

**MEREBUT RUANG DI PERKOTAAN:
SUATU STUDI ANTROPOLOGI TENTANG BENTOR
SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DI KOTA GORONTALO**

DISERTASI

**ADE PERMANA
E023192016**



**PROGRAM DOKTOR ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2022

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa disertasi ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Hasanuddin.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan Plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Hasanuddin kepada saya.

Makasar, 5 Juli 2022

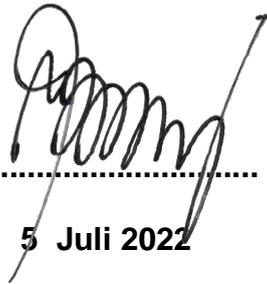


Ade Permana

PERNYATAAN ORISINALITAS

Disertasi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Ade Permana
NPM : E023192016

Tanda Tangan : 

Tanggal : 5 Juli 2022

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Universitas Hasanuddin, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ade Permana
NPM : E023192016
Program Studi : Pascasarjana Doktor (S3) Ilmu Antropologi
Departemen : Antropologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis karya : Disertasi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Hasanuddin **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

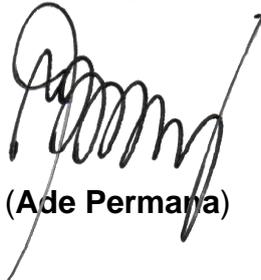
MEREKUT RUANG DI PERKOTAAN:
SUATU STUDI ANTROPOLOGI TENTANG BENTOR SEBAGAI MODA
TRANSPORTASI DI KOTA GORONTALO

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Hasanuddin berhak menyimpan, mengalihmedia/memformatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Makassar
Pada tanggal : 5 Juli 2022

Yang menyatakan,


(Ade Permana)

LEMBAR PENGESAHAN DISERTASI

**MEREBUT RUANG DI PERKOTAAN:
SUATU STUDI ANTROPOLOGI TENTANG BENTOR SEBAGAI
MODA TRANSPORTASI DI KOTA GORONTALO**

Disusun dan diajukan oleh

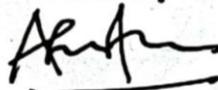
ADE PERMANA

E023192016

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Doktor Program Studi Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Pada tanggal 5 Juli 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

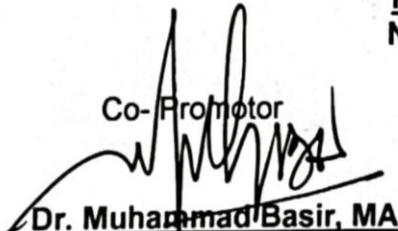
Menyetujui

Promotor,



Prof. Dr. Ansar Arifin, MS
NIP 196112271988111002

Co-Promotor



Dr. Muhammad Basir, MA
NIP 196206241987021002

Co-Promotor



Dr. Tasrifin Tahara, M.Si
NIP 197508232002121002

Ketua Program Studi
Antropologi



Prof. Dr. Ansar Arifin, MS
NIP 196112271988111002

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan
Ilmu Politik Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. H. Armin, M.Si
NIP 196511091991031008

KATA PENGANTAR

PUJI syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas kehendakNya pulalah sehingga naskah disertasi ini dapat diselesaikan, meskipun tak luput dari berbagai kekurangannya. Disertasi ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian persyaratan guna mencapai Gelar Doktor pada Program Pascasarjana Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Disertasi ini adalah mengkaji merebut ruang di perkotaan: suatu studi antropologi tentang bentor sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo. Tujuan utama penelitian antropologis ini adalah untuk mengkaji bagaimana stereotipe sebagai isu yang hadir dalam kehidupan sehari-hari di Kota Gorontalo tentang moda transportasi bentor yang secara hukum belum ada kepastian hukum namun menjadi moda transportasi favorit dan utama bagi masyarakat Gorontalo.

Antropologi secara tradisional memandang semua arena termasuk jalan sebagai arena kebudayaan termasuk bentor dengan berbagai strategi berusaha mendapat ruang dan legitimasi dalam masyarakat agar tetap mempertahankan eksistensinya.

Disertasi ini pada dasarnya disusun sesuai dengan urutan pemikiran dalam konsep konstruksi makna. Susunan terdiri dari tujuh bab, terdiri dari Bab 1 berisi catatan awal tentang pengorganisasian disertasi ini, Bab 2 berisi uraian teoritis tentang kajian yang menjadi fokus utama penelitian ini, Bab 3 berisi proses penelitian sebagai rangkaian metodologi, Bab 4 berisi sejarah panjang Kota Gorontalo dan masuknya bentor di Kota Gorontalo, bab 5 berisi persepsi masyarakat tentang bentor dan adaptasi bentor dalam merebut ruang di Kota Gorontalo, Bab 6 berisi tentang legitimasi masyarakat tentang eksistensi bentor di Kota Gorontalo, dan bab 7 adalah penutup, yang merupakan kesimpulan dan implikasi teoritis dan praktis pada disertasi ini.

Sejak diterima sebagai mahasiswa Program Doktor pada Program Studi Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas

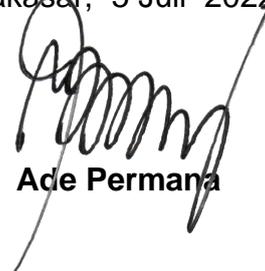
Hasanuddin pada akhir tahun 2019 hingga saat ini, saya telah memperoleh banyak sekali bantuan dari berbagai pihak, baik berupa materil maupun nonmateril. Untuk segenap bantuan tersebut, pada kesempatan yang berbahagia ini saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih tak terhingga kepada masing-masing:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. (Rektor Universitas Hasanuddin), Bapak. Prof. Dr. Armin Arsyad, M.Si (Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin) yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk menggali dan menimba ilmu pada Program Pascasarjana Antropologi.
2. Bapak Prof. Dr. Ansar Arifin, MS Ketua Program Doktor Antropologi sekaligus Prmotor saya yang telah banyak memberikan saya pemahaman secara akademik tentang teori-teori dan metodologi antropologi terkhusus teori kritis berkenaan dengan masyarakat perkotaan.
3. Bapak Dr. Muhammad Basir, MA dan Dr. Tasrifin Tahara, M.Si, selaku Co-Promotor saya, yang di tengah-tengah kesibukannya bersedia meluangkan banyak waktunya memberikan bimbingan dengan penuh perhatian, kesabaran, ketekunan, dan ketelitian selama proses penelitian hingga akhir disertasi ini .
4. Bapak ketua tim penguji Prof. Dr. H. Mahmud Tang, MA dan Prof. Dr. H. Pawennari Hijjang, MA serta Dr. Sahmin Madina, M.Si selaku anggota penguji yang telah memberikan saran dan masukan yang bermanfaat demi perbaikan disertasi ini
5. Bapak Kapolda Gorontalo Irjenpol Dr Akhmad Wiyagus, MH, MM yang telah memberikan izin kepada saya untuk mengikuti Pendidikan Program Doktor Antropologi Universitas Hasannudin disamping tugas kedinasan saya sehari-hari selaku Kepala Bagian Pengendalian Personel Biro Sumberdaya Manusia Kepolisian Daerah Gorontalo.

6. Bapak Karo SDM Kepolisian Daerah Gorontalo Kombespol Agus Nugroho, SIK., MH serta para senior atas dorongan dan doanya untuk menyelesaikan studi ini secepatnya.
7. Pak Irman dandy, Pak Idris, dan Pak Arsat (Bagian Akademik Program Pascasarjana Doktor Antropologi Fisip UNHAS)
8. Teriring Doa untuk almarhum ayahanda tercinta Bapak H. Sodikin Nata Dastadibrata serta sembah sujud teruntuk ibunda tercinta Hj. Iyah Mudiyah, ayah mertua bapak Mayjen TNI (Purn) Sularso, SIP dan ibu mertua ibu Sonya Silvi Herdian serta adik ipar sekeluarga, berkat doa restu mereka sehingga saya dapat merampungkan studi ini.
9. Ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada yang tercinta, istriku Arterina Clara Ivona, SE dan putra putri saya Khaira Meidena Zahra Permana serta Khairan Agustadena Beryl Permana atas doa dan dukungan selama perkuliahan sampai dengan penyelesaian disertasi ini
10. Kakakku tercinta Dr. Iwan Purwanto, S.Pd., M.Pd. yang telah membantu dan mendorong dengan penuh kekompakan dan kebersamaan dalam situasi serba keterbatasan kami sejak masa kecil, bersama kakak ipar Ela Nurlela Rahmawati, S.Pd., M.Pd. dan keponakan (Nabila serta Syafa).
11. Kapolres Kota Gorontalo, serta Presiden Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) Gorontalo, atas segala jasa pelayanannya, khususnya dalam kesediaan memberikan informasi dan data sekunder yang dibutuhkan bagi penulisan disertasi ini.
12. Para informan selama melakukan penelitian khususnya para pengemudi bentor, penumpang, petugas DLLAJ, Polantas Kota Gorontalo atas jasa-jasa mereka memberikan informasi secukupnya tanpa rasa jenuh, menerima saya untuk melakukan wawancara di rumah dan kantor setiap waktu kunjungan penelitian.

Semoga semua pihak, baik yang disebutkan maupun yang tidak disebutkan secara khusus, mendapatkan imbalan pahala dari Allah SWT. Akhirnya, betapapun kecilnya, saya berharap kiranya disertasi ini bisa memberikan manfaatnya, baik untuk kepentingan akademik maupun kegunaan praktisnya.

Makasar, 5 Juli 2022



Ade Permana

ABSTRAK

ADE PERMANA. Merebut Ruang di Perkotaan: Suatu Studi Antropologi Sebagai Moda Transportasi di Kota (Dibimbing oleh Ansar Arifin Sebagai Promotor, Muhammad Basir Said Sebagai Co- Promotor I dan Tasrifin Tahara Sebagai Co- Promotor II)

Bentor sebagai *agency* dalam penelitian ini adalah salah satu moda transportasi yang keberadaannya ilegal berdasarkan hukum formal serta *sub ordinat* dalam budaya perkotaan namun memiliki fungsi ekonomi, sosial, politik, kekerabatan, dan lain-lain dalam menciptakan keteraturan masyarakat di Kota Gorontalo. Penelitian ini bertujuan menemukan dan mengonstruksi teori atas realitas sosial berkenaan dengan kehadiran bentor sebagai *agency* memaknai ruang di Kota Gorontalo dengan berbagai relasi sosial yang berkaitan dengan ruang tersebut sehingga mendapat legitimasi dari masyarakat; menganalisis bentor sebagai *agency* mengembangkan berbagai strategi untuk merebut ruang di perkotaan; dan mengonstruksi sebuah teori berkenaan pemaknaan bentuk-bentuk budaya yang dikembangkan bentor dalam rangka memberikan justifikasi/pembenaran terhadap berbagai tindakan mereka sebagai *agency* dalam perebutan ruang di Kota Gorontalo.

Penelitian ini merupakan penelitian etnografi dengan menekankan kasus-kasus keseharian bentor sebagai *agency* di Kota Gorontalo. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data dengan, pengamatan, wawancara mendalam dengan informan, dan dokumentasi berkenaan kebudayaan yang menjadi fokus penelitian. Informan yakni juragan bentor, tukang bentor, penumpang bentor, aparat pemerintah dan kepolisian dan orang-orang yang terlibat dalam aktifitas berkaitan dengan eksistensi bentor di Kota Gorontalo.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Kehadiran bentor sebagai moda transportasi seiring dinamika sosial ekonomi Kota Gorontalo, (2) Bentor menjadi sistem mata pencaharian yang dikelola dalam unit-unit usaha dalam skala kecil dan memiliki fungsi ekonomi bagi tukang bentor, juragan dan pemerintah daerah sebagai sumber pajak daerah, (3) Sebagai sebuah moda transportasi, bentor mudah dijumpai pada berbagai ruas jalan dan tempat-tempat mangkal (terminal) yang dibentuk oleh tukang bentor, (4) Meskipun memiliki fungsi sosial ekonomi, dalam struktur masyarakat Gorontalo, bentor dianggap *sub ordinat* dan tersematkan stigma sebagai moda transportasi ugal-ugalan di jalan, penyebab kemacetan, dan kendaraan yang parkir sembarang; (5) Sebagai sebuah moda transportasi, bentor mendapat legitimasi dalam struktur masyarakat karena memberikan pelayanan dasar kepada masyarakat dalam transportasi dalam kota, selaras dengan nilai-nilai budaya *gambang mao* dan *jalo loyota* sebagai habitus dalam bertransportasi orang Gorontalo; dan (6) Dalam merebut ruang di Kota Gorontalo, bentor sebagai *agency* mengembangkan strategi dengan adaptasi dengan sistem global (online),

moda transportasi berbasis kesetaraan gender, dan memiliki fungsi ekonomi, sosial, politik dan kekerabatan yang menguatkan eksistensi bentor dalam struktur masyarakat Gorontalo.

Kata Kunci: *Bentor, Agency, Ruang Perkotaan, dan Legitimasi Struktur*



ABSTRACT

ADE PERMANA. Occupying Urban Space: An Anthropological Study as Modes of Transportation in a City (Supervised by Ansar Arifin as Promotor, Muhammad Basir Said as Co-Promotor and Tasrifin Tahara as Co-Promotor II)

Bentor as agency in this research is one of the modes of transportation which considered illegal in existence based on formal law and subordinate in the urban culture yet possess the function of economic, social, politic, kinship, and so forth in order to create community order in the City of Gorontalo. The aim of this research is to discover and to construct a theory of social reality that deals with the existence of *Bentor* as agency which occupied urban space in Gorontalo city with the assistance of social relations surrounding the urban space then achieve legitimacy from the community; to analyze *bentor* as agency that develop various strategies to occupy urban space; and to construct a theory regarding the definition of cultural form which developed by *bentor* in order to provide justification to their actions as agency in occupying urban space in Gorontalo City

This research is an ethnographic research by emphasizing the daily cases of *bentor* as an agency in Gorontalo City. This research uses a qualitative approach with data collection techniques, observations, in-depth interviews with informants, and documentation regarding the culture that is the focus of the research. Informants are *bentor* skipper, *bentor* driver, passenger, government officials and the police and people who are involved in activities related to the existence of *bentor* in the city of Gorontalo.

The the research result shows that: (1) The presence of *bentor* as a mode of transportation in line with the socio-economic dynamics of the City of Gorontalo, (2) *Bentor* is a livelihood system that is managed in small-scale business units and has an economic function for *bentor* builders, skippers and local governments as a source of local taxes., (3) As a mode of transportation, *bentor* is easily found on various roads and hangout places (terminals) formed by *bentor* builders., (4) Even though it has a socio-economic function, within the structure of the Gorontalo community, *bentor* is considered subordinate and has a stigma attached to it as a reckless mode of transportation on the road, a cause of congestion, and vehicles parked haphazardly.; (5) As a mode of transportation, *bentor* has legitimacy in the community structure because it provides basic services to the community in transportation within the city, in line with the cultural values of *gambang* mao and *jalo loyota* as a habitus in transporting the Gorontalo people; and (6) In seizing space in Gorontalo City, *bentor* as an agency develops strategies with adaptation to the global system (online), gender equality-based transportation modes, and has economic, social, political and kinship functions that strengthen the existence of *bentors* in the Gorontalo community structure..

