari semua kecamatan yang ada di Kota Makassar, dengan jumlah murid sebanyak 54.178 orang dan guru sebanyak 4.220 orang. Pada tahun 2000, terdapat 168 buah SMTA dari semua kecamatan yang ada di Kota Makassar, dengan jumlah murid sebanyak 53.664 orang dan guru sebanyak 4.493 orang. Pada tahun 2010, terdapat 116 buah SMTA dari semua kecamatan yang ada di Kota Makassar, dengan jumlah murid sebanyak 35.567 orang dan guru sebanyak 5.595 orang. Pada tahun 2015, terdapat 262 buah SMTA dari semua kecamatan yang ada di Kota Makassar, dengan jumlah murid sebanyak 73.367 orang dan guru sebanyak 3.772 orang.

- f. Tingkat Universitas pada tahun 1980, pada Universitas Hasanuddin terdapat 13.592 mahasiswa yang merupakan total fakultas yang ada saat itu yaitu fakultas ekonomi, hukum, sains, kedokteran umum, petanian, peternakan, sastra, fisipol, teknik, kedokteran gigi, kesehatan masyarakat, dengan 588 jumlah tenaga pengajar. Sedangkan pada IKIP terdapat 14.205 mahasiswa yang merupakan total dari 6 fakultas yang ada. IAIN Alaudin dengan jumlah mahasiswa sebanyak 3.426 berdasarkan total dari 4 fakultas yang ada dengan jumlah tenaga pengajar sebanyak 363 orang. Dan juga perguruan tinggi agama islam swasta seperti UMI Ujung pandang UNIZAL ujung pandang dengan jumlah mahasiswa sebanyak 452 orang. Serta STIA AN RI Ujung pandang dengan 79 mahasiswa pada tingkat akademi, dan ada tingkat doctoral sebanyak 163 mahasiswa. Sedangkan pada tahun



1990, pada Universitas Hasanuddin terdapat mahasiswa sebanyak 20.739 mahasiswa hal ini berdasarkan total dari 17 fakultas yang ada yaitu sastra, hukum, ekonomi, fisipol, kedokteran umum, kesehatan masyarakat, kedokteran gigi, pertanian, peternakan, MIPA, teknik, ilmu sosial, teknologi, politeknik teknologi, politeknik pertanian, D2 (MIPA), dan teknik kelautan, dengan jumlah tenaga pengajar sebanyak 1.554 orang. IKIP dengan jumlah mahasiswa sebanyak 9.373 orang berdasarkan total dari 6 fakultas yang ada pada saat itu yaitu FIP, FPBS, FPMIPA, FPIPS, FPTK Dan FPOK dan dengan jumlah tenaga pengajar sebanyak 1.165. IAIN Alauddin dengan jumlah mahasiswa sebanyak 10.757 orang dan dengan jumlah tenaga pengajar sebanyak 120 orang. Serta pada STIA LAN RI Ujung Pandang dengan jumlah mahasiswanya sebanyak 741 orang.

b. Kesehatan

Pada bidang kesehatan di Kota Makassar ini diarahkan agar pelayanan kesehatan menjadi lebih luas, lebih merata, serta dapat terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Kesehatan merupakan bagian yang terpenting dan diharapkan mampu menghasilkan tingkat kesehatan yang tinggi dan mampu menjadikan setiap orang untuk hidup secara produktif.

Penyediaan sarana pelayanan kesehatan berupa rumah sakit, puskesmas, dan tenaga kesehatan lainnya, yang semakin di tingkatkan jumlahnya sesuai dengan pentahapannya. Tidak hanya itu, penyediaan obat-obatan, alat-alat



kesehatan, pemberantasan penyakit menular dan penyuluhan di bidang kesehatan juga terus di tingkatkan.