Key Words: *Bentor, Agency, Urban Space, and Structure of Legitimacy*



DAFTAR ISI

Surat Pernyataan Bebas Plagiarisme	i
Pernyataan Orisinalitas	ii
Pernyataan Persetujuan Publikasi	iii
Lembar Pengesahan Disertasi	iv
Kata Pengantar	v
Abstrak	ix
Abstrak	xi
Daftar Isi	xiii
Daftar Tabel	xvi
Daftar Gambar	xvii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Masalah Penelitian.....	15
C. Tujuan Penelitian	17
D. Manfaat Penelitian	18
BAB II. STUDI PUSTAKA.....	19
A. Kota Sebagai Arena Kontestasi	19
B. Kebudayaan dan Ruang	25
C. Struktur, Fungsi dan Legitimasi.....	33
D. Implikasi Evolucionisme dalam Pembentukan Pendekatan Struktural Fungsional	41
E. Agen dan Tindakan Giddens.....	47
F. Obyektivisme dan Subyektifisme Bourdieu	52
G. Sistem Transportasi.....	65
H. Kerangka Pikir	75
BAB III. METODOLOGI PENELITIAN.....	77
A. Jenis Penelitian.....	77
B. Memasuki <i>Setting</i>	82
C. Subyek Penelitian	87
D. <i>Setting</i> Penelitian	88
E. Teknik Pengumpulan Data.....	89

F. Keabsahan Data	90
G. Analisis Data.....	92
H. Refleksi Penelitian.....	94
BAB IV. KEHADIRAN MODA TRANSPORTASI BENTOR DI KOTA GORONTALO.....	95
A. Gorontalo Dari Masa Ke Masa	95
1. Gorontalo Sebelum Kemerdekaan.....	95
2. Gorontalo Pasca Merdeka	101
3. Pemekaran Gorontalo dari Provinsi Sulawesi Utara.	106
B. Sejarah Bentor di Gorontalo.....	122
C. Pengelolaan Usaha Moda Transportasi Bentor.....	138
1. Kepemilikan Bentor	138
2. Mekanisme Kontrak dan Pembayaran Bentor.....	148
D. Merakit Bentor.....	155
E. Mangkal di Tengah Kota	161
BAB V. STRATEGI BENTOR SEBAGAI AGENCY DALAM MEREbut RUANG DI KOTA GORONTALO.....	170
A. Pengantar	170
B. Persepsi Masyarakat Kota Gorontalo.....	172
1. Stigma Terhadap Bentor.....	174
1.1. Ugal-Ugalan di Jalan.....	174
1.2. Penyebab Kemacetan.....	178
1.3. Senang Parkir Sembarang.....	183
1.4. Penyebab Kecelakaan.....	187
2. Persepsi Positif Terhadap Bentor	189
2.1. Bentor Moda Transportasi yang Muda diakses....	189
2.2. Moda Transportasi yang Banyak Muatannya.....	193
2.3. Bayar Rp. 5000 Tanpa Pegang-Pegang.....	195
C. Rekonstruksi Makna Miring Tentang Bentor	197
D. Adaptasi Dengan Globalisasi (Moda Transportasi <i>Online</i>).....	203

E. Moda Transportasi Berbasis Gender	209
F. Memanfaatkan Penerapan Aturan yang Dilematis	214
BAB VI. JUSTIFIKASI BUDAYA SEBAGAI LEGITIMASI BENTOR DALAM STRUKTUR MASYARAKAT KOTA GORONTALO	219
A. Nilai Budaya <i>Gambang</i> Mao dan <i>Jalo Loyota</i> Orang Gorontalo Sebagai Habitus	219
B. Arena Mata Pencarian Bagi Tukang Bentor	222
C. Relasi Bentor, Tukang Parkir, dan Pengunjung Pasar.	231
D. Perebutan Ruang Antar Moda Transportasi.....	236
E. Bentor Konvensional Versus Bentor Online.....	242
F. Reproduksi Wacana Lapangan Kerja.....	251
G. Reproduksi Wacana Kebutuhan Transportasi... ..	255
H. Topografi dan Kondisi Jalan Banyak Simpang Empat.....	258
I. Bentor Menjadi Media Kampanye Politik.....	260
BAB VII. PENUTUP.....	264
A. Kesimpulan.....	264
B. Implikasi Teoritis dan Praktis	267
DAFTAR PUSTAKA.....	268

DAFTAR TABEL

No. Urut	Judul	Halaman
Tabel 1.	Struktur dan Fungsi.....	37
Tabel 2.	Komposisi Penduduk Kota Gorontalo Berdasarkan Agama	97
Tabel 3.	Jarak Tempuh Ibukota/Kabupaten dan Provinsi Sulawesi Utara.....	110
Tabel 4.	Struktur Ekonomi Wilayah Gorontalo Tahun 1995-1999.....	112
Tabel 5.	Pendapatan Perkapita Gorontalo Sewaktu di Provinsi Sulawesi Utara Tahun 1995-1999.....	113
Tabel 6.	Wilayah Kecamatan di Kota Gorontalo.....	116
Tabel 7.	Komposisi Penduduk Kota Gorontalo Berdasarkan Jenis Kelamin dan Umur	117
Tabel 8.	Jarak Kecamatan ke Pusat Kota	118
Tabel 9.	Jenis Sarana Perdagangan Kota Gorontalo	119
Tabel 10.	Pasar Tradisional dan Mall di Kota Gorontalo.....	120
Tabel 11.	Kendaraan Bermotor di Kota Gorontalo.....	132
Tabel 12.	Lakalantas di Kota Gorontalo 5 Tahun Terakhir.....	188
Tabel 13.	Lapangan Pekerjaan di Kota Gorontalo.....	255

DAFTAR GAMBAR

No. Urut	Judul	Halaman
Gambar 1.	Alur Pemikiran Penelitian	76
Gambar 2.	Wawancara Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) Gorontalo	83
Gambar 3.	Wawancara Bersama Polantas dan DLLAJ	85
Gambar 4.	Peta Wilayah Kota Gorontalo	89
Gambar 5.	Wawancara dengan Perancang Pertama Bentor	124
Gambar 6.	Salah Satu Bengkel Merakit Bentor	156
Gambar 7.	Tampak Depan Bawah Sebagai Penanda Jenis Bentor	159
Gambar 8.	Pangkalan Bentor di Rumah Sakit	165
Gambar 9.	Suasana Kemacetan di Pasar Sabtu	179
Gambar 10.	Bersama Pengemudi Bentor Online	207
Gambar 11.	Salah Seorang Pengemudi Bentor Perempuan.....	212
Gambar 12.	STNK Motor dengan Angka 6 Sebagai Penanda Bentor	217
Gambar 13.	Mangkal Berdampingan Bendi Menunggu Penumpang	240
Gambar 14.	Peta Ruas Jalan Kota Gorontalo.....	259
Gambar 15.	Presiden Jokowi Naik Bentor Saat di Gorontalo.....	262

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

*Tohulondhalo deutonu po na owalo woluwo bentor
Murah waw dengaamila tambatiyalo unaowalo
gambangji mao
Ja mopatu waw ja didiyalo
Dulota waw towulota mowali ta'e liyo lo bentor*

Artinya

*Di Gorontalo kemana mana kami suka naik bentor
Naik bentor itu murah, jalurnya bisa kemana saja
Bisa dua sampai tiga orang
Tidak kena panas dan hujan lagi dan ongkosnya
murah*

SEPERTI ini kalimat yang terlontar dari beberapa orang di Kota Gorontalo yang saya temui, ketika saya menanyakan perihal alasan mengapa memilih bentor (Becak Motor) sebagai sarana transportasi umum. Padahal dengan berbagai pertimbangan semisal keselamatan, sebenarnya bentor bukan sarana transportasi yang layak dibanding sarana transportasi lain (bendi, bus kota, taxi, dan mikrolet). Namun faktanya bentor menjadi sarana transportasi favorit bagi masyarakat Gorontalo khususnya di Kota Gorontalo. Tak heran, ketika kita menginjakkan kaki di Kota Gorontalo alat transportasi bentor bisa dijumpai di berbagai sudut kota. Oleh karena itu, bentor identik dengan Gorontalo dan bahkan bisa kita menyebut Gorontalo sebagai “Kota Bentor di Dunia”.

Dewasa ini, seiring dengan perkembangan dan perubahan sosial, terjadi peningkatan intensitas kegiatan, baik itu kegiatan ekonomi maupun kegiatan sosial kemasyarakatan lainnya di kota-kota besar di Indonesia. Peningkatan intensitas kegiatan dari kehidupan perkotaan, jelas membutuhkan dukungan sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk mendukung mobilitas aktivitas warga kota secara efisien dan efektif. Menurut Siregar (1980), bahwa kebutuhan terhadap jasa angkot melahirkan suatu siklus sebagai *derived demand* mengikuti irama perkembangan kegiatan dan sektor produksi dan ekonomi masyarakat.

Perbincangan tentang perkembangan kota tidak terlepas dari dinamika sosial dan budaya kehidupan masyarakat yang mendiaminya. Karenanya, keduanya adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Pola penggunaan lahan dan jaringan jalan, keragaman langgam arsitektur, dan aktifitas kehidupan masyarakat didalam kota yang dalam definisi Katrinka Ebbe (1999) disebut sebagai struktur kawasan memberikan penduduk kota suatu *sense of place* dan identitas. Kenyataan bahwa kota, lebih dari desa, adalah sebuah ruang yang dibatasi dan diregulasi adalah satu aspek yang harus dipertimbangkan dalam memahami perubahan masyarakat kota.

Modernisasi dan perkembangan di bidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai segi tidak ketinggalan pula di bidang transportasi. Berkembangnya teknologi mau tidak mau mempengaruhi pola pikir masyarakat. Kondisi ini pula yang mengakibatkan

becak mulai mengalami perubahan. Becak termasuk ke dalam salah satu alat transportasi darat yang masih tradisional. Walaupun becak sudah hampir punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat, namun becak adalah salah satu alat transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati oleh sebagian orang. Sebagai transportasi tradisional, becak dikenal selama ini sebagai kendaraan roda tiga dengan menggunakan tenaga manusia, bebas polusi asap maupun polusi udara. Namun, akibat kemajuan pola pikir manusia kendaraan tradisional ini mengalami perubahan, baik perubahan bentuk hingga perubahan modifikasi mesinnya.

Seiring perkembangan zaman, di beberapa wilayah tertentu terdapat beberapa becak yang dimodifikasi dengan menggunakan peralatan mekanik berupa mesin (Wibowo et al 2008). Ada yang menggunakan mesin sepeda motor, ada yang menggunakan mesin diesel, mesin parut kelapa, mesin penggiling tepung dan jenis lainnya (Yudiantyo & Suhardja 2013). Namun sayangnya, terkadang faktor keselamatan terabaikan dalam berbagai hal ini. Menurut penelitian Desmawanto et al (2014) menemukan bahwa persyaratan teknis dan laik jalan masih diabaikan oleh pengguna becak motor, padahal ini terkait dengan keselamatan dan keamanan pengemudi serta penumpang becak bermotor itu sendiri.

Kota Gorontalo sebagai ibu kota Provinsi Gorontalo mengalami pertumbuhan yang terbilang pesat semenjak lepas dari wilayah administrasi Provinsi Sulawesi Utara. Dengan pertumbuhan yang semakin pesat itu, ruang-

ruang yang tadinya tidak mengharuskan warganya untuk saling berebut dalam memanfaatkan fasilitas-fasilitas publik semisal transportasi publik mau tidak mau harus menyesuaikan diri dengan logika pertumbuhan kota. Bentor sebagaimana umum dipahami telah menjadi sarana transportasi yang ikut dalam perebutan-perebutan ruang publik ini. Sebagai moda transportasi yang baru tentunya ia berhadapan dengan moda transportasi lainnya yang telah lebih dahulu eksis di Kota Gorontalo. Keberadaan *bentor* tidak terlepas dari pertumbuhan Kota Gorontalo, yang dulu banyak menggunakan kendaraan bendi dengan tenaga kuda. Seperti perkembangan transportasi di Indonesia mengalami perkembangan yang begitu cepat mengikuti tuntutan pemenuhan kebutuhan kehidupan manusia yang sangat dinamis mengikuti perkembangan kehidupan sosial-budaya masyarakat. Dalam evolusi kehidupan manusia, moda transportasi bergerak dari sarana transportasi yang menggunakan tenaga hewan menjadi tenaga mesin atau teknologi. Dulu banyak menggunakan transportasi seperti kuda kini menjadi transportasi mesin yang dilengkapi dengan teknologi digital dalam rangka pelayanan terhadap kebutuhan hidup masyarakat. Seperti halnya kita mengenal alat transportasi yang ditarik dengan seekor kuda atau kereta kuda, namun pada perkembangannya namanya berbeda-beda di setiap daerah, misalnya andong merupakan sebutan kereta kuda di Yogyakarta, kahar atau keretek sebutan kereta kuda di Sunda, Cidomo di Nusa Tenggara Barat, Bendi di Padang, dan lain sebagainya. Kemudian mengalami perkembangan yang sangat pesat

terkait alat transportasi. Secara umum perkembangan transportasi tersebut bisa dibagi pada tiga kategori yaitu transportasi darat (mobil, motor, bendi, bus, dan sebagainya), transportasi laut (kapal, perahu, katinting dan sebagainya), dan transportasi udara (pesawat terbang, helikopter dan sebagainya).

Perkembangan transportasi berkembang sesuai dengan kehidupan sosial budaya masyarakat dalam memanfaatkan sarana transportasi angkutan kota. Perkembangan ini menarik untuk diteliti secara antropologis karena moda transportasi tidak hanya dilihat dalam perspektif teknologi dan ekonomi. *Bentor* merupakan modifikasi sarana transportasi sebagai hasil kreatifitas budaya, dan menjadi alat transportasi vital khususnya di Kota Gorontalo dan sekitarnya. Meskipun alat transportasi *bentor* dapat dijumpai di tempat lain seperti kota Medan, Kota Makassar dan kota-kota lainnya. Meskipun keberadaan *bentor* di Kota Gorontalo merupakan sarana transportasi yang sangat diminati, dan jumlah yang sangat banyak dibanding sarana transportasi lainnya. Di Kota Medan, masyarakat juga mengenal istilah *bentor* yang merupakan perkembangan dari beca dayung dengan menggunakan tenaga manusia, kemudian diganti dengan mesin yang disebut beca mesin. Perkembangan selanjutnya masyarakat menyebutnya *bentor*. Seperti halnya *kerata kuda*, *beca kayuh* dan transportasi lainnya juga mengalami perubahan yang menyesuaikan dengan budaya di mana alat transportasi itu digunakan. Ada *bentor* dengan posisi motornya di pinggir, ada juga yang posisinya di

samping sebelah kanan, namun ada juga yang posisi motornya dibelakang alat angkutnya seperti becak pada umumnya. Perubahan bentuk tersebut menarik untuk dikaji. Perubahan tersebut bisa disebabkan oleh menyesuaikan kebutuhan berdasarkan bentuk fisik manusia yang pengguna *bentor* ataupun bisa juga menyesuaikan kebutuhan daya angkut barang yang akan dibawa, atau juga didasarkan pada efektif atau efisiennya *bentor* sebagai sarana transportasi.

Transportasi merupakan salah satu sarana dan prasarana yang mendukung perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk suatu daerah. Semakin berkembangnya kendaraan dapat berpengaruh terhadap kondisi di ruang lalu lintas. Dengan tingginya mobilitas masyarakat suatu daerah dalam menjalankan perputaran roda pembangunan nasional yang khususnya di bidang perekonomian, maka diperlukan pelayanan jasa di bidang transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (Kansil, 1995). Pada umumnya, permasalahan transportasi terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas transportasi serta pertumbuhan penduduk juga perkembangan ekonomi suatu daerah. Adapun fungsi transportasi adalah sebagai sektor penunjang pembangunan dan sebagai sektor pemberi jasa. Berkaitan dengan sangat pentingnya fungsi transportasi maka ada yang menganggap bahwa transportasi meruakan urat nadi perekonomian.

Di Kota, bentor menjadi fenomena lalu lintas yang sedang marak-maraknya. Apabila permintaan jasa terhadap bentor terus naik bukan tak mungkin, volume lalu lintas juga naik dengan pergerakan bentor ini. Jumlah armada baik dalam organisasional asosiasi becak motor maupun yang secara mandiri belum diketahui secara pasti dikarenakan operasional bentor belum terlalu terorganisir.

Kehadiran bentor sebagai sarana transportasi di Kota Gorontalo hingga saat ini menjadi polemik. *Rilis berita Read Id tanggal 5 Maret 2019* memberitakan bahwa bentor adalah angkutan umum khas Gorontalo itu ibarat Manusia, berkelamin tidak jelas. Peralnya, belum memiliki izin resmi dari pemerintah baik pusat dan daerah, sebagai angkutan umum yang layak. Begitu banyak pertimbangan, seperti bagian dari kearifan lokal dan membantu Pemerintah Daerah Provinsi Gorontalo dan Pemerintah Kabupaten/Kota di Provinsi Gorontalo dalam menekan angka pengangguran, membuat angkutan umum (bentor) masih illegal, namun dibiarkan beroperasi dalam wilayah kota sebagai salah satu moda transportasi massa.

Padahal dari sisi kenyamanan sangat mengancam keselamatan penumpang, yang posisinya di depan pengemudi. Disisi lain sangat mengundang kemacetan, karena sembarang parkir di tempat umum dan area larang parkir. Legalitas Bentor yang tidak layak beroperasi ini, sejak era kepemimpinan Presiden Megawati Sukarno Putri, Susilo Bambang Yudhoyono hingga Presiden Joko Widodo saat ini. Sudah 19 tahun beroperasi terhitung

sejak sekitar tahun 2000 silam, penerbitan izin bentor hanya sampai pada pengkajian belaka. Dari segi regulasi, terdapat tiga aturan yang menaungi angkutan umum ini. Diantaranya, Peraturan Daerah No 6 tahun 2006, Peraturan Gubernur No 18 tahun 2006, dan Peraturan Walikota No 1 tahun 2007. Selebihnya menunggu revisi UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya, sebagai penguat atas bentor sebagai sarana transportasi di perkotaan.

Kemudian tahun 2017 yang lalu, Pemerintah Provinsi Gorontalo dan Dinas Perhubungan Provinsi Gorontalo, sempat mengajukan revisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, namun masih dilakukan kajian oleh Kemenhub RI, sebab berkaitan dengan keamanan penumpang belum memenuhi syarat. Pihak Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sempat menyarankan, untuk merubah rancang bangunan atau rangka bentor, namun hingga saat saya melakukan penelitian, rekomendasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia belum teralisasi di lapangan.

Meski masih berbenturan dengan aturan pemerintah pusat, upaya yang dilakukan Pemerintah Provinsi Gorontalo terus berlanjut. Tidak terkecuali mengusulkan pelaksanaan studi terkait bentor melalui anggaran APBN tahun 2020, supaya diperoleh rancangan bangunan yang layak sesuai standar, termasuk standar kelayakan kendaraan penumpang. Sedangkan usulan

pembahasan untuk revisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 sudah pada Kementerian Perhubungan RI.

Menurut hasil kajian Desmawanto et al (2014) menunjukkan bahwa dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak mengatur tentang becak bermotor, suatu daerah bisa mengacu pada hal tentang modifikasi kendaraan bermotor karena becak bermotor juga termasuk modifikasi kendaraan bermotor. Banyak hal yang perlu diatur suatu daerah jika ingin mengakomodir beroperasinya becak bermotor di daerah tersebut. Di antaranya persyaratan administrasi becak bermotor yang diperlukan guna mencegah pembuatan becak bermotor dari barang-barang curian baik sepeda motornya atau mesin penggeraknya. Persyaratan teknis dan laik jalan juga diperlukan supaya keselamatan dan keamanan pengemudi serta penumpang becak bermotor bisa terjamin. Pengoperasian becak bermotor, tarif, retribusi serta tempat pangkalan juga perlu diatur guna menjamin ketertiban becak bermotor serta keberadaan becak bermotor tidak mengganggu pengguna jalan lain (Desmawanto et al 2014; Lintang et al 2017).

Di sisi aturan lalu lintas, dengan banyaknya bentor yang setiap tahun bertambah, pihak kepolisian khususnya Satuan Lalulintas Polres Gorontalo Kota, pun kewalahan menertibkan bentor. Apalagi bentor merupakan penyumbang kasus kecelakaan lalulintas di wilayah hukum Kota Gorontalo yang diakibatkan oleh kelebihan penumpang dan pengemudinya sering ditemukan sudah mengonsumsi minuman beralkohol. Bentor merupakan salah

satu mata pencaharian masyarakat Gorontalo, meski bentor belum memiliki izin resmi dari Kementerian terkait, upaya penertiban terus dilakukan Satlantas Polres Kota Gorontalo. Upaya yang dilakukan mulai dari *sweeping* hingga memberikan pemahaman terhadap pengemudi bentor, untuk melakukan pengurusan surat izin mengemudi (SIM), dan surat kendaraan mereka. Sampai dengan sekarang upaya yang kami lakukan, sudah memberikan perubahan yang baik, karena hampir seluruh pengemudi bentor sudah memiliki surat izin mengemudi dan surat kendaraan yang layak. Meski demikian, ketika mereka ditemukan adanya pelanggaran, tetap dilakukan penilangan sama dengan jenis pelanggaran moda transportasi lain seperti tidak menggunakan helm dan sebagainya.

Disisi lain, Bentor adalah penyumbang Pendapatan Asli Daerah (PAD) terbesar di Gorontalo, seperti melalui pajak kendaraan. Bahkan bentor sangat membantu pemerintah daerah dalam menekan angka pengangguran di daerah, karena dijadikan mata pencaharian oleh masyarakat. Terkait dengan standar keamanan kendaraan angkutan bentor tidak memenuhi kriteria sebagai angkutan orang dan barang yang dipersyaratkan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun ternyata ada beberapa daerah di Indonesia yang memberikan izin operasi bentor seperti halnya di Kabupaten Dairi yang mengeluarkan peraturan daerah Kabupaten Dairi Nomor 16 tahun 2020 tentang usaha angkutan umum mengenai izin operasi becak bermotor (bentor). Izin serupa juga diberikan oleh

Kota Tebing Tinggi dengan mengeluarkan Peraturan Daerah Tebing Tinggi Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Retribusi Izin Mendirikan perusahaan dan operasi becak bermotor. Hal yang berbeda di DKI Jakarta, Perda DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum, pada pasal 2 ayat (6) menyatakan setiap orang atau badan dilarang membuat, merakit atau mengoperasikan angkutan umum kendaraan jenis empat yang bermesin dua tak. Yang dimaksud dengan jenis kendaraan bermotor bermesin 2 (dua) tak adalah seperti bajaj (*dua tak*), motor becak (*mobec*), dan sejenisnya. Perbedaan pandangan tersebut menjadi menarik bagaimana kebijakan tersebut bisa berbeda padahal jika mengacu pada UU Lalu Lintas, kendaraan seperti itu jelas tidak diperbolehkan.

Studi tentang bentor sebagai sarana transportasi sudah banyak dilakukan dari berbagai disiplin ilmu dan paradigma. Beberapa penelitian diantaranya dilakukan oleh Jamal Nganro (2011) tentang angkutan kendaraan bentor merupakan salah satu sarana transportasi lokal hasil karya inovasi masyarakat Gorontalo. Jika merujuk pada pernyataan tersebut ada kata yang menarik yaitu karya inovasi. Inovasi bisa diartikan sebagai '*doing new things*' atau melakukan atau membuat sesuatu yang baru. Keberadaan bentor di Gorontalo tentunya memiliki dampak yang cukup besar bagi kehidupan masyarakat Gorontalo. Hal ini juga bisa dilihat dari pertumbuhan kendaraan bentor yang cukup tinggi yaitu rata-rata 20%. Pertumbuhan yang cukup besar ini tentunya pemerintah harus melakukan regulasi tentang keberadaan bentor

tersebut. Keberadaan bentor secara budaya merupakan kebutuhan yang tidak mungkin lagi dihindarkan pada masyarakat Gorontalo.

Studi tentang pengoperasian bentor di Kota Gorontalo dilakukan oleh Mudana & Dwi (2016), yang menyusun rekomendasi mengenai pengoperasian bentor dilihat dari aspek regulasi dan aspek keselamatan. Berdasarkan penelitian, menunjukkan bahwa pengoperasian bentor dilihat dari aspek keselamatan masih kurang, kondisi tersebut menuntut upaya pemerintah daerah mensosialisasikan pengoperasian bentor agar lebih mengutamakan keselamatan. Bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo cukup besar berjumlah 11.000 unit termasuk dari daerah lain. Di sisi lain angkutan umum perkotaan belum kuat sehingga bentor merupakan kebutuhan masyarakat Gorontalo. Beberapa kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi maupun kota belum berjalan efektif karena muatan kebijakan mengatur bentor seperti angkutan resmi misalnya uji berkala. Bentor unggul dalam memberikan pelayanan *door to door* mampu menampung penumpang lebih dari satu orang, menyerap tenaga kerja, diminati pengguna jasa, beroperasi pada semua jaringan jalan dan kelemahan bentor yaitu penumpang ditempatkan di depan pengemudi dan rem hanya satu rem belakang saja sedangkan *bentor* yang standar yaitu penumpang ditempatkan di belakang pengemudi dan rem roda depan dan roda belakang jadi setiap roda ada rem. Populasi bentor terus meningkat disebabkan oleh pelayanan angkutan umum belum optimal, kemudahan mendapatkan *bentor* dan keberadaan *bentor* diterima masyarakat.

Selain itu, Studi yang dilakukan Katili & Tueno (2020) menyebutkan bahwa bentor merupakan modifikasi antara becak dan sepeda motor yang telah menjadi ciri khas kendaraan angkutan umum atau moda transportasi masyarakat Gorontalo. Bentor dapat beroperasi dari suatu tempat ke tempat lain, bahkan dapat mengantar penumpangnya hingga ke tangga rumah, hal ini tidak dapat dilakukan oleh kendaraan umum lainnya. Kelebihan ini yang membuat sebagian besar masyarakat Gorontalo memilihnya menjadi transportasi utama karena beroperasi selama 24 jam. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk melakukan analisis mengenai Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006. Dalam studinya, menunjukkan keberadaan *bentor* di Kota Gorontalo bahwa tingkat Kepatuhan pengendara Bentor terhadap peraturan berlalu lintas masih rendah sehingga perlu dilakukan penindakan oleh aparat terkait, koordinasi antara petugas Dinas Perhubungan dengan Kepolisian dalam melaksanakan tugas belum terjalin dengan baik, sehingga pelanggaran pun terus terjadi; dan pengawasan dinas terkait terhadap aparat di lapangan dalam menjalankan peraturan daerah masih rendah, karena minimnya petugas yang akan ditugaskan sebagai pengawas lapangan.

Selama ini, bentor sebagai moda transportasi lokal dianggap marginal dibandingkan dengan sarana transportasi lain justru mendapatkan legitimasi dari masyarakat Kota Gorontalo. Inilah yang menjadi tema penelitian yang

akan saya lakukan berkaitan dengan relasi kuasa yang dikembangkan oleh bentor sebagai praktek budaya sehingga fungsional dalam struktur masyarakat. Sejalan dengan rencana penelitian ini, saya menggunakan pendekatan Pierre Bourdieu (1985) dalam bukunya *Outline of a Theory of Practice*, yang berargumen bahwa perlunya mengembangkan mode pengetahuan teoritis dengan istilah "*practice*" untuk menutupi kekurangan mode pengetahuan teoritis yang bersifat fenomenologis maupun pengetahuan teoritis yang bersifat obyektivitas. Kedua mode pengetahuan teoritis yang terakhir menurut Bourdieu tidak dapat menangkap esensi yang paling penting dalam perilaku manusia, yakni faktor subyek dan *agency*. Oleh karena itu perlu adanya pergeseran dalam pokok perhatian disiplin antropologi dari kajian aturan ke kajian akan strategi bentor (*agency*) moda transportasi bagi masyarakat yang membutuhkan layanan. Kajian ini dengan kata lain, dari *mekanisme model* menuju ke dialektik strategi dalam mengamati perilaku dan tindakan pelaku *bentor* dalam struktur masyarakat Kota Gorontalo.

Untuk memperdalam kajian dalam penelitian ini khususnya dalam melihat agen dan struktur, penelitian ini juga akan menggunakan pendekatan agen dan struktur ala Giddens. Dengan pendekatan strukturasinya penelitian ini akan menjadi menarik bagaimana agen atau aktor memaknai struktur yang pada kenyataannya tidaklah selalu mengekang sebagaimana yang dikatakan oleh penggagas positivistik. Dalam hubungan antar aktor dan struktur dengan menggunakan pendekatan strukturasi Giddens, aktor dan struktur

menunjukkan suatu hal yang saling menguatkan, mengisi, memaknai satu sama lainnya, yang berarti bahwa hubungan yang terjadi adalah hubungan dualitas.

Berkenaan dengan perebutan ruang dalam struktur Kota Gorontalo, penelitian saya tentang bentor ini relevan dengan apa yang digambarkan oleh Danilyn Rutherford (2003) dalam studinya tentang *Raiding the Land of the Foreigners*, tentang orang Biak di Papua. Rutherford menggambarkan bagaimana orang Papua, terutama yang berada di Biak, bisa mengambil-alih berbagai simbol, atribut, pranata, dan sebagainya, yang dianggap bisa merepresentasikan “Ke-Indonesiaan”, namun pada saat yang bersamaan diperlihatkan oleh Rutherford bahwa hal-hal yang dianggap oleh Orang Papua sebagai sesuatu yang berada di ranah “orang asing” (atau *amber* dalam Bahasa lokal), sehingga secara kebudayaan mereka mempunyai legitimasi.

Oleh karena itu, penelitian berebut ruang bagi bentor di Kota Gorontalo, dalam penelitian yang akan saya lakukan adalah upaya memahami bentuk-bentuk budaya dan relasi kuasa yang dibangun dan dikembangkan oleh bentor dalam rangka memberi mereka pembenaran atas berbagai tindakan memanfaatkan dan sekaligus mengambil keuntungan dari ruang sosial, budaya, dan ekonomi di Kota Gorontalo.

Kehadiran bentor sebagai *agency* dimaknai sebagai tindakan merebut ruang berubah dalam konteks-konteks tertentu menjadi satu bentuk perlawanan (*resistance*) terhadap struktur Kota Gorontalo (termasuk

didalamnya aturan hukum dan pranata lain) yang bertentangan dengan eksistensi bentor di Kota Gorontalo. Penelitian ini saya niatkan sebagai persembahan kepada bentor sebagai kelompok atau *sub culture* dalam kebudayaan perkotaan di Kota Gorontalo. Ini adalah penelitian antropologi yang melihat bagaimana kontestasi berebut ruang di perkotaan berdasarkan pengalaman-pengalaman yang dialami kelompok-kelompok minoritas dalam struktur masyarakat perkotaan -- yang sebagaimana dikatakan Bruner (1986) selalu *concern* pada *bagaimana masyarakat mengalami dirinya, kehidupannya, dan kebudayaannya. Secara tradisional ahli antropologi berupaya memahami dunia sebagaimana dunia itu dilihat oleh subyek yang mengalaminya. Jadi ahli antropologi berupaya menggapai perspektif bathin masyarakat yang ditelitinya.*

Dan dalam penelitian ini, saya memahami merebut ruang yang dipraktekkan oleh bentor sebagai *agency* merupakan satu rekonstruksi kolektif yang bersifat dinamis terhadap tiga elemen utama, yakni *pertama*, simbol dan kesadaran; *kedua*, sumberdaya; dan *ketiga*, dominasi atau hegemoni. Di dalam aspek ini, saya berharap penelitian ini dapat berkontribusi terhadap kajian teoritis relasi kuasa dan kajian-kajian antropologi berkenaan moda transportasi di perkotaan.