Pada tahun 1980 jumlah sarana pelayanan kesehatan di Kota Makassar telah tersedia rumah sakit sebanyak 15 buah, rumah sakit bersalin sebanyak 30 buah, poliklinik sebanyak 59 buah, serta puskesmas sebanyak 15 buah.¹⁹ Adapun sarana pelayanan kesehatan di Kota Makassar pada tahun 1990, tersedia berupa rumah sakit sebanyak 11 buah, puskesmas 33 buah, rumah bersalin 16 buah, poliklinik 74 buah, dan BKIA (badan kesehatan ibu dan anak) sebanyak 33 buah, serta jumlah apotek yang tercatat sebanyak 98 buah.²⁰ Pada tahun 2000, tersedia berupa rumah sakit sebanyak 16 buah, puskesmas 35 buah, rumah bersalin 19 buah, dan poliklinik 74 buah.²¹ Pada tahun 2010, tersedia berupa rumah sakit sebanyak 16 buah, puskesmas 82 buah, rumah bersalin 12 buah, dan poliklinik 37 buah, serta jumlah apotek yang tercatat sebanyak 186 buah.²² Kemudian pada tahun 2015, tersedia berupa rumah sakit sebanyak 19 buah, puskesmas 84 buah, rumah bersalin 22 buah, dan poliklinik 37 buah, serta jumlah apotek yang tercatat sebanyak 583 buah.²³

¹⁹ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983*, hlm 193-194.

²⁰ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, hlm 83.



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2000*, hlm 70.

Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2011*, hlm 143-144.

Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2011*, hlm 102-103.

Tabel 2.4 Banyaknya sarana kesehatan menurut kepemilikan tahun 1990-2015.

Sarana Kesehatan	1980	1990	2000	2010	2015
Rumah sakit umum/ rumah sakit khusus	15	14	16	16	19
Rumah bersalin	30	16	19	12	22
poliklinik	59	74	74	37	37
Puskesmas	15	33	35	82	84
BKIA	-	33	15	-	-
Apotek	-	98	-	186	583
Jumlah	119	268	196	333	595

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983,1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011,2016.

c. Kriminalitas

Keamanan dan ketertiban, merupakan salah satu pendorong terjadinya proses pembangunan. Terjadinya masalah kriminalitas kemungkinan disebabkan antara lain karena penambahan penduduk dan banyaknya pengangguran. Kedua hal tersebut akan menimbulkan kerawanan sosial karena para penganggur diuntut untuk memenuhi kehidupan hidupnya, maka dari itu kemudian timbullah keinginan untuk melakukan tindakan kejahatan berupa pencurian, pembunuhan dan kejahatan lainnya. Pada tahun 1980 tercatat jumlah narapidana sebanyak 597 orang. Pada tahun 1990 tercatat terdapat jumlah nara pidana sebanyak 640 narapidana. Pada tahun 2000 terdapat 197 narapidana. Kemudian pada tahun 2010 terdapat 498 narapidana.



Tabel 2.5 Banyaknya lembaga permasyarakatan, kapasitas dan narapidana /tahanan di lembaga permasyarakatan kelas I pada tahun 1990-2015.

Tahun	Lembaga per Masyarakat	Rumah Tahanan Negara	Kapasitas	Narapidana	Tahanan	Jumlah
1980	1	1	538	597	7	604
1990	1	1	538	640	2	642
2000	1	-	598	197	7	204
2010	1	-	740	498	7	505
2015	1	-	650	714	4	718

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983,1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011,2016.

Tabel 2.6 Banyaknya narapidana di lembaga permasyarakatan kelas I menurut jenis hukuman tahun 1980-2010.

Jenis Hukuman	1980	1990	2000	2010
Pidana Mati	-	-	-	1
Seumur Hidup	2	7	2	6
Lebih Dari 1 Tahun	271	624	194	490
3 Bulan s/d 1 Tahun	67	8	-	2
1 Hri s/d 1 bulan	-	1	-	-
Kurang dari 3 bulan	16	-	-	-
Jumlah	356	640	204	499

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983,1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011.

d. Agama

Penduduk Kota Makassar yang berjumlah 944.372 jiwa pada tahun 1990 diantaranya 87,46 % beragama islam, sedangkan 12,54% ,menganut berbagai jenis agama lain. Jumlah penduduk yang beragama islam pada tahun 1990 sebanyak 87,46%, protestan 7,19%, katolik 2,56%, hindu 0,47% dan budha 2,32%.



adalah penduduk menurut agama yang dirinci tiap kecamatan di Kota Makassar pada tahun 1980 tercatat sebanyak 708.465 orang yang mana terdiri dari