B. Masalah Penelitian

Permasalahan dalam penelitian ini adalah keberadaan angkutan bentor yang ada di Kota Gorontalo menjadi hal yang menarik untuk dikaji dari sisi budaya perkotaan. Bentor sebagai *agency* merupakan alat transportasi publik yang sudah digunakan sejak lama sebagai praktek budaya dalam berebut ruang ekonomi, sosial, budaya di Kota Gorontalo dalam perspektif antropologi. Dari sisi kebijakan pemerintah daerah yang memiliki fenomena yang sama memiliki aturan yang berbeda. Jika dilihat dari sisi budaya hal ini menjadi menarik padahal jika semuanya merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keberadaan bentor sebagai kendaraan angkutan umum tidak diperkenankan, namun faktanya bentor mendapat legitimasi dalam struktur sosial masyarakat Kota Gorontalo. Berdasarkan hal tersebut, maka penelitian ini akan dipahami melalui pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kehadiran bentor sebagai *agency* dalam struktur sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo ?
2. Bagaimana strategi yang dikembangkan oleh bentor dalam merebut ruang di Kota Gorontalo?
3. Bagaimana bentuk-bentuk budaya yang dikembangkan bentor dalam rangka memberikan justifikasi/pembenaran terhadap tindakan mereka atas dalam merebut ruang di Kota Gorontalo.

C. Tujuan Penelitian

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk mengungkap secara realitas sosial praktek-praktek budaya yang dilakukan bentor sebagai moda transportasi dalam merebut ruang di perkotaan melalui pendekatan antropologi. Namun secara khusus temuan-temuan penelitian bertujuan untuk menjustifikasi dan mengkonstruksi teori berkenaan hasil analisis yang bertujuan untuk:

1. Menemukan dan mengonstruksi teori atas realitas sosial berkenaan dengan kehadiran bentor sebagai *agency* memaknai ruang di Kota Gorontalo dengan berbagai relasi sosial yang berkaitan dengan ruang tersebut sehingga mendapat legitimasi dari masyarakat;
2. Menganalisis bentor sebagai *agency* mengembangkan berbagai strategi untuk merebut ruang di perkotaan;
3. Mengonstruksi sebuah teori berkenaan pemaknaan bentuk-bentuk budaya yang dikembangkan bentor dalam rangka memberikan justifikasi/pembenaran terhadap berbagai tindakan mereka sebagai *agency* dalam perebutan ruang di Kota Gorontalo.

D. Manfaat Penelitian

Setelah tujuan penelitian ini, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan dua jenis manfaat, manfaat secara teoritis dan praktis sebagai sebagai karya ilmiah pada tingkat doktoral.

Secara teoritis, Penelitian ini berupaya untuk mengetahui dan menemukan tiga hal penting dalam kajian ilmu sosial dan antropologi yaitu ruang di perkotaan sebagai arena kontestasi berbagai moda transportasi, berbagai strategi untuk bisa memanfaatkan sekaligus mendapatkan keuntungan dari ruang di Kota Gorontalo, dan praktek-praktek budaya sebagai justifikasi atas tindakan melalui berbagai pranata dalam struktur masyarakat perkotaan.

Secara praktis, penelitian ini juga diharapkan dapat memberi manfaat praktis bagi Pemerintah Kota Gorontalo. Temuan dalam penelitian ini berupaya mengenali unsur-unsur dan menggambarkan fenomena *bentor* sebagai moda transportasi dalam merebut ruang sosial, budaya dan ekonomi di secara holistik dan terintegratif, serta mengungkap pemaknaan-pemaknaan masyarakat nelayan tentang ruang diperkotaan, sehingga akan berdampak pada perumusan kebijakan dan intervensi penanganan dan penanggulangan ruang dan pengaturan sistem transportasi di perkotaan. Bagi Masyarakat Gorontalo, penelitian ini diharapkan menjadi tambahan pengetahuan tentang sejarah bentor dan aturan berkendara dengan menggunakan bentor baik sebagai pengguna, pemilik maupun pengendara *bentor*. Kemudian, bagi Pemerintah Kota Gorontalo, hasil penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi yang baik bagi pemerintah untuk mengatur tata kelola transportasi di Gorontalo. Selanjutnya, bagi pihak kepolisian, hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi

pengetahuan dan tata laksana penegakan hukum yang dilakukan oleh Polri khususnya terkait dengan penggunaan transportasi umum. Dan, khusus bagi saya sebagai peneliti, nantinya penelitian dapat memperkaya wawasan pengetahuan tentang alat transportasi bentor yang berada di Gorontalo, khususnya pengalaman berinteraksi dengan masyarakat terutama saat melakukan penelitian, dan sebagai salah satu syarat dalam penyelesaian studi pada Program Doktor Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

BAB II

STUDI PUSTAKA

A. Kota Sebagai Arena Kontestasi

Studi tentang masyarakat perkotaan sebenarnya sudah lama menjadi obyek kajian antropologi. Kajian antropologi perkotaan merupakan satu wilayah kajian yang memahami antropologi dan perkotaan. Makna dari istilah atau konsep antropologi perkotaan adalah pendekatan-pendekatan antropologi mengenai berbagai problematika kehidupan manusia sebagai kesatuan sosial (masyarakat) maupun komunitas di wilayah perkotaan. Problematika perkotaan dimaksud merupakan permasalahan yang muncul dan berkembang dalam kehidupan masyarakat kota, dan sekaligus menjadi ciri dari keberadaan kota itu sendiri yang membedakannya dengan kehidupan masyarakat di wilayah perdesaan (Basham, 1978).

Pada umumnya, sebagian besar kota-kota di Indonesia terbentuk berdasarkan warisan sejarah masa lalunya. Kota-kota tersebut berakar dari tipologi kota tradisional yang dibentuk oleh penguasa sebagai pusat politik tradisional yang sifatnya tertutup. Namun dalam perkembangannya saat ini kota-kota di Indonesia mengalami perubahan menjadi kota modern yang sangat terbuka dengan tetap mempertahankan simbol-simbol budaya masa lalu. Yogyakarta, Banten, Surakarta adalah contoh-contoh kota di Jawa dengan tipologi kota tradisional. Menurut Alfian (2007), kondisi wilayah perkotaan sekarang ini merupakan akumulasi dari setiap tahap perkembangan

yang terjadi sebelumnya dan dipengaruhi oleh berbagai macam faktor (politik, ekonomi dan sosial budaya). Hal senada juga dikemukakan oleh Parimin (1996) bahwa pada dasarnya bentuk kota yang sekarang adalah merupakan proses interaksi antar generasi.

Dalam peradaban modern, dominasi kota terhadap masyarakat perdesaan telah diidentifikasi dengan dua fenomena. Pertama, kontak desa dan kota telah menjadi lebih erat dan lebih banyak bila dibandingkan dengan sebelumnya. Kedua, penduduk kota semakin besar bila dibandingkan dengan desa. Persoalan yang lebih kompleks dan sulit diketahui memicu keunggulan masyarakat perkotaan daripada orang desa secara kualitas maupun kuantitas. Dimaksud kualitas di sini adalah kemampuan untuk mengantisipasi kebutuhan dan kepentingan masyarakat guna meningkatkan taraf dan mutu hidup anggotanya. Sementara yang dimaksud dengan kuantitas adalah jumlah dan aneka ragam lembaga pranata, dan sarana lain yang tersedia untuk memenuhi kebutuhan dan kepentingan anggotanya.

Dalam terminologi perkembangan kota, Magdalia (2007) mengemukakan tipologi kota yang pernah muncul dalam sejarah kota-kota di Indonesia paling tidak dapat dibagi ke dalam tiga kelompok yaitu:

1. Kota tradisional, yaitu yang diterapkan oleh penguasa pada waktu mendirikan pusat-pusat kerajaan seperti Yogyakarta dan Surakarta.
2. Kota-kota dagang pra-kolonial dan awal kolonial seperti Banten, Cirebon dan Surabaya. Tipe ini secara prinsipil dapat dikategorikan

sebagai kota-kota dengan konsep kota tradisional yang telah mengalami modifikasi, meskipun dominasi feodal masih sangat dominan.

3. Kota kolonial modern, yang secara prinsipil mengacu kepada konsep kota modern industrial dari negara-negara industri maju. Pada masa kolonial Belanda, sebagian hak otonomi diberikan oleh Negara kepada penduduk kota yang berstatus warga kota.

Daldjoeni (1977) menyatakan bahwa sebagian besar kota-kota di Indonesia pada dasarnya berasal dan berakar dari perkembangan kota-kota tradisional dan kota-kota kolonial. Konsep kota tradisional di Indonesia merupakan konsep kota yang berakar pada peradaban agraris yang bersifat tertutup. Pada prinsipnya, kota-kota tradisional di Indonesia didominasi oleh kekuasaan otoriter yang berorientasi kepada sistem nilai tradisional yang sakral. Sebaliknya, menurut prinsip kota moderen, kota harus bersifat terbuka bagi semua orang dan merupakan komunitas yang dibentuk berdasarkan kesepakatan bersama antara kelompok-kelompok yang setara, dengan tujuan membangun kehidupan bersama. Kota moderen adalah tempat tawar-menawar, jual-beli, memberi-dan mendapatkan apa yang diinginkan. Setiap kelompok harus mampu menekan sebagian kepentingan kelompok mereka sendiri, demi terbentuknya komunitas urban yang heterogen secara etnis-religius.

Kota merupakan ruang sentra kehidupan yang dapat dilihat dari berbagai sudut pandang maupun pendekatan keilmuan. Kehidupan masyarakat di wilayah perkotaan termanifestasi dalam perilaku, tindakan, maupun aktivitas kehidupan menjadi akses telaah antropologis. Kehidupan masyarakat juga dapat dilihat dari aspek fisik perkotaan yang akan memberikan kontribusi pada perilaku sosio-antropologinya (manusia dan struktur sosialnya).

Ansy'ari (1993) mendefinisikan kota adalah sebuah area urban yang berbeda dari desa ataupun kampung berdasarkan ukurannya, kepadatan penduduk, kepentingan atau status hukum. Beberapa definisi (secara etimologis) "*kota*" dalam bahasa lain yang agak tepat dengan pengertian ini, seperti dalam bahasa Cina, kota artinya dinding, dan dalam bahasa Belanda (kuno): *tuiin*, bisa berarti pagar. Dengan demikian, kota dapat diartikan sebagai teritori atau ruang terbatas. Selanjutnya masyarakat perkotaan sering disebut juga *urban community*. Pengertian masyarakat kota lebih ditekankan pada sifat serta ciri kehidupannya yang berbeda dengan masyarakat pedesaan.

Secara lebih khusus Spreiregen (1965) menyatakan 'kultur' dapat juga dirumuskan sebagai tingkat kemampuan seseorang atau masyarakat untuk merumuskan maupun menciptakan ketentuan bagi pengaturan tata kehidupannya, dalam hubungannya dengan lingkungan sosial maupun lingkungan alam, serta tingkat kemampuan seseorang atau masyarakat itu untuk mematuhi dan menaati ketentuan-ketentuan itu. Dengan demikian, komunitas kota dapat dikatakan memiliki intensitas progres 'kultur' yang tinggi.

Komunitas kota lebih berorientasi kepada hal-hal yang bersifat material dan rasional sehingga hubungan menjadi impersonal dan sekunder, bukan lagi *'relation base emotional oriented'*. Individu menjadi teratomisasi dan teranomisasi sehingga setiap individu diharuskan menciptakan jalur eksistensi kehidupannya.

Begitu banyaknya dan bervariasinya tuntutan dalam bertingkah laku dan bertindak sebagai anggota masyarakat yang berorientasi pada (*goal*) dan pencapaian (*achievement*), maka, gaya hidup masyarakat kota lebih diarahkan pada penampilan fisik dan kualitas fisik sehingga tampak *civilized*. Gejala lain dalam komunitas kota adalah adanya kecenderungan masyarakat menjadi masyarakat massa (*mass society*) yang cenderung mengakibatkan individu kehilangan identitas pribadinya (*self identity*).

Peran penting kota yang mengawal kehidupan masyarakat adalah ketika kota menjelma sebagai pusat kekuasaan, ekonomi, pengetahuan, inovasi, dan peradaban. Kota kemudian menjadi ruang (ekspektasi) peningkatan kualitas hidup manusia. Keadaan ini sebanding dengan konsep *'civilized'* yang berarti kualitas tertinggi pada masyarakat manusia (Nas, 1979).

Sebagai sebuah pusat kekuasaan, ekonomi, pengetahuan, inovasi, dan peradaban, sudah pasti kota menjadi sebuah arena kontetasi kekuasaan. Perluasan konsep dan pemaknaan kekuasaan membuka peluang berbagai disiplin ilmu tak terkecuali antropologi. Bila sebelumnya kekuasaan hanya menjadi domain ilmu politik sebagaimana konsep Weber terkahir kekuasaan

juga telah menjadi kajian baik sosiologi, antropologi, dan arkeologi. Perbedaan mendasar dalam antropologi cenderung menggunakan konsep kekuasaan Michael Foucault, model habitus Pierre Bourdieu, maupun strukturasi Anthony Giddens.

Setidaknya studi antropologi yang melihat kontetasi kekuasaan pada masyarakat perkotaan dilakukan oleh dua antropolog. Pertama, Tony Rudyansyah (2009) yang mengkaji lanskap budaya dengan penekanan pada kekuasaan, sejarah dan tindakan masyarakat di bekas wilayah Kesultanan Buton. Bagaimana pemahaman dan interpretasi berbagai kelompok sosial masyarakat Buton terhadap berbagai peristiwa sejarah yang pernah terjadi pada masa lampau sehingga menjadi acuan dalam mengkonstruksi kekuasaan dalam kehidupan sehari-hari.

Penelitian kedua, dilakukan Tasrifin Tahara (2010) di Kota Baubau tentang reproduksi stereotip yang dilakukan kelompok bangsawan terhadap orang Katobengke dalam berbagai ruang dan situasi. Penelitian yang menggunakan kerangka teoritis Bourdieu melihat kelompok bangsawan mereproduksi perbedaan (*distinction*) dengan menggunakan sejarah dalam rangka mempertahankan kekuasaan pada berebut ruang politik, sosial dan budaya.

B. Kebudayaan dan Ruang

Studi antropologi ruang dan tempat (*anthropology of space and place*) adalah rangkuman dari kedua studi sebelumnya, yang berarti, dalam studi

antropologi ruang dan tempat/lokasi terdapat ulasan tentang hal-hal yang menjadi fokus kajian dalam studi antropologi bentang-darat dan studi antropologi tempat dan bukan tempat. Hal ini disebabkan studi antropologi ruang dan tempat/lokasi mencakup pemahaman tentang konsepsi ruang pada kedua studi sebelumnya, yang dengan demikian, untuk kajian yang spesifik terkait ruang sebagai bentang-darat serta ruang sebagai tempat dan/atau lokasi merujuk pada kedua studi sebelumnya.

Menurut Low (2017: 13-14) menyatakan bahwa dalam studi antropologi ruang dan tempat, ruang dipahami sebagai inti dari kehidupan itu sendiri, sedangkan tempat, baik sebagai tempat maupun sebagai lokasi, adalah implikasi dari pembentukan ruang atau meruangkan ruang, atau meruangkan budaya. Sehingga ruang dan tempat/lokasi, dipahami terdiri dalam lima wujud, yakni (1) ruang dan tempat/lokasi dimana keduanya terpisah; (2) ruang dan tempat/lokasi sebagai hasil pertemuan dan ruang dan tempat/lokasi utama; (3) tempat/lokasi dengan luasan tertentu yang terdapat pada suatu ruang yang luas; (4) ruang dengan luasan tertentu yang terdapat pada suatu tempat/lokasi yang luas; dan (5) ruang dan tempat/lokasi adalah dua hal yang tidak terpisah.

Kebudayaan dan ruang atau bagaimana orang menggunakan tatanan dalam lingkungan adalah sesuatu yang dapat diamati secara langsung sehingga pada tingkat deskriptif hal ini tidak menjadi kontroversi seperti halnya usaha orang menjelaskan proses persepsi dan kognisi.

Para ahli ekonomi, sosiologi, antropologi memperbincangkan aspek kebudayaan dan ruang yang berbeda sehingga menawarkan penjelasan yang beragam pula. Arsitektur dan perencana kota umumnya lebih menaruh perhatian perilaku skala mikro, mulai dari ruangan hingga lingkungan atau distrik dalam kota. Pendekatan ruang dan kebudayaan mengenai perilaku manusia menunjukkan bahwa perilaku seseorang adalah fungsi dari motivasinya, *affordances* lingkungan, dan *image*-nya tentang dunia diluar persepsi langsung dan makna citra tersebut bagi orang yang bersangkutan.

Manusia bersosialisasi secara berbeda, dibesarkan dilingkungan geografis dan sosial yang berbeda. Mereka mempunyai motivasi yang berbeda, melihat dan menggunakan lingkungannya secara berbeda pula. Lalu bagaimana mengklasifikasikan perbedaan ini? Teori fungsional dalam sosiologi merupakan suatu pendekatan yang fokus pada bahasannya pada sistem budaya, sosial, kepribadian dan organismik lingkungan sebagai dasar untuk mempelajari perilaku sosial.

Masing-masing sub sistem mempunyai fungsi utama untuk memelihara hubungan internal-eksternal dan kegunaan dari sebuah sistem sosial. Misalnya, sub sistem budaya berfungsi untuk memelihara pola tindakan tertentu dan mengatur hubungan internal-eksternal bagi seluruh sistem tindakan. Integrasi adalah tugas utama dari sistem sosial, pencapaian tujuan untuk sub sistem kepribadian dan adaptasi untuk sub sistem organistik. Kompetensi adalah suatu istilah yang mencakup seperangkat atribut seperti

kesehatan mental dan fisik, kapasitas intelektual, dan kekuatan ego. Banyak kualitas yang menentukan kemampuan seseorang yang sukar diukur, terutama yang berkaitan dengan budaya dan perilaku budaya.

Teori produksi ruang (Lefebvre, 1991) menyatakan bahwa kita menciptakan ruang menurut cara kita bertinggal dalam kehidupan sosial kita (*lived space*), yang mana dalam realitas kehidupan tersebut kita bersinggungan dengan aspek material fisik dari ruang yang tercerap oleh indera kita (*perceived space*) dan aspek-aspek non-material (*mental*) dari ruang yang terkonsepsi dalam benak kita (*conceived space*).

Pengertian tentang produksi disini bukanlah seperti istilah produksi yang berbentuk barang atau jasa semata, tapi sebuah *proses* yang meliputi '*multiplicity of works and great diversity of forms*' yang disederhanakan dalam tiga konsep: produksi (proses), produk (hasil), dan labour (buruh) yang merupakan pondasi dari *political economy*. Dalam kaitannya dengan apa yang diproduksi, Ruang dalam hal ini menjadi bagian dari sebuah produksi (proses) sejarah, yang meliputi persinggungan dari waktu (time), ruang (space) dan makhluk sosial, yang mengarah kepada '*a materialization of social being*'. Kalau sebelumnya Arsitektur lebih banyak berbicara tentang bagaimana kita mengkonstruksi ruang (*construction of space*) yang berhubungan dengan aspek fisik dan juga konsepsi filosofis dari ruang, maka Lefebvre mengambil pendekatan yang lain yang sangat esensial yaitu dengan mempertanyakan

bagaimana aspek fisik dan filosofis dari ruang yang dikonstruksikan tersebut dapat bermakna bila tidak ada makhluk sosial di dalamnya.

Oleh karena itu Lefebvre (1991) membuat periodisasi sejarah perkembangan pemikiran ruang berlandaskan pada titik tolaknya sebagai seorang yang berhaluan sosialis. Jika ruang adalah bersejarah (*historical*), dan sepanjang sejarah itu kehidupan sosial berganti dan mengalami berbagai kehidupan yang berbeda-beda, maka begitu juga dengan ruang yang terjadi akan mengalami perubahan sejarah. Yang pertama disebutnya adalah Ruang Alamiah (*Natural Space*) yaitu ruang yang sudah ada dengan sendirinya yang dibentuk oleh hukum-hukum alam. Dalam kita menyerap dan mengalami ruang semacam ini tidak merupakan suatu keharusan untuk mengetahui konsep bagaimana ruang ini diproduksi dan didiami, karena ruang semacam ini adalah *'already given.'* Selanjutnya adalah Ruang Mutlak (*Absolute Space*), yaitu ruang yang merupakan fenomena universal yang diciptakan oleh Tuhan dan berlaku mutlak. Kadang-kadang, ruang ini diserap sebagai bagian dari alam. Menurut Lefebvre, ruang mutlak ini tidak berlokasi dimana-mana, karena ruang ini menghuni semua tempat dan mempunyai eksistensi simbolik yang tegas. Ruang ini mengimplikasikan keberadaan dari institusi keagamaan, hubungan kosmos dan alam jagad raya. Dalam bentuknya yang mikro, ruang ini disimbolkan kepada bentuk-bentuk ruang ritual agama, kelahiran maupun kematian. Ketiga adalah apa yang disebut sebagai Ruang Abstrak (*Abstract Space*). Disini Lefebvre mengkritisi konsep dari ruang abstrak dari budaya

modern kapitalis yang cenderung mereduksi pemahaman dari *'perceived,'* *'conceived'* dan *'lived space'* menjadi sebuah abstraksi yang cenderung homogen. Dalam masyarakat kapitalis, ruang diperlakukan sebagai sebuah komoditas abstrak, yang tidak hanya dapat digunakan tapi juga diperjualbelikan untuk menghasilkan keuntungan tersendiri (*profits*). Dalam ruang abstrak kapitalis ini, ruang sosial tidak mempunyai existensinya, yang ada hanyalah ruang-ruang mental kapitalis yang mengalami komodifikasi homogenitas. Ruang ke empat yang dijelaskan oleh Lefebvre adalah Ruang Diferensial (*Differential Space*). Ruang ini menurut Lefebvre adalah sebuah ruang yang lebih membaaur ('mixed') dan lebih 'inter-penetrative' sifatnya.

Ruang bukan berasal hanya dari kumpulan obyek-obyek (seperti apa yang sering dikonsepsikan oleh sejarahwan arsitektur), atau kumpulan gagasan-gagasan (seperti apa yang sering dikonsepsikan oleh pakar matematika), atau kumpulan manusia (seperti yang sering dikonsepsikan oleh pakar sejarah sosial), tetapi kumpulan antar-tindak atau dinamika dari ketiga area ini. Berdasarkan hal tersebut Lefebvre memformulasikan ketiga aspek ini (fisikal, mental, sosial) menjadi sebagai: ruang-ruang bangunan dan antar bangunan (fisik), gagasan dan konsep dari ruang (mental), ruang sebagai bagian dari interaksi sosial (sosial). Dari sini kemudian Lefebvre menurunkan teori ruangnya menjadi triad *'perceived,'* *'conceived,'* dan *'lived.'*

Apa yang dimaksudkan oleh Lefebvre pada level ini adalah *material activity* atau lebih kepada praktek meruang (*spatial practice*). Hal ini

merupakan kehidupan dan aktivitas keseharian (*everyday*), yang terjadi dalam ruang-ruang fungsional, mulai dari ruang-ruang individual dan bangunan-bangunan tunggal sampai tapak ruang urban yang lebih besar (seperti menyangkut sistem transportasi) yang membentuk bagian-bagian dari '*material production of space*.' Praktek meruang ini dapat terjadi dan secara perhitungan kasar menjadi ekuivalen dengan apa yang menjadi dasar-dasar perekonomian dan aspek materialitas, menghasilkan bentuk-bentuk meruang sesuai kegiatan-kegiatan produktif dan reproduktif yang berbeda-beda. Proyek-proyek Arsitektur dan planning pada level ini berperan memberikan '*material life*' untuk kota, melalui bangunan-bangunan yang dicerap ('*perceived*') di sekitar kita.

Pada level yang kedua ini, Lefebvre memaklumkan tentang adanya representasi secara sadar ('*conscious*') dari ruang. Pengejawantahannya berasal dari konsepsi tentang ruang yang di-kodifikasi atau menjadi tipe tertentu oleh pemahaman abstrak dari ruang itu sendiri, seperti melalui pengetahuan planning, ruang matematis atau proses perancangan Arsitektur. Representasi ruang, baik sebagai sebuah pengetahuan (*knowledge*) maupun keyakinan (*beliefs*) menjadi hal yang perlu bagi berlangsungnya praktek-praktek meruang atau hubungan-hubungan produksi, dan oleh karena itu secara fundamental menjadi sesuatu yang ideologikal dalam karakternya. Proyek-proyek Arsitektur dan planning dalam level ini berperan memberikan pemahaman (*understanding*) tentang kota, sekaligus yang memberikan bentuk

dan orientasi ruang pada kota. Contoh yang bisa diberikan disini adalah seperti peta atau lay-out kota, peta jalur transportasi, atau bahkan citra-citra yang muncul di *postcard* yang bersifat informasi. Contoh-contoh ini adalah sesuatu yang tidak hanya fungsional sifatnya dan membantu kita dalam berorientasi dan bergerak mengalami ruang kota, tapi juga ideologikal dalam hal pencitraan sebuah kota dan dasar-dasar fundamental bagi kita untuk berpikir tentang kota dan bagaimana kita hidup di dalamnya.

Level pemahaman ruang yang ketiga adalah apa yang disebut Lefebvre sebagai ruang-ruang representasi (*representational spaces*). Level ini merupakan tahap tersulit dari teori Lefebvre tentang *triad formulation of space*, karena level ini mengacu pada pengalaman *sub-conscious* dari ruang melalui citra dan simbol yang dianggap ekuivalen terhadap pengaruh realitas dalam mengkondisikan kemungkinan-kemungkinan untuk bertindak (*action*). Hal ini kemudian berarti bahwa pada satu sisi pengalaman ruang bersifat ideologikal yaitu dalam hal membentuk hubungan imajinair yang mana manusia berupaya untuk exist antara diri mereka sendiri dan kehidupan nyata, sementara itu di sisi lain pengalaman ruang semacam ini merupakan sesuatu yang kreatif dan 'membebaskan' (*liberatory*) dalam hal resistensi dan criticism terhadap aturan sosial yang dominant. Dengan kata lain, ruang-ruang representasi adalah suatu kondisi yang kita serap dan alami, sekaligus juga kegiatan-kegiatan baru dan imajinatif yang memungkinkan munculnya ruang-ruang baru dan berbeda.

Secara khusus, level ketiga ini mengacu kepada ruang yang didiami dan dialami oleh mereka yang tidak secara langsung terlibat dalam menghasilkan bangunan (*spatial practices*) atau gagasan tentang ruang (*representations of space*), tapi paling tidak memakai ruang, dan oleh karena itu ikut membantu dalam memproduksi dan mereproduksinya. Secara jelas terlihat disini bahwa telah terjadi suatu konflik antara mereka yang bertanggungjawab dalam menghasilkan ruang (*the production of space*) dan mereka yang berperan dalam membuat ruang tersebut bereproduksi secara berkesinambungan.

Pada dasarnya ketiga level ini berantar-tindak secara dialektik, sehingga perhatian kita sebaiknya tidak hanya pada tiap level itu saja, karena pada kenyataannya level-level tersebut tidak pernah exist sendirian. Sehingga ketika kita memandang secara sadar sebuah representasi ruang (level kedua), seperti denah sebuah bangunan, kita sebaiknya juga mempertimbangkan praktek-praktek meruang (level pertama) yang dimaksud oleh denah tersebut untuk merepresentasikan dan mengatur sesuatu, sekaligus juga pemikiran kembali secara kritis dan imajinatif (level ketiga) yang menawarkan suatu ide atau semacam kehidupan (*living*) yang mungkin terjadi di dalamnya pada suatu waktu tertentu jika ruang tersebut dibangun.

C. Struktur, Fungsi dan Legitimasi

Struktural-fungsionalisme merupakan teori yang lahir sebagai reaksi terhadap kedigdayaan teori evolusionisme. Jika kajian-kajian teori evolusi

bermaksud membangun tingkat-tingkat perkembangan budaya manusia, seperti halnya tahapan-tahapan perkembangan suatu organisme, maka kajian-kajian struktural-fungsionalisme bermaksud untuk membangun suatu sistem sosial, atau struktur sosial, melalui pengkajian terhadap pola hubungan yang berfungsi antara individu-individu, antara kelompok-kelompok, atau antara institusi-institusi sosial di dalam suatu masyarakat, pada suatu kurun masa tertentu (Saifuddin, 2005). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pendekatan evolusionis lebih bersifat historis dan diakronis, sedangkan pendekatan teori struktural-fungsional lebih bersifat statis dan sinkronis (Marzali, 2005: 128). Struktural-fungsional adalah penggabungan dari dua pendekatan, yang bermula dari pendekatan fungsional Durkheim, kemudian digabungkan dengan pendekatan struktural Radcliffe-Brown. Oleh karena itu, untuk memahami pendekatan struktural-fungsional, kita harus mengetahui dulu sejarah perkembangan pendekatan fungsional ini.

Seperti sudah dikatakan di atas, berbicara pendekatan fungsional, kita tidak akan lepas dari nama Durkheim sebagai tokoh pencetus teori ini. Meskipun eksplanasi secara fungsional dalam kajian-kajian sosial telah terlihat dalam karya-karya Spencer dan Comte, namun Durkheim telah meletakkan dasarnya secara tegas dan jelas (Marzali, 2006: 128). Durkheim menolak prinsip reduksionisme psikologis dalam memahami gejala-gejala sosial dalam masyarakat dan sebaliknya menyatakan bahwa nasib manusia itu sangat ditentukan oleh struktur sosial di mana seorang individu berada (Saifuddin,

2005: 161-162). Durkheim juga secara tegas menyatakan bahwa fenomena sosial seharusnya dijelaskan melalui dua pendekatan pokok yang berbeda, yaitu pendekatan historis dan pendekatan fungsional. Analisa fungsional berusaha menjawab pertanyaan mengapa suatu item-item sosial tertentu mempunyai konsekuensi tertentu terhadap operasi keseluruhan sistem sosial. Sementara itu analisa historis berusaha menjawab mengapa item sosial tersebut, bukan item-item sosial yang lain, secara historis yang mempunyai fungsi tersebut (Marzali, 2006: 128).

Pendekatan fungsional dalam antropologi sosial dipelopori oleh dua orang sarjana Inggris yang hidup sezaman, yaitu Radcliffe-Brown dan B. Malinowski. Sekalipun keduanya sama-sama dipengaruhi oleh pandangan Durkheim, penafsiran dan pengembangan mereka atas konsep fungsi berbeda satu sama lain. Radcliffe-Brown menolak setiap penggunaan konsep fungsi yang tidak dikaitkan dengan struktur sosial, karena itulah pendekatan dasarnya adalah kombinasi dari kedua konsep tersebut: fungsi dan struktur sosial, yang kemudian dikenal dengan nama struktural-fungsionalisme (Marzali, 2006). Seperti dikatakan di awal pembahasan ini bahwa teori struktural-fungsional pada dasarnya memandang masyarakat sebagai suatu sistem dari struktur-struktur sosial sebagai pola-pola nyata dari hubungan atau interaksi antara berbagai komponen masyarakat yang berfungsi untuk menyatukan dan menjaga integrasi sosial.

Namun, eksplanasi tentang fungsi dari pola-pola hubungan antar individu, kelompok maupun institusi-institusi ternyata tidaklah seragam di antara sesama penganut teori struktural-fungsional. Menurut Saifuddin (2005: 159), seorang ilmuwan sosial bernama E.G. Grabb dalam karyanya: *Social Inequality*, secara kritis mengajukan sebuah pertanyaan: “apakah persisnya yang dimaksud dengan istilah fungsi? Apakah fungsi hanya dimaksudkan terkait dengan ekonomi dalam masyarakat, sebagaimana yang dirancang oleh agen atau pemimpin tertentu, atau semata-mata sebagai konsekuensi kegiatan ekonomi yang tidak disengaja? Jawaban atas pertanyaan ini dapat dilihat dari penjelasan Radcliffe-Brown dan Malinowski yang saling berbeda satu sama lain seperti penjelasan berikut ini.