618.930 Islam, 24.435 Katolik, 64.900 Kristen, 2.597 Hindu, dan 25.297 Budha.²⁴ Tahun 1990 tercatat sebanyak 944.372 orang yang mana terdiri dari 818.986 Islam, 25.638 Katolik, 71.935 Kristen, 4.736 Hindu, dan 23.077 Budha.²⁵ Tahun 2000 tercatat sebanyak 1.200.658 orang yang mana terdiri dari 1.064.355 Islam, 386.416 Katolik, 73.089 Kristen, 6.518 Hindu, dan 18.280 Budha.²⁶

Jumlah tempat peribadatan menurut agama di tiap kecamatan pada tahun 1980, yaitu mesjid sebanyak 354 buah, langgar sebanyak 18 buah, mushallah sebanyak 43 buah, gereja untuk agama protestan sebanyak 77 buah, untuk katholik sebanyak 12 buah, pura sebanyak 4 buah, dan kelengteng sebanyak 4 buah. Tahun 1990, terdapat mesjid sebanyak 368 buah, langgar sebanyak 16 buah, mushallah sebanyak 53 buah, gereje untuk agama protestan sebanyak 79 buah, untuk katholik sebanyak 11 buah, pura sebanyak 2 buah, dan klinteng sebanyak 4 buah. Tahun 2000, terdapat mesjid sebanyak 592 buah, mushallah sebanyak 98 buah, gereja untuk agama protestan sebanyak 70 buah, untuk katholik sebanyak 16 buah, pura Hindu sebanyak 1 buah, klinteng sebanyak 4 buah, dan wihara Budha 3 buah. Tahun 2015, terdapat mesjid sebanyak 1.109 buah, mushallah sebanyak 109 buah,

²⁴ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983*, hlm 222.

²⁵ Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, hlm



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2000*, hlm 84.

gereja untuk agama protestan sebanyak 9 buah, untuk katholik sebanyak 134 buah, pura sebanyak 2 buah, klenteng sebanyak 1 buah, dan wihara Budha 26 buah.

2.3.2 Kondisi Ekonomi

a. industri

Sektor industri merupakan salah satu sektor yang potensial untuk mempercepat laju pertumbuhan ekonomi, dengan adanya perkembangan pada bidang sektor industri akan menunjang produktivitas sektor-sektor yang lainnya. Jumlah perusahaan sektor industri di Kota Makassar pada tahun 1980 sebanyak 1.629 Perusahaan Industri Kecil dengan jumlah pekerja 13.899 orang, 358 Perusahaan Aneka Industri dengan jumlah pekerja 3.775 orang, 9 Perusahaan Industri Logam Dasar dengan jumlah pekerja 850 orang, dan 1 Perusahaan Industri Kimia Dasar dengan jumlah pekerja sebanyak 88 orang.²⁷

Pertama Perusahaan Industri Kecil, memiliki nilai investasi sebesar Rp18.854.327, memiliki nilai bahan baku sebesar Rp 39.121.082, nilai produksi Rp58.804.672, serta memiliki nilai tambah sebanyak Rp 19.643.684. Kedua, perusahaan Aneka Industri memiliki nilai investasi sebesar Rp 22.149.436, memiliki nilai bahan baku sebesar Rp 33.056.239, nilai produksi Rp 48.242.660, serta memiliki nilai tambah sebanyak Rp 15.286.235. Ketiga, Perusahaan Industri Logam Dasar memiliki nilai investasi sebesar Rp 10.133.875, memiliki nilai bahan



Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983*, n 239-241.

baku sebesar Rp 18.389.355, nilai produksi Rp 22.746.989, serta memiliki nilai tambah sebanyak Rp 4.357.594. Terakhir, Perusahaan Industri Kimia Dasar yang memiliki nilai investasi sebesar Rp322.000, nilai bahan baku Rp 3.701, nilai produksi Rp383.848, serta nilai tambah Rp 380.148.²⁸

Kemudian pada tahun 1990, jumlah perusahaan pada Perusahaan Industri Kecil mengalami peningkatan yaitu sebanyak 1.951 dengan jumlah pekerja sebanyak 17.477 orang. Untuk Perusahaan Aneka Industri sendiri mengalami penurunan yang mana pada tahun 1990 hanya tersisa 233 cabang industri dengan jumlah pekerja sebanyak 14.323 orang. Kemudian pada Perusahaan Logam juga mengalami kenaikan yaitu sebanyak 23 cabang dengan jumlah pekerja sebanyak 1.433 orang. Sama halnya dengan kedua perusahaan yang mengalami peningkatan, pada Perusahaan Industri Kimia Dasar juga mengalami peningkatan yang memiliki sebanyak 10 cabang dengan jumlah pekerja sebanyak 182 orang.²⁹