Radcliffe-Brown dengan tegas membedakan konsep fungsionalnya dari konsep fungsional Malinowski. Bagi Radcliffe-Brown, fungsi adalah “kontribusi yang dimainkan oleh sebuah item sosial, atau sebuah institusi sosial, terhadap kemantapan suatu struktur sosial”. Sementara itu Malinowski melihat “fungsi” sama seperti “guna”, yang dikaitkan dengan kebutuhan psikologis dan biologis manusia. Fungsi dari sebuah item sosial, atau sebuah institusi sosial, menurut Malinowski, adalah “kegunaan dari institusi tersebut dalam memenuhi kebutuhan mendasar yang bersifat mutlak, yakni kebutuhan psiko-biologis individu-individu anggota sebuah masyarakat”. Secara umum, struktur dan fungsi dapat digambarkan berikut ini.

Tabel 1. Struktur dan Fungsi

	Organisme Biologis	Organisasi Sosial
Unit	Sel-sel	Individu-individu manusia
Struktur	Hubungan antar sel	Hubungan antarmanusia
Kegiatan	Perilaku sel-sel yang nyata terlihat	Perilaku manusia yang nyata terlihat
Fungsi	Peranan kegiatan-kegiatan dalam membina/menjaga struktur atau kesesuaian antara efek dari kegiatan dan kebutuhan dari struktur organisme biologis	Peranan kegiatan-kegiatan dalam membina/menjaga struktur atau kesesuaian antara efek dari kegiatan dan kebutuhan dari struktur organisme biologis

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa teori struktural-fungsional menjadikan organisme biologis sebagai model pokok dalam memahami fenomena sosial. Ini jelas menggambarkan prinsip-prinsip positivisme yang diwariskan dari para pendahulu mereka Auguste Comte, Spencer dan Emile Durkheim. Masyarakat dalam hal ini dilihat sebagai sebuah struktur sosial yang terdiri atas jaringan hubungan sosial yang kompleks antara anggota-anggotanya. Satu hubungan sosial antara dua orang anggota tertentu pada suatu waktu tertentu, di tempat tertentu, tidak dipandang sebagai satu hubungan yang berdiri sendiri, tetapi merupakan bagian dari satu jaringan hubungan sosial yang lebih luas, yang melibatkan keseluruhan anggota masyarakat tersebut. Hubungan kedua orang di atas harus dilihat sebagai bagian dari satu struktur sosial (Marzali, 2006: 130).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka kehidupan sosial pada dasarnya adalah kesatuan relasi antar komponen-komponen sosial yang berfungsi dan saling terkait satu sama lain yang membentuk struktur sosial. Dalam hal ini, struktur sosial berfungsi untuk mempertahankan dan melanggengkan sistem sosial dari suatu masyarakat. Upacara atau pranata-pranata sosial berfungsi mempertahankan sistem dan struktur sosial dari suatu masyarakat. Oleh karena itu, pranata sosial dalam pandangan struktural-fungsional adalah suatu komponen yang berfungsi untuk mempertahankan sistem dan struktur sosial suatu masyarakat.

Kemampuan dari teori struktural-fungsional terletak pada melukiskan hubungan antara struktur sosial dan pranata sosial. Bangunan teori ini banyak dipengaruhi oleh pemikiran Pareto dalam pengembangan teori struktural fungsional, terutama gagasan Pareto mengenai masyarakat, yang dilihatnya dalam hubungan sistem. Konsepsi Pareto yang sistematis tentang masyarakat, dipandanginya sebagai sebuah sistem yang berada dalam keseimbangan, yakni kesatuan yang terdiri dari bagian-bagian yang saling bergantung (Ritzer, 2011: 280).

Dalam kehidupan masyarakat, perubahan sosial akan terjadi dalam waktu yang cepat atau lambat dan berpengaruh pada sistem distribusi ketiga dimensi stratifikasi sosial. Dengan kondisi seperti, maka penulis mengacu pada teori interaksionalisme simbolik mengenai kenyataan sosial berkenaan dengan perubahan sosial budaya. Hal ini selaras dengan pandangan Schultz

(1962) bahwa dalam memahami realitas sosial dalam berinteraksi, pikiran dan stok pengetahuan seseorang sebagai dasar untuk mendefinisikan realitas sosial, dan sifat pengetahuan masing-masing kelompok berbeda. Karena para anggota memiliki pengetahuan bersama tentang realitas, mereka juga meyakini realitas sebagaimana adanya tersebut. Mereka juga dapat berasumsi bahwa dunia itu sudah ada, suatu tempat yang obyektif. Setelah itu, semua tahu realitas itu apa, dan apa yang terjadi di dalamnya.

Dalam dinamika perkembangan, kelembagaan struktur sosial sebagai suatu organisasi lokal, mempunyai mekanisme tersendiri dalam cara membangun atau mengkonsolidasi demokrasi di masyarakat. Kendati demikian demokrasi lokal menghadapi masalah serius, yaitu pola kepemimpinan hirarkhi, yang pola hubungannya memunculkan kultur patron klien. Tetapi masyarakat di satu sisi masih menyisihkan sejumlah nilai demokrasi semacam solidaritas. Sementara di sisi lain masyarakat lokal merupakan sebuah arena vital dan intensional untuk menanamkan, bukan hanya kebiasaan dan keterampilan berpartisipasi dari warga, juga nilai-nilai yang lebih mendalam dari sebuah kultur politik seperti toleransi moderasi dan kemauan untuk berkompromi mengenai suatu penghargaan akan titik pandang yang berlawanan. Oleh karena itu struktural fungsionalis yang dibangun oleh Parson (dalam Saefudin, 2006: 181) bahwa penggunaan kekuasaan secara kekerasan bukanlah alat atau instrumen yang bisa menghasilkan ketertiban sosial. Jadi, untuk memahami bagaimana masyarakat yang stabil itu tercapai,

kita harus mencari sumber keteraturan sosial (mengadopsi seperangkat aturan dan norma yang menguntungkan bersama).

Bagi kajian antropologi sosial budaya, perhatian utama adalah memberikan keuntungan bagi pendekatan fungsional dimana batas sistem sosial lebih mudah diidentifikasi strukturnya dan lebih relatif stabil kehidupan sosial. Mereka memperlihatkan ketangguhan yang tinggi dan daya bertahan hidup, meskipun dalam komunitas kehidupan sosialnya masih tetap bertahan dalam pola-pola budaya yang masih tradisional.

Thomas Bernard (dalam Ritzer, 2011: 116) mengatakan bahwa konsensus (fungsionalisme struktural) memandang norma dan nilai sebagai landasan moral bagi masyarakat, memusatkan perhatian kepada keteraturan sosial berdasarkan atas kesepakatan diam-diam dan memandang perubahan sosial terjadi secara lambat dan teratur.

Selanjutnya (Saefuddin, 2006: 156) melihat dalam struktural-fungsionalisme masyarakat dipandang sebagai suatu sistem dari struktur-struktur sosial. Di mana struktur dalam hal ini adalah pola-pola nyata mengenai interaksi antara berbagai komponen masyarakat, yang secara relatif bertahan lama karena interaksi-interaksi tersebut terjadi dalam cara yang kurang lebih terorganisasi. Dalam istilah Durkheim, diumpamakan organ-organ dari organisme yang hidup.

Dalam menganalisa pertentangan kelas yang terjadi di masyarakat, Marx (dalam Anderson, 1993) berangkat pada landasan teori bahwa

kehidupan sosial pada dasarnya merupakan arena konflik atau persaingan di antara kelompok-kelompok yang bertentangan, dimana sumber-sumber daya ekonomi dan politik merupakan hal yang penting, yang berusaha direbut oleh berbagai kelompok. Sebagai akibat tipikal dari pertentangan ini adalah pembagian masyarakat menjadi kelompok yang determinan secara ekonomi dan kelompok tersubordinasi. Konflik dan pertentangan di dalam berbagai lapisan masyarakat melahirkan kekuatan-kekuatan yang menggerakkan kehidupan dan konflik sosial, merupakan ciri dasar perubahan sosial, maka perubahan sosial menjadi hal yang umum dan sering terjadi.

Menurut Marx (dalam Dwipayana, 2001: 36-37) hubungan-hubungan kelas senantiasa ditandai dengan hubungan eksploitatif dan secara tidak langsung mencerminkan pembagian kepentingan antara penguasa dan yang dikuasai. Dalam banyak hal, hubungan kekuasaan adalah suatu proses yang melahirkan rasa saling ketergantungan dan yang mengubah pemilikan sumber-sumber yang diperlukan pribadi untuk mencapai tujuan yang hanya bisa ia gapai dengan tindakan yang mengesampingkan dirinya sendiri.

D. Implikasi Evolucionisme dalam Pembentukan Pendekatan Struktural Fungsional

Evolusi adalah eksistensi yang sangat sentral dalam kehidupan manusia. Realitas kehidupan secara epistemologis, ontologis, dan aksiologis menunjukkan bahwa kehidupan manusia bergerak dari satu tahap ke tahap

berikutnya dalam suatu proses jejaringan, meminjam istilah Chinua Achebe (1990), *adopt-adapt-adept*, yakni suatu proses 'adopsi' yang terjadi secara universal, adaptasi yang terjadi dalam suatu ruang dan kurun waktu tertentu, dan *adept* yang pengembangan, pemisahan diri, dan kemandirian untuk suatu waktu dan kurun waktu tertentu. Sebagai batasan, evolusi dapat dipahami sebagai *suatu perubahan atau perkembangan, ... yang bersifat lambat laun ... menjadi lebih baik atau lebih maju dari sederhana ke kompleks*. (Saifuddin, 2005, 99) Proses evolusi yang seringkali dikaitkan dengan kondisi alam semesta dan kehidupan biologis mulai mendapat perhatian dari para ahli ilmu alam dan naturalis sejak abad ke-18 dan 19 yang secara konsisten meneliti berbagai fenomena alam untuk menemukan landasan ilmiah teoritis mengenai proses pembentukan fenomena alam yang bergerak selama jutaan bahkan miliaran tahun. Melalui berbagai penelitian biologis yang dikembangkan, di antaranya oleh Charles Darwin dan Alfred Wallace, pandangan terhadap evolusi menunjukkan adanya 'kesamaan' (*uniformitarianism*) dan seleksi alam (*natural selection*) yang mengandung tiga kondisi, yakni bahwa setiap spesies terdiri dari berbagai macam entitas yang di antaranya mempunyai keunggulan untuk beradaptasi, bahwa setiap spesies mengandung ciri-ciri yang diperolehnya dari yang memproduksinya, dan bahwa spesies yang dapat beradaptasi dengan baiklah yang menunjukkan kemungkinan untuk bertahan hidup (*survival of the fittest*). (Ember & Ember, 1996, 31)

Paradigma evolusi dalam ilmu alam dan biologi ini tampaknya menjadi landasan bagi para ilmuwan sosial dan humanisme untuk meneliti kehidupan sosial karena mereka melihat adanya banyak persamaan antara fenomena alam dan biologi dengan fenomena manusia. Analogi yang misalnya tampil dalam ungkapan oposisi biner (*binary opposition*) seperti “sederhana-kompleks,” “kemajuan-kemunduran,” “tradisional-modern,” “desa-kota,” “perubahan-kestabilan,” inilah yang menempatkan evolusionisme sebagai landasan dalam ilmu antropologi. (Saifuddin, 99) Dalam ilmu-ilmu sosial, evolusionisme itu sendiri mengandung unsur unilinear, yang menekankan satu garis dominan dalam evolusi; universal, yang menekankan usaha lintas-budaya untuk menguji berbagai penemuan; dan multilinear, yang menekankan perubahan serentak yang terjadi di mana-mana. (Saifuddin, 107-119) Dalam antropologi, pembahasan tentang kebudayaan yang mencakup tujuh unsurnya seperti bahasa, sistem pengetahuan, organisasi sosial, sistem peralatan hidup dan teknologi, sistem mata pencarian hidup, sistem religi, dan kesenian pada awalnya menjadi landasan untuk menelusuri evolusi kebudayaan manusia yang dilakukan oleh para antropolog sejak abad ke-19. Seiring dengan kajian-kajian ilmu alam, ilmu sosial, dan humaniora, evolusi kebudayaan tidak lagi dipahami dalam entitas unilinear saja, tetapi sekaligus universal dan multilinear. Abad ke-21 yang ditandai dengan perkembangan teknologi yang sangat cepat telah mengubah sekaligus unsur-unsur kebudayaan lainnya, seperti bahasa, organisasi sosial, ekonomi, religi, dan kesenian. Sebagai

contoh, teknologi internet yang bukan saja telah mengangkat evolusi bahasa Inggris dari bahasa kolonial, ketinggian bahasa ilmiah di perguruan tinggi, tetapi juga bahasa pergaulan di dunia maya (*cyberspace*). Teknologi internet yang berawal dari jejaringan informasi untuk keperluan militer dalam Perang Dingin Amerika-Rusia mengalami 'evolusi' dalam berbagai bidang sekaligus, dari yang bersifat sederhana, sehari-hari, hingga yang *menyerempet* kehidupan (terkait dengan pranata seperti kesehatan dan kecantikan) dan religi. Salah satu hal yang menarik dalam konteks ini adalah bagaimana teknologi internet dengan berbagai macam pirantinya telah dapat mempengaruhi 'evolusi' kehidupan keberagamaan manusia, dari suatu kongregasi manusia yang secara fisik tergabung dalam suatu komunitas menjadi suatu kongregasi manusia yang 'telah membuang ke-fisik-annya' dan masuk dalam dunia maya sebagai *cyborg* atau *posthuman*. (Zaleski, 1997) Dalam konteks penelitian antropologi, kehadiran evolusionisme juga dirasakan dalam perkembangan penelitian etnografi *cyberspace* yang mengkhususkan diri pada penelitian etnografi komunitas maya ini. (Bell, 2001)

Sehubungan dengan perkembangan ilmu antropologi sendiri, paradigma evolusionisme bersinergi dengan teori-teori yang berkembang dalam disiplin ilmu ini. Dilandasi oleh pandangan bahwa struktur ilmu pengetahuan masyarakat yang didukung oleh ilmu alam, terutama biologi, Herbert Spencer menegaskan bahwa elemen-elemen masyarakat saling terjalin dengan fungsinya masing-masing. Pandangan evolusionisme Spencer

ini melahirkan gagasan dalam antropologi tentang diakronik-sinkronik dan evolusionisme-difusionisme yang kemudian dikembangkan oleh Auguste Comte, Emile Durkheim, dan Talcott Parsons, yang dikenal sebagai para pemikir positivis ke dalam perspektif fungsional yang menempatkan masyarakat dengan pranata-pranata sosialnya sebagai metafor dari organisme dengan lingkungan dan populasinya. (Saifuddin, 125-126)

Landasan ketiga pemikir ini tampaknya menjadi skemata bagi para tokoh struktural-fungsional dalam proses memahami masyarakat sebagai *suatu sistem dari struktur-struktur sosial*. Struktur dalam pandangan evolusionisme biologis yang berkaitan dengan unsur genetik yang bertahan hidup dalam pandangan struktural-fungsional menjadi *pola-pola nyata hubungan atau interaksi antara berbagai komponen masyarakat - pola-pola yang secara relatif bertahan lama karena interaksi-interaksi tersebut terjadi dalam cara yang kurang-lebih terorganisasi*. Sementara, fungsi sebagai organisme yang berhubungan dengan fungsi masing-masing organisme itu, dalam konteks pandangan struktural-fungsional menjadi *struktur sosial dan institusi yang memberikan pedoman bagi kegiatan keduanya*. (Saifuddin, 156, 158)

Berangkat dari pandangan evolusionisme biologi inilah, ancangan struktural-fungsional melahirkan dua pemikir besarnya, yakni Bronislaw Malinowski dan Arthur Reginald Radcliffe-Brown. Jika Malinowski menyoroti berbagai aspek perilaku sosial dalam konteks ciri-ciri kebudayaan yang berkaitan dengan usaha untuk memenuhi kebutuhan dasar yang diperlukan

anggota masyarakatnya yang meliputi nutrisi, reproduksi, kenyamanan, keamanan, hiburan, gerakan dan pertumbuhan; maka bagi Radcliffe-Brown, berbagai aspek perilaku sosial itulah yang memelihara struktur sosial masyarakat dan bukan untuk memenuhi kebutuhan mereka. Pemenuhan kebutuhan bagi Malinowski adalah suatu proses mata rantai, dari satu pemenuhan kebutuhan ke pemenuhan kebutuhan yang selanjutnya, yang lebih tinggi. (c.f. teori kebutuhan Abraham Maslow) Dalam konteks fungsi kebutuhan ini, masyarakat membangun struktur organisasi politik dan sosial untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan-kebutuhan masyarakat tersebut. Sementara itu, dengan memberikan contoh mengenai perilaku masyarakat dalam mengatasi berbagai ketegangan, Radcliffe-Brown menunjukkan bahwa perilaku masyarakat adalah suatu jejaring sosial dari hubungan-hubungan sosial yang ada dalam masyarakat tersebut. (Ember & Ember, 214-215)

Terlepas dari berbagai kelemahan dari ancangan struktural-fungsional ini, tanpa mengenyampingkan kenyataan mengenai perkembangan ('evolusi') metodologis dan teoritis dalam bidang antropologi, ancangan ini merupakan salah satu contoh untuk menunjukkan validitas dan relevansi paradigma evolusionisme. Yang menjadi penting untuk diperhatikan dalam konteks implikasi evolusionisme terhadap kerangka teoritis penelitian dalam bidang antropologi adalah apa yang menurut hemat saya dikenal sebagai suatu model berpikir metaforis, atau simbolis dalam pandangan Paul Ricoeur, yang semakin diberikan tempat dalam pemikiran posmodernisme. Secara hermeneutik,

metafor menjadi alat untuk membangun otonomi semantik dan non-semantik, apa yang diacu dan apa yang mempunyai konotasi yang sama sekali lain dari yang diacu, suatu proses bisosiasi atau suatu kondisi *palimpsest*. Pemahaman metafor secara sederhana di tingkat ini, menurut pendapat saya, akan selalu dapat mensinergikan berbagai paradigma pemikiran, dari yang bersifat evolusionistik hingga yang posmodernistik karena pemikiran metaforis ini mengandung bukan saja suatu ideologi, tetapi juga suatu *epistemic standpoints* untuk menemukan bukan saja hal-hal baru, melainkan juga episteme (*epistemes*) yang membangun 'benang merah' dari berbagai unsur-unsur kebudayaan masyarakat modern seperti teknologi, militer, hukum, ekonomi, politik, religi, dan kesenian.

E. Agen dan Tindakan Giddens

Banyak teori sosial, terutama yang berhubungan dengan sosiologi struktural, memandang agen tidak *banyak* memiliki pengetahuan, padahal yang benar sebaliknya (Giddens, 1984:xxxiv). Bagi Giddens, individu adalah agen yang memiliki pengetahuan banyak (*knowledgeable agen*) dan kemampuan memahami tindakannya sendiri. Mereka bukan lapisan budaya atau para penopang hubunganhubungan sosial belaka, akan tetapi mereka adalah para aktor terampil yang memiliki pengetahuan yang banyak tentang dunia yang mereka geluti (Thompson, 1984:240-241). Semua aktor sosial adalah teoritis sosial dan harus seperti itu untuk menjadi agen-agen sosial yang sesungguhnya. Salah satu kontribusi khas dari fenomenologi adalah

menunjukkan bawah (1) beroperasinya kehidupan sosial terus menerus melibatkan 'kegiatan berteori', (2) bahkan kebiasaan-kebiasaan yang paling bertahan alam atau norma-norma yang paling mapan sekalipun melibatkan perhatian refleksif yang terus menerus dan mendetail. Rutinitas merupakan elemen penting dalam kehidupan sosial; tetapi semua rutinitas, selalu tidak dapat dipastikan dan merupakan pencapaian yang berpotensi mudah hancur (Giddens, 1993 : xvi).

Setiap aktor yang kompeten memiliki pengetahuan yang luas, namun akrab dan halus, tentang masyarakat yang menjadi induknya. Dalam Teori Stukturasi, pengetahuan dipahami dalam istilah kesadaran praktis sekaligus diskursif, dan setiap aktor individual hanyalah salah satu diantara sekian dalam masyarakat, harus diakui bahwa sesuatu yang diketahui oleh seseorang anggota masyarakat yang kompeten 'mengalami peragaman warna' di dalam konteks yang merentang melampaui konteks aktivitas sehari-hari. (3) parameter kesadaran praktis dan diskursif terikat secara spesifik, yang berhubungan dengan sifat aktivitas aktor yang 'menempati ruang', namun tidak direduksi menjadi sifat (Giddens, 1979:127-129). Aspek tindakan dan agensi yang bermacam-macam merupakan bagian dari apa yang oleh Giddens disebut sebagai "model stratifikasi tindakan". Model ini menggambarkan batasan-batasan usaha menganalisis tindakan dengan memfokuskan pada agen individu.

Tindakan manusia dimulai dari pengawasan refleksif terhadap perilaku yang mengacu pada sifat intensionalitas atau bertujuan perbuatan manusia; aspek ini menekankan “kesengajaan” sebagai proses. Kesengajaan semacam itu merupakan sifat tetap perilaku manusia, dan tidak menyiratkan bahwa para aktor memiliki tujuan pasti yang disadari sepenuhnya di dalam benak sepanjang berlangsungnya aktivitas mereka (Giddens, 1979:95-96). Pengawasan refleksif atas tindakan merupakan satu unsur tetap dari tindakan sehari-hari dan melibatkan tidak hanya perilaku individu, namun juga perilaku dari individu-individu lainnya. Maksudnya, para aktor tidak hanya memonitor secara terus menerus arus aktivitas mereka dan orang lain melakukan hal yang sama, melainkan para aktor juga secara rutin memonitor aspek-aspek baik sosial maupun fisik, dari konteks-konteks tempat dimana mereka bergerak (Giddens, 1984:7-8). Dalam melakukan tindakan, agen dibatasi oleh konsekuensi tindakan-konsekuensi tindakan yang tidak dikendaki (*unintended consequences of action*) atau kondisi-kondisi tindakan yang tidak diketahui (*unacknowledge condition of action*). Konsekuensi yang tidak disengaja dapat menjadi kondisi-kondisi yang tidak diketahui sepanjang konsekuensi yang tidak disengaja tersebut merupakan pengembangan dari struktur yang akan memungkinkan tindakan selanjutnya (Thompson, 1984:243).

Sedangkan yang dimaksud dengan rasionalisasi tindakan adalah bahwa para aktor-juga secara rutin dan kebanyakan tanpa perdebatan-mempertahankan suatu ‘pemahaman teoritis’ yang secara terus menerus

tentang landasan-landasn aktivitas mereka (Giddens, 1984:8). Rasionalisasi tindakan merujuk kepada alasan-alasan yang ditawarkan pada agen dalam menjelaskan tindakannya, maka “motivasi tindakan” merujuk pada motif-motif dan keinginan-keinginan yang mendorong munculnya tindakan itu (Thompson, 1984:242). Giddens membedakan antara pengawasan refleksif dan rasionalisasi tindakan dari sisi motivasinya. Alasan mengacu kepada dasar-dasar tindakan, motif mengacu kepada keinginan-keinginan yang mendorongnya. Motivasi mengacu kepada potensi tindakan, bukan kepada cara tindakan dilakukan terus menerus oleh agen yang bersangkutan (Giddens, 1984:9). Aktor kompeten hampir selalu bisa melaporkan secara diskursif maksudmaksud dan alasan-alasan mereka saat sedang melakukan tindakan, mereka tidak mesti bisa melakukan hal yang sama terhadap motif-motif mereka (Giddens, 1984:9-10). Gagasan tentang kesadaran praktis, kesadaran diskursif dan motif motif tidak sadar sangat penting dalam teori Strukturasi. Giddens menawarkan konsep ini dalam rangka mengganti tritunggal psikoanalisis tradisional, yaitu *ego*, *super ego*, dan *Id*. (Giddens, 1984:10-11). Kesadaran diskursif mengandung kemampuan untuk melukiskan tindakan individu dengan kata-kata. Kesadaran praktis meliputi tindakan-tindakan yang diterima begitu saja oleh para aktor, tanpa mampu mengungkapkan dalam kata-kata apa yang sedang mereka lakukan (Ritzer, 2012:891)

Tindakan merupakan sebuah proses berkesinambungan, sebuah arus yang didalamnya kemampuan intropeksi dan mawas diri yang dimiliki individu sangat penting bagi pengendalian terhadap tubuh yang biasa dijalankan oleh para aktor dalam kehidupan keseharian mereka. Keberlangsungan kehidupan sehari-hari (*durèe of day to day life*) mengalir sebagai arus tindakan disengaja. Namun, tindaktindak memiliki konsekuensi yang tidak disengaja. Konsekuensi tidak disengaja bisa secara sistematis memberikan umpan balik untuk menjadi konsekuensi tidak terkenali dari tindak-tindak selanjutnya (Giddens, 1984:12). Apa yang dimaksud dengan konsekuensi tidak disengaja? Ada anggapan bahwa agensi manusia bisa ditetapkan manusia berdasarkan maksud-maksud. Artinya, agar sebuah perilaku bisa dianggap sebagai tindakan, siapapun yang melakukannya harus bermaksud melakukan tindakan, jika tidak, maka perilaku itu hanyalah respon reaktif belaka (Giddens, 1984:12). Sebuah kejadian dianggap sebagai agensi jika apa yang dilakukan agen itu disengaja berdasarkan deskripsi, sekalipun agen keliru mengenai deskripsi itu (Giddens, 1984:13). Untuk memahami apa itu melakukan sesuatu secara tidak sengaja, pertama harus dirumuskan dulu pengertian 'disengaja'. Giddens memaknai 'disengaja' sebagai tindakan yang diketahui atau diyakini oleh pelakunya akan memiliki kualitas atau hasil tertentu dan ketika pengetahuan seperti itu dimanfaatkan oleh pelaku untuk memperoleh kualitas ini (Giddens, 1984:16). Dengan konsep ini, Giddens memisahkan antara perbuatan seorang agen dari 'maksud' kesengajaan perbuatan. Semakin jauh rentang dan waktu

konsekuensi-konsekuensi dari konteks tindakan pertama, maka semakin kecil kemungkinan konsekuensi-konsekuensi disengaja- namun anggapan ini dipengaruhi oleh lingkup daya pengetahuan yang dimiliki oleh para aktor dan daya kuasa memobilisasi (Giddens, 1984:17)

F. Objektivisme dan Subjektivisme Bourdieu

Pemikiran dari Pierre Felix Bourdieu (1977) didasari oleh hasrat untuk menanggulangi adanya kekeliruan dalam mempertentangkan antara objektivisme dan subjektivisme. Pertentangan antara individu dan masyarakat. Pemikiran Bourdieu tidak hanya menjawab tentang asal-usul dan seluk beluk masyarakat melainkan juga menjawab persoalan baru yang diturunkan dari pemikiran terdahulu seperti pertentangan struktur dan agensi, factor objective dan factor subjective, objektivisme dan subjektivisme, nature dan history, doxa dan episteme, material dan simbolik, kesadaran dan ketidak sadaran, kebebasan manusia dan keterikatan oleh struktur, serta ekonomi dan budaya. Permasalahan atau konflik diatas dalam pandangan Bourdieu akan dijelaskan dengan mengaitkan antara konsep dan praktek kehidupan sehari-hari dalam masyarakat. Dengan konsep tersebut Boudieu mengatasi adanya kesenjangan antara teori dan praktik, pikiran dan tindakan serta ide dan realitas konkret.

Teori Bourdieu lahir di jiwai oleh keinginannya untuk memadukan semangat antara objektivisme dan subjektivisme. Dalam aliran pemikiran

objektivisme, terlalu menekankan pada peranan struktur yang menentukan aktor dan lingkungan sosialnya, disini kaum objektivisme lebih melihat secara makro atau biasa disebut dengan aliran strukturalis seperti Durkheim, Marx, Saussure dan lainnya. Di sisi lain, pemikiran subjektivisme lebih melihat pada sisi mikro, yaitu menekankan pada tindakan aktor dalam analisisnya, tokoh subjektivisme misalnya seperti Weber, Sartre, dan lainnya. Bourdieu menentang kedua pemikiran ini dan ingin menggabungkan diantara keduanya. Karena menurut Bourdieu, tidak semua hal di pengaruhi secara mutlak atau dominan oleh struktur maupun oleh aktor, tetapi ada pengaruh timbal balik dari keduanya. Sehingga Bourdieu berusaha untuk membuat hubungan dialektik antara struktur objektivisme dan fenomena subjektivisme.

Untuk menggambarkan perhatian Bourdieu terhadap hubungan dialektika antara struktural dan cara aktor membangun realitas sosialnya, Bourdieu memberikan nama pada orientasi pemikirannya sebagai "Strukturalisme Genetis" (Ritzer dan Goodman. 2003). Bourdieu mendefinisikan strukturalisme genetis dengan cara berikut: Analisis struktur objektif tak dapat dipisahkan dari analisis asal-usul struktur mental individual yang hingga taraf tertentu merupakan produk penggabungan struktur sosial; juga tak dapat dipisahkan dari analisis asal-usul struktur sosial itu sendiri; ruang sosial dan kelompok yang menempatinnya adalah produk dari perjuangan historis (di mana agen berpartisipasi sesuai dengan posisi mereka di dalam

ruang sosial dan sesuai dengan struktur mental yang menyebabkan agen dapat memahami ruang sosial ini).

Upaya Bourdieu untuk menjembatani antara objektivisme dengan subjektivisme, dapat dilihat dari konsep Bourdieu tentang habitus dan lingkungan (ranah) dan hubungan dialektik antara keduanya (Ritzer dan Goodman. 2003) Habitus berada di dalam pikiran aktor sedangkan lingkungan berada di luar pikiran aktor. Meskipun sebenarnya semua konsep dari Bourdieu saling berkaitan dan mempengaruhi.

Pada dasarnya dalam pandangan Bourdieu, yang disebut sebagai objektivisme adalah suatu pengetahuan objektif yang mengandung dominasi, dan dalam kondisi ini, individu tidak bisa menolaknya. Sedangkan pengertian dari subjektivisme sendiri adalah mengarah pada tindakan individu yang bertindak atau melakukan sesuatu diluar struktur. Dimengerti sebagai menjelaskan suatu pengetahuan atau pengalaman dari sudut pandang sendiri, dimana seseorang bisa mengerti melalui bahasa yang kita pahami.

Bourdieu meletakkan pemikiran Durkheim dan hasil studinya tentang fakta social, strukturalisme Sussure, Levi-Strauss, dan structural Marxis kedalam penganut pandangan objektivisme. Prespektif inilah yang menjadi dasar pandangan Bourdieu karena dalam pandangan tersebut hanya menekankan pada struktur objektif dan mengabaikan adanya proses konstruksi social melalui proses dimana aktor akan merasakan, memikirkan dan membangun struktur ini dan mulai bertindak berdasarkan yang

dibangunnya itu. Teori objektivisme menurut pandangan Bourdieu mengabaikan adanya keagenan. Untuk itu Bourdieu lebih condong pada pemikiran strukturalis yang tidak mengabaikan agen.

Persoalan awal yang digarap oleh Bourdieu adalah bagaimana suatu pengetahuan dan unsur-unsur budaya lainnya disebarkan serta berpengaruh didalam suatu masyarakat. Bourdieu berusaha untuk menjelaskan secara komprehensif dinamika kehidupan masyarakat dengan membedakan struktur objektif dan subjektif yang berupa disposisi yang ada di dalam diri individu. Bourdieu melihat bahwa konsep oposisi agensi vs struktur tidak memadai untuk menjelaskan realitas sosial. Praktik sosial tidak begitu saja dijelaskan sebagai produk dari struktur atau agensi sebagai subjek. Penjelasan relasional yang menunjukkan dinamika hubungan antara agensi dan struktur diperlukan untuk menemukan hubungan saling mempengaruhi yang tidak linier diantara keduanya.