Pada tahun 2000, jumlah perusahaan pada Perusahaan Industri Kecil mengalami peningkatan yaitu sebanyak 3.761 dengan jumlah pekerja sebanyak 28.212 orang. Untuk Perusahaan Aneka Industri sendiri mengalami peningkatan yang mana pada tahun 2000 terdapat 501 cabang industri dengan jumlah pekerja sebanyak 5.611 orang. Kemudian pada Perusahaan Logam juga mengalami kenaikan yaitu sebanyak 1.720 cabang dengan jumlah pekerja sebanyak 9.040 orang. Pada Perusahaan industri hasil pertanian dan kehutanan sebanyak 1.540



bid, hlm 242-243.

Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, n 175.

cabang dengan jumlah pekerja sebanyak 13.561 orang. Sama halnya dengan kedua Perusahaan Industri Menengah/Besar juga mengalami peningkatan, pada Perusahaan Industri Kimia Menengah juga mengalami peningkatan yang memiliki sebanyak 75 cabang dengan jumlah pekerja sebanyak 2.228 orang, Perusahaan Aneka Industri Menengah sebanyak 7 cabang dan 116 pekerja, dan Perusahaan Industri Hasil Pertanian dan Kehutanan sebanyak 124 cabang dan 12.925 pekerja.³⁰

Pada tahun 2010, jumlah perusahaan untuk Perusahaan Aneka Industri sendiri mengalami penurunan drastis yang mana pada tahun 2010 hanya terdapat 22 cabang industri dengan jumlah pekerja sebanyak 394 orang. Pada Perusahaan industri Kimia dan Logam hanya sebanyak 16 cabang dengan jumlah pekerja sebanyak 288 orang.

Pada tahun 2015 perusahaan-perusahaan semakin terbagi menjadi beberapa industri diantaranya Industri Makanan yang memiliki 24 cabang dengan 325 pekerja, Industri Minuman yang memiliki 5 cabang dengan 129 pekerja, Industri Pakaian Jadi yang memiliki 2 cabang dengan 6 pekerja, Industri Kayu (barang yang terbuat dari kayu) memiliki 1 cabang dengan 11 pekerja, Industri Percetakan yang memiliki 7 cabang dengan 41 pekerja, Industri Kertas dan Barang Dari Kertas yang memiliki 3 cabang dengan 22 pekerja, Industri Karet dengan 2 cabang dan 19 pekerja, Industri Kendaraan bermotor dengan 1 cabang dan 11 pekerja, Industri Angkutan dengan 1 cabang dan 11 pekerja, Furniture dengan 3 cabang dan 96



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2000*, op.cit.hlm 167.

pekerja, Pengelolaan 1 cabang dan 7 pekerja, Jasa Reparasi 3 cabang dan 22 pekerja, serta Jasa pengepakan 3 cabang dengan 57 pekerja.³¹

b. perhubungan

Perhubungan memegang peran penting dalam rangka memperlancar arus penumpang, barang, dan jasa. Hal ini makin terasa pentingnya mengingat Kota Makassar sebagai Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan yang merupakan pusat konsentrasi penduduk, kegiatan sosial, ekonomi dan kegiatan lainnya.

Perhubungan darat di Kota Makassar yang penting adalah angkutan jalan raya yang juga ditunjang oleh prasarana jalan. Panjang jalan pada tahun 1980 tercatat jalan sepanjang 736 km, dengan jenis permukaan jalan yang di aspal 513 km, kerikil 28km, dan tanah 195km. Dengan kondisi jalan yang baik 374km, sedang 103km, yang mengalami kerusakan 35km, serta yang mengalami kerusakan berat 223km. kemudian panjang jalan di Kota Makassar ini pun mengalami peningkatan pada tahun 1990 yaitu sepanjang 803km, dengan jenis permukaan yang di aspal sepanjang 734km, di krikil 35km, serta yang hanya menggunakan tanah sepanjang 34km.³²

Pada tahun 1980 jumlah kendaraan yang pertama kali diuji yaitu micro bis sebanyak 201 buah, bis besar sebanyak 132 buah, truck sebanyak 567 buah, pick up sebanyak 1.291 buah, mobil tangki sebanyak 37 buah, gandengan sebanyak 6



Badan Pusat Statistik. *Kota Makassar Dalam Angka 2016*, op.cit.hlm 128.

Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983*, n 269.

buah, dan mobil penumpang sebanyak 82 buah. Sementara itu jumlah kendaraan yang wajib di uji sebanyak 14.818 buah, yang mana terdiri dari 749 mobil penumpang, 1.451 mobil bis, 12.394 mobil barang, 15 kereta tempelan dan 209 kereta gandengan.³³ Kemudian saat diuji kembali pada tahun 1990, jumlah kendaraan yang di uji yaitu 5.872 mobil penumpang, 1.993 mobil bis, 5.495 mobil truck, 10.572 pick up, 411 mobil tangki, dan 47 tempelan. Sedangkan untuk jumlah kendaraan yang wajib diuji yaitu 4.473 mobil penumpang, 1.478 mobil bis, 3.039 mobil truck, 234 mobil tangki, 6.684 pick up, 18 gandengan, dan 19 tempelan. Tahun 2000, jumlah kendaraan mobil penumpang sebanyak 4.603, 6.382 mobil bis, 5.229 mobil truk, 7.711 pick up, 190 mobil tangki, dan 162 tempelan. Tahun 2010 jumlah kendaraan yang di uji 2.634 mobil penumpang, 6.607 mobil bus, 8.327 mobil truk, 14.621 pick up, 235 mobil tangki, dan 186 tempelan.³⁴

Pada perhubungan laut yang ada adalah pelabuhan Makassar yang merupakan pelabuhan samudera serta memiliki 4 area pelayanan bongkat muat yakni dermaga hatta, sukarno, paotere, dan dermaga pangkalan perahu hasanuddin. Sarana angkutan laut merupakan sarana vital bagi perekonomian Kota Makassar. Peran tersebut dapat dilihat dari perkembangan arus angkutan laut dalam negeri maupun luar negeri.

Pada sektor angkutan laut, jumlah kunjungan kapal di pelabuhan Makassar pada tahun 1980 tercatat sebanyak 3.263 unit, pada tahun 1990 naik menjadi 5.525



bid, hlm 260-262.

Badan Pusat Statistik. *Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992*, n 205-206.

unit, pada tahun 2000 turun menjadi 5.138 unit, pada tahun 2010 menurun lagi menjadi 5.088. Pada periode 1980-2010 bongkar muat barang angkutan dalam negeri telah mengalami peningkatan yang memadai. Pada tahun 1980 jumlah barang yang di bongkar tercatat sebanyak 780.949 ton, kemudian menjadi 2.211.743 ton pada tahun 1990, pada tahun 2000 jumlah barang yang di bongkar tercatat sebanyak 3.200.552 ton, kemudian naik lagi menjadi 4.261.178 ton pada tahun 2010. Begitu pula dengan barang-barang yang dimuat pada tahun 1980 tercatat sebanyak 587.065 ton menjadi 919.014 ton pada tahun 1990, naik menjadi 1.600.108 ton pada tahun 2000, menjadi 2.700.854 ton pada tahun 2010.

Dalam periode yang sama barang yang dibongkar melalui angkutan luar negeri mengalami perkembangan yang baik. Yang mana pada tahun 1980 jumlah barang yang di bongkar sebanyak 659.798 ton, menjadi 272.937 ton pada tahun 1990. Sementara itu barang yang dimuat pada tahun 1980 sebanyak 153.420 ton, menjadi 323.488 ton pada tahun 1990. Jumlah bongkar muat pada tahun 2000 sebanyak 1.513.918 ton, turun menjadi 515.221 ton pada tahun 2010.

c. perdagangan

Sektor perdagangan di Kota Makassar mempunyai kaitan yang erat dengan aktivitas ekspor impor dan juga usaha. Pelabuhan yaitu lalu lintas bongkar muat barang angkutan dalam negeri maupun luar negeri. Perkembangan volume ekspor melalui pelabuhan Makassar pada tahun 1980-1990 terjadi penurunan yaitu pada

80 terdapat sebanyak 552.776 menjadi 323.488 ton pada tahun 1990.

Volume impor pada kurun waktu 1980-1990 mengalami penurunan yaitu



pada tahun 1980 terdapat sebanyak 848.186 ton menjadi 272.937 ton pada tahun 1990 dan kemudian naik lagi pada tahun 2000 menjadi 1.513.918 ton

Jumlah perusahaan yang memperoleh surat izin usaha perdagangan di Kota Makassar sebanyak 735 usaha yang terdiri dari 3 golongan usaha yaitu perusahaan besar, perusahaan menengah dan perusahaan kecil. Yang terdiri dari beberapa bentuk perusahaan yaitu perseroan terbatas, yang mana pada tahun 1990 sebanyak 194. Koperasi, yang mana pada berdasarkan jenisnya pada tahun 1980 terdapat sebanyak 11 menjadi 23 pada tahun 1990, meningkat lagi menjadi 24 pada tahun 2000, 25 pada tahun 2010.

Untuk koperasi sendiri juga memiliki beberapa jenis koperasi baik yang berbadan hukum maupun yang belum berbadan hukum diantaranya Koperasi Pegawai Negeri yang berjumlah 145, yang terdiri dari 144 koperasi yang berbadan hukum dan 1 yang belum berbadan hukum. Koperasi Abri, yang berjumlah 41, yang terdiri dari 40 koperasi berbadan hukum dan 1 yang belum berbadan hukum. Koperasi Simpan Pinjam yang berjumlah 17, yang terdiri dari 16 yang berbadan hukum dan 1 yang belum berbadan hukum. Koperasi Serba Usaha yang berjumlah 18, yang terdiri dari 17 yang berbadan hukum dan 1 yang belum berbadan hukum. Koperasi Pensiunan yang berjumlah 7 yang sudah termasuk berbadan hukum. Koperasi Wanita yang berjumlah 10 yang sudah termasuk berbadan hukum. Koperasi Angkutan yang berjumlah 6 yang mana 5 yang berbadan hukum dan 1



um berbadan hukum.

Tabel 2.7 Perkembangan jumlah koperasi menurut baik yang berbadan hukum maupun yang belum berbadan hukum di Kota Makassar tahun 1980-2010.

Jenis Koperasi	Banyaknya			
	1980	1990	2000	2010
KUD	8	8	5	5
Koperasi ABRI	33	41	40	37
Koperasi Pegawai Negeri	75	145	177	312
Koperasi Pedagang Pasar	7	10	14	14
Koeprasi Ped.Kaki Lima		-	3	6
Koperasi Wanita	16	10	18	50
Koperasi Karyawan	21	92	178	197
Koperasi Jasa-Jasa	26	6	6	-
Koperasi Serba Usaha	15	18	310	470
Koperasi Pensiunan	11	7	6	5
Koperasi Sekolah/Mahasiswa	8	78	13	16
Koperasi Lainnya	16	-	61	229
Koperasi Simpan Pinjam	-	17	22	51
Koperasi Angkutan	-	6	12	12
Koperasi Perikanan	-	2	3	8
Koperasi Industri	-	11	16	17
Koperasi Peternakan	-	3	1	6
Koperasi Pemuda	-	2	8	8
Koperasi Santri	-	2	6	7
PKPN	-	1	1	1
Koperasi Perumahan	-	-	2	2
Koperasi KOPTI	-	-	-	1
Koperasi Konsumsi	-	2	-	-
Koperasi Bank Pasar	-	1	-	-
Koperasi Cacat Veteran	-	1	-	-
Koperasi Makassar Karya	-	1	-	-
Jumlah	237	464	902	1.454

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1983,1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011.

Tabel 2.8 Jumlah koperasi menurut kecamatan di Kota Makassar 1990-2015.

Kecamatan	1990	2000	2010	2015
Mariso	39	59	85	87
Mamajang	35	22	71	92
Tamalate	81	78	200	176
Makassar	35	58	83	91
Ujung pandang	60	92	100	112



Wajo	38	35	54	53
Bontoala	33	34	51	55
Ujung tanah	16	29	34	49
Tallo	33	37	64	71
Panakkukang	47	111	193	211
Biringkanaya	45	80	125	144
Rappocini	-	95	199	198
Manggala	-	26	80	90
Tamalanrea	-	51	80	99
Jumlah	464	859	1.454	1.528

Sumber : Badan Pusat Statistik. Kotamadya Ujung Pandang Dalam Angka 1992., Badan Pusat Statistik. Kota Makassar Dalam Angka 2000,2011.

2.4 Transportasi Umum di Kota Makassar

Pada awalnya, transportasi dilakukan oleh orang dengan menggunakan tangan dan kaki. Kaki digunakan untuk memindahkan diri dari satu tempat ketempat yang lain dan tangan untuk memegang barang yang mungkin saja diletakkan di atas kepala, diatas pundak atau dijinjing. Hal tersebut telah dilakukan oleh seluruh masyarakat selama ratusan tahun. Setelah adanya inovasi dalam transportasi, maka kemudian pengangkutan barang dilakukan menggunakan pikulan atau tandu, kemudian setelah manusia mulai mengenal penjinakan hewan untuk dijadikan sebagai alat transportasi yang mana hewan yang dijadikan sebagai alat transportasi pada saat awal yaitu kuda, sapi, unta, dan yang lain sebangsanya.

Manusia menempatkan barang-barang bawaannya pada hewan-hewan tersebut atau bahkan manusia itu sendiri yang naik keatas hewan tersebut dan hanya tinggal mengarahkan hewan tersebut akan kemana arah tujuan. Ketika barang yang ngkut berukuran sangat berat dan besar, manusia pada saat itu menyimpan pisi alat transportasi hewan tersebut dengan bantal atau selimut yang tebal,



dengan demikian tenaga yang di perlukan untuk memindahkan benda menjadi jauh lebih kecil.³⁵

Gambar 2.1 Kuda yang digunakan untuk membawa barang.



Sumber : ANRI,KIT 007/056.³⁶

Sebelum penemuan roda, beban yang berat diangkut dengan eretan atau kereta luncur atau diletakkan diatas semacam rakit diatas batang-batang kayu yang diletakkan melintang diatas tanah, beberapa orang kemudian menarik dari depan dan beberapa orang lagi mendorong dari belakang.

Perkembangan selanjutnya yang lebih krusial adalah mulai ditemukannya roda yang terjadi secara tersendiri di berbagai tempat dan waktu yang berbeda. Penemuan roda terjadi pada tahun sekitar 3200SM yang digunakan untuk mempermudah memindahkan suatu barang di daerah Mesopotamia (sekarang Irak).³⁷ Namun, hasil penelitian mengenai penemuan roda, merujuk pada proses yang terjadi di Mesopotamia dipergunakan cap silinder dari batu yang memiliki

³⁵ ANRI, *Naskah Sumber Arsip Moda Transportasi Tradisional*. 2017, hlm 06. bid, hlm 41-42.



ejarah Penemuan Roda, Alat Tembikar yang Lahir dari Zaman Neolitikum all - Kompas.com

desain pada dindingnya. Apabila silinder itu di gelindingkan diatas lempengan tanah liat yang masih lunak, maka silinder akan meninggalkan desain yang dimilikinya pada lempengan tanah liat tersebut. Hal ini membuktikan bahwa pada saat itu orang-orang Mesopotamia sudah mengetahui prinsip kerja gerak lingkaran. Dengan lahirnya teknologi roda, dimulailah pengembangan kereta kendaraan transportasi orang maupun barang dengan memanfaatkan hewan dan roda.³⁸

Dunia otomotif dimulai di Eropa, yang kemudian menyebar keseluruh dunia. Beberapa negara mulai mengembangkan kendaraan yang sesuai dengan kondisi medan, iklim dan suhu di negara masing-masing.. Pada tahun 1769 ditemukan mesin uap oleh James Watt. Keberadaan mesin uap tersebut kemudian dipakai untuk kendaraan beroda, kendaraan beroda semakin memudahkan bahkan mempercepat waktu perjalanan. Pada tahun yang sama Nicolas Joseph Cugnot berusaha untuk mengadaptasi teknologi mesin uap ke kendaraan jalan. Hasilnya adalah penemuan mobil pertama. Namun mesin berat menambah berat pada kendaraan sehingga tidak praktis.

Seiring perkembangan zaman, roda terus mengalami perbaikan. Charles Goodyear seorang berkebangsaan AS pada 1839, berhasil menciptakan ban yang terbuat dari karet. Tidak hanya lebih kuat, ban itu lebih tahan guncangan dan kuat terhadap gesekan permukaan jalan. Kemudian di 1845, seorang insinyur Inggris bernama Thomson, menemukan ban hidup. Ban itu merupakan ban berongga yang ra, sehingga lebih "empuk". Ban yang dipasang di sekeliling roda itu



UNRI, Naskah Sumber Arsip Moda Transportasi Tradisional. 2017, Hlm7.

terbuat dari kulit binatang. Selanjutnya pada 1870, John Boyd Dunlop mengganti ban hidup itu dengan karet. Pada perkembangannya, roda memiliki banyak ukuran dan jenis. Ada yang terbuat dari besi, kayu, karet, atau gabungan dari beberapa jenis bahan yang disesuaikan dengan fungsinya.³⁹

Kemudian pada Januari tahun 1882 ditemukannya mesin diesel, ketika sebuah mesin berbahan bakar solar mulai diperkenalkan dan kemudian banyak digunakan masyarakat. Saat pertama dibuat, mesin diesel ini muncul sebagai tonggak karena mampu membuat mesin yang lebih efisien dalam penggunaan bahan bakar. Mesin diesel terus dikembangkan dan masih tetap digunakan sebagai salah satu mesin mobil. Setelah itu barulah muncul kendaraan dengan mesin berbahan bakar bensin. Menggunakan tiga roda sebagai penggerak, kendaraan ini diciptakan oleh ahli mesin asal Jerman, Karl Benz pada 1885. Tak mau kalah, di Amerika Serikat Henry Ford telah membangun mobil pertamanya pada 1886. Inilah cikal bakal mobil-mobil di era modern. Pada tahun 1974, keamanan penumpang pada kendaraan umum mulai diperkenalkan di dekade ini, dimulai dengan munculnya teknologi airbag, ditambah dengan sabuk pengaman yang bisa membantu penumpang terhindar dari cedera parah saat mengalami kecelakaan.

Mikrolet/ pete-pete pertama kali diperkenalkan di Indonesia pada tahun 1974 yaitu di Kota DKI Jakarta oleh Gubernur keempat DKI Jakarta Ali Sadikin sebagai bentuk peremajaan oplet. Hal ini karena oplet dinilai sudah sangat tua dan



Sejarah Penemuan dan Perkembangan Roda Halaman all - Kompas.com

mengalami banyak masalah kerusakan.⁴⁰ Namun rupanya setelah memperkenalkan mikrolet pada tahun 1974 belum ada kejelasan mengenai kapan mikrolet akan digunakan. Sehingga pada tahun 1977 mikrolet/pete-pete ini kembali dibahas oleh Gubernur Kelima DKI Jakarta yaitu Tjokopranolo . Pada tahun 1980 bersamaan dengan berakhirnya izin trayek yang dimiliki angkutan umum oplet, Tjokopranolo juga meresmikan peremajaan mikrolet dengan mengeluarkan izin trayek untuk angkutan mikrolet ini.⁴¹

Gambar 2.2 Mikrolet diperkenalkan pertama kali sebagai bentuk peremajaan oplet tahun 1974.



Sumber : *Harian Indonesia Raya*, 7 Januari 1974.



Harian Indonesia Raya, 7 Januari 1974.

Indhunata. *Manusia dan Keseharian : Burung-Burung di Bundaran HI*. Penerbit Kompas, 2006), hlm 70.

Pada sekitar tahun 1980 transportasi umum mobil di Makassar muncul pertama kali dengan sebutan pete-pete dalam bentuknya yang khas yaitu berbentuk kotak dan penumpangnya masuk dari belakang, pada tahun 1988 kemudian berubah menjadi mikrolet kotak bermerk toyota kijang yang penumpangnya masuk melalui samping. Tetapi mikrolet/pete-pete kotak ini kemudian tidak bertahan lama dan di gantikan oleh pete-pete yang kemudian berbentuk kapsul pada tahun 1990.⁴²



Sejarah Perjalanan Oplet, Mikrolet dan Angkot (kompas.com)