Bourdieu menentang pandangan Cartesian yang membedakan secara jelas antara subjek dengan dunia luar, begitu juga agensi dan struktur. Keduanya saling terkait dan saling mempengaruhi dalam suatu proses kompleks untuk menghasilkan praktik social. Pada pandangan Bourdieu struktur objektif merupakan pengaruh marxisme yang menjadi dasar pandangan Bourdieu mengenai fenomenologi. Sedangkan struktur subjektif merupakan pengaruh fenomenologi yang mendasari pandangan Bourdieu mengenai Marxisme. Dasar Marxisme modern yang diambil Bourdieu

menekankan pada factor ekonomi sebagai struktur yang membentuk manusia dan mengabaikan subjektivisme manusia sebagai agen. Dan pemikiran dasar dari fenomenologi yang diambil Bourdieu didasarkan pada pertentangannya terhadap poposisi kehendak. Fenomenologi cenderung menempatkan manusia sebagai subjek penentu dengan kesadarannya dan menganggap sepi pengaruh realitas social yang tampil sebagai struktur objektif. Bourdieu melihat struktur objektif sebagai bebas dari kesadaran dan kemauan agen yang mampu membimbing dan mengendalikan praktik mereka. Bourdieu juga menerima pemikiran konstruktive yang dapat menjelaskan asal-usul pola prespektif pemikiran dan tindakan maupun struktur social.

Bourdieu memusatkan perhatiannya pada hubungan dialektika antara struktur objektif dan fenomena subjektif yang teraplikasikan melalui praktik. Bourdieu melihat praktik social sebagai hasil hubungan dialektika antara struktur dan keagenan. Praktik tidak ditentukan secara objektif dan bukan merupakan hasil dari kemauan yang bebas. Alasan Bourdieu memusatkan perhatian pada praktik adalah untuk menghindarkan dari pemikiran yang sering tidak relevan yang ia hubungkan dengan objektivisme dan subjektivisme. Menurut Bourdieu aktor akan merasa berdasarkan posisinya didalam ruang social dan membangun kehidupan social adalah penting sebagai kajian sosiologi. Namun persepsi dan konstruksi yang terjadi didalam kehidupan social digerakkan dan dikendalikan oleh struktur. Analisis struktur objektif menurut Bourdieu tidak dapat dipisahkan dari analisis asal usul struktur mental

aktor individu, begitu juga dengan struktur social yang tidak dapat dipisahkan dari analisis asal-usul struktur social itu sendiri.

Bourdieu (1977) dalam mengembangkan teori sosialnya menempatkan beberapa proporsi-proposisi khusus, yaitu :

1. Proposisi Ranah dan Ruang Sosial

Ranah diartikan sebagai sesuatu yang dinamis dimana ranah merupakan kekuatan yang bersifat otonom dan didalamnya berlangsung perjuangan posisi-posisi. Perjuangan ini di pandang mentransformasikan atau mempertahankan ranah kekuatan. Posisi-posisi ditentukan oleh pembagian modal untuk para aktor yang berlokasi di ranah tersebut. Ketika posisi telah dicapai maka mereka dapat melakukan interaksi dengan habitus untuk menghasilkan sikap-sikap yang berbeda dan memiliki efek tersendiri pada ekonomi, pengambilan posisi di dalam ranah tersebut.

Ranah selalu didefinisikan sebagai system relasi objektif kekuasaan yang terdapat diantara posisi social yang berkorespondensi dengan system relasi objektif yang terdapat diantara titik-titik simbolik antara lain karya seni, manifesto artistic, deklarasi politik dan sebagainya. Struktur ranah didefinisikan pada suatu momen tertentu oleh keseimbangan antara titik-titik ini dan antara modal yang terbagi. Ranah digunakan dalam peristiwa tertentu sebagai upaya untuk mengidentifikasi struktur dan berbagai penggunaan ranah sebagai metode yang mengkonstruksi penelitian. Didalam “ Outline of Theory of

Practice “ (1977) atau “ Homo Academicus” (1988) ranah mengidentifikasi arena perjuangan pada ranah intelektual Paris, ranah sastra, ranah selera artistic dan sebagainya.

Bourdieu mencoba memberikan contoh ranah yang digambarkan di dalam analisisnya tentang pendidikan tinggi di Prancis. Dimana penggambaran ranah ada pada seluruh fakultas, grande ecole, petite ecole dan sekolah-sekolah tinggi teknik. Aspek utama yang mengkarakteristikkan seluruh institusi ini dan juga mahasiswa yang beserta aspirasi yang mereka miliki tentang pendidikan merupakan integrasi antara praktik pendidikan dan struktur objektif. Mahasiswa Paris berhadapan dengan berbagai prospek kerja yang sangat bergantung pada kualitas gelar mereka dan pada peringkat sebagai simbolik dan objektif sekolah tersebut di dalam ranah pendidikan. Sehingga ranah bukanlah suatu konstruksi teoritis yang diberlakukan secara apriori, tetapi suatu konstruksi yang hanya dapat ditentukan melalui riset empiris dan penelitian etnografis.

Ruang sosial sebagai bentuk dari ranah memandang realitas social sebagai topologi (ruang) yang terdiri dari beragam ranah yang memiliki sejumlah hubungan antara satu dengan yang lainnya. Ruang social hendaknya dilihat pada tingkat abstraksi yang lebih tinggi sebagai sebuah ranah kekuatan. Ide mengenai ruang social tidak dapat dipaksakan secara apriori melainkan harus dimengerti dari pengamatan empiris, coraknya yang tepat, dan konfigurasi kekuatan –kekuatannya yang diperoleh dari bukti yang tersedia.

2. Proposisi Habitus

Habitus adalah struktur kognitif yang memperantarai individu dan realitas social. Habitus juga merupakan struktur subjektif yang terbentuk dari pengalaman individu berhubungan dengan individu lain dalam jaringan struktur objektif yang ada di dalam ruang social. Habitus adalah struktur mental atau kognitif yang digunakan aktor untuk menghadapi kehidupan sosialnya. Habitus menggambarkan serangkaian kecenderungan yang mendorong pelaku sosial atau aktor untuk beraksi dan bereaksi dengan cara-cara tertentu. Habitus merupakan produk dari sejarah, sebagai warisan dari masa lalu yang di pengaruhi oleh struktur yang ada (Bourdieu, 1990). Habitus sebagai produk dari sejarah tersebut, menciptakan tindakan individu dan kolektif dan karenanya sesuai dengan pola yang ditimbulkan oleh sejarah. Kebiasaan individu tertentu diperoleh melalui pengalaman hidupnya dan mempunyai fungsi tertentu dalam sejarah dunia sosial dimana kebiasaan itu terjadi. Pengalaman hidup individu yang didapat dari hasil sejarah tersebut, kemudian terinternalisasi dalam dirinya, untuk kemudian mereka gunakan untuk merasakan, memahami, menyadari dan menilai dunia sosial. Melalui pola-pola itulah individu memproduksi tindakan mereka dan juga menilainya (Ritzer dan Goodman. 2003).

Habitus di indikasikan sebagai skema-skema yang merupakan perwakilan konseptual dari benda-benda dalam realitas social. Dalam perjalanan hidupnya manusia memiliki skema yang terinternalisasi dan melalui

skema-skema itu mereka mempersepsi, memahami menghargai serta mengevaluasi realitas social. Berbagai skema tercakup didalam habitus seperti konsep ruang, waktu, baik-buruk, sakit-sehat, untung-rugi, berguna-tidak berguna, benar-salah, atas-bawah, depan-belakang, kiri-kanan, indah-jelek, terhormat-terhina. Skema tersebut diwujudkan didalam istilah sebagai hasil penamaan. Skema tersebut membentuk struktur kognitif yang memberi kerangka acuan sebuah tindakan kepada individu di dalam setiap keseharian mereka.

Skema tersebut diatas dapat dicontohkan dengan skema “sakit” yang merujuk pada suatu kondisi fisik yang tidak menyenangkan yang dialami oleh manusia. Karena sakit tidak menyenangkan maka tindakan manusia harus diarahkan untuk menghindarinya, termasuk menghindari orang-orang yang mungkin menyebabkan munculnya kondisi sakit. Contoh yang lain misalnya skema “pendidikan” merujuk pada cara terbaik untuk meningkatkan kualitas hidup menjadi lebih baik di dalam masyarakat. Oleh karena itu kualitas hidup yang menyenangkan dan menguntungkan, maka pendidikan itu baik, sehingga tindakan-tindakan yang mengarahkan individu pada perolehan pendidikan itu perlu dilakukan.

Habitus juga dapat dikatakan sebagai ketidaksadaran cultural yakni pengaruh sejarah yang tidak disadari dianggap alamiah. Oleh karena itu habitus bukanlah pengetahuan ataupun ide bawaan. Habitus adalah produk sejarah yang terbentuk setelah manusia lahir dan berinteraksi dengan

masyarakat dalam ruang dan waktu tertentu. Habitus menurut Bourdieu merupakan hasil pembelajaran melalui pengasuhan aktivitas bermain, belajar, dan pendidikan masyarakat di dalam arti luas. Pembelajaran yang dilakukan terkadang tidak kita sadari dan secara halus dan tampak sebagai sesuatu yang wajar, sehingga akan kelihatan alamiah atau berasal dari sananya. Habitus juga mencakup pengetahuan dan pemahaman seseorang mengenai dunia yang memberikan kontribusi tersendiri pada realitas dunia itu. Habitus juga berubah-ubah yang mengupayakan adanya kompromi dengan kondisi material. Hal ini akan memberikan kontribusi baru untuk membangun sebuah prinsip baru untuk memunculkan sebuah praktik di dalam individu.

Bourdieu menekankan bahwa habitus adalah konstruksi perantara bukan konstruksi yang mendeterminasi. Habitus juga merupakan sebuah sifat yang tercipta karena kebutuhan. Habitus berhubungan dengan harapan-harapan dalam kaitannya dalam bentuk modal yang secara erat diimbangi dengan berbagai kemungkinan obyektif. Habitus secara erat dihubungkan dengan modal karena sebagian habitus tersebut yang berupa fraksi sosial dan budaya berperan sebagai penganda berbagai jenis modal. Dan pada kenyataannya ia menciptakan sebarang modal simbolik didalam dan dari diri mereka sendiri.

3. Proposisi Modal

Modal menurut Bourdieu mempunyai definisi yang sangat luas, dan mencakup hal-hal material yang dapat memiliki nilai simbolik dan signifikansi

secara cultural. Misalnya Prestise, status dan otoritas yang dirujuk sebagai modal simbolik serta modal budaya yang didefinisikan sebagai selera bernilai budaya dan pola-pola konsumsi. Modal budaya juga dapat berupa seni, bahasa dan pendidikan. Menurut Bourdieu modal sebagai relasi social yang terdapat didalam suatu system pertukaran baik material maupun symbol tanpa adanya perbedaan.

Modal harus ada didalam sebuah ranah. Di dalam rumusan generatif Bourdieu diejelaskan tentang keterkaitan antara habitus, modal, ranah yang bersifat langsung. Dimana nilai yang diberikan modal dihubungkan dengan berbagai karakteristik sosial dan kultural habitus. Dalam hal ini Bourdieu juga memandang modal sebagai basis dominasi yang dapat dipertukarkan dengan jenis modal yang lainnya. Penukaran yang paling hebat menurut Bourdieu adalah pertukaran simbolik, karena dalam bentuk inilah bentuk modal yang berbeda dipersepsi dan dikenali sebagai sesuatu yang legitimate. Contoh yang jelas untuk menggambarkan penjelasan mengenai modal diatas adalah penggunaan kekuasaan sebagai modal simbolik untuk mewakili pendapat umum mencoba mempresentasikan dunia social melalui penggunaan hukum yang bertujuan untuk memberikan negara sebuah jaminan dalam segala bentuk nominasi resmi. Dan pada akhirnya akan memberikan sebuah identitas yang resmi. Identitas ini akan dapat memunculkan pengidentitasan baru tentang modal ekonomi dan budaya.

4. Proposisi Praktik

Diskusi tentang modal menghantarkan Bourdieu untuk memikirkan tentang praktik sebagai rumusan hasil secara luas yang dapat di konseptualisasikan baik dalam kerangka individu maupun berbagai kelas. Pandangan Bourdieu mengenai metode generatifnya tersebut didasarkan pada presentasi timbal balik antara struktur objektif dan subjektif. Sebagai sebuah dialektika, hal ini merupakan sebuah upaya untuk keluar dari kebuntuan perdebatan struktur dan agensi di dalam ilmu social. Rumusan generatif yang dikemukakan oleh Bourdieu mampu memodifikasi efek-efek di dalam ranah-ranah yang berbeda, sekaligus mendatangkan hasil praktek yang secara relatif tidak terduga oleh para agen individual. Menurut Bourdieu praktik memiliki sisi ekonomi jika melibatkan benda-benda atau material maupun simbolik, yang mempresentasikan dirinya sebagai sesuatu yang jarang dan layak untuk dicari. Pandangan Bourdieu tersebut didasarkan pada praktik yang ada di dalam masyarakat arkais dimana kita harus melihatnya kembali bahwa didalam masyarakat arkais tidak ada perbedaan praktik. Dimana struktur objektifnya sangat stabil dan struktur mentalnya diproduksi secara utuh, sehingga walaupun struktur itu berubah dapat mudah dikenali dan ditafsirkan sebagai sesuatu yang benar dengan sendirinya. Kesesuaian objektif dan mental menurut pandangan Bourdieu dinamakan sebagai "doxa". Dalam gambaran masyarakat arkais yang dikemukakan oleh

Bourdieu dominasi pasti bersifat langsung dan diperbaharui secara konstan, karena kekuasaan berasal dari relasi-relasi fisik yang bersifat langsung.

Sebagai akibat dari krisis pembagian kelas maka homology antara struktur objektif dan subjektif menjadi retak dan munculah praktik-praktik yang menghancurkan kepaduan doxa dan mengembangkan kehidupan praktik itu sendiri. Praktik seperti ini tidaklah bersifat otonom, sebab mereka dipandang eksis hanya sebagai varian struktur yang diterima. Mereka bergantung pada hubungan antara kelompok yang memberi otoritas dan yang bertindak atas dasar otoritas. Menurut Bourdieu otonomi sebagai ranah diciptakan oleh praktik para intelektual melalui konstruksi ranah ekonomi yang dipertentangkan dengan ranah-ranah yang lainnya. Namun praktik memiliki kadar otonomi yang berasal dari aspirasi agen yang memperoleh modal simbolik yang berfungsi untuk menyembunyikan relasi kekuasaan actual dan menyamarkan dominasi atau hal-hal yang bersifat ekonomis.

5. Proposisi Doxa

Doxa menurut pandangan Bourdieu merupakan kesesuaian antara struktur objektif dan mental. Karena pandangan mengenai ortodox dan heterodox tidak akan memiliki arti ketika tidak ada pertimbangan alternatif. Dalam *outline of theory and practice* Bourdieu memperkenalkan kata doxa yang mengacu pada skema-skema pemikiran dan persepsi yang dihasilkan oleh struktur-struktur objektif, yang dialami sebagaimana sesuatu yang alami

dan terbukti dengan sendirinya, sehingga mereka diterima begitu saja. Doxa terbentuk dari semua sistem klasifikasi yang menetapkan batasan-batasan pola kesadaran (*cognition*) sekaligus menghasilkan kesalahan pengenalan atas keberubah-berubahan yang menjadi dasar mereka (*system*).

G. Sistem Transportasi

Transportasi bisa didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Menurut Ahmad Munawar, transportasi sebagai kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain, lebih lanjut, Munawar menjelaskan bahwa membicarakan tentang Transportasi, ada lima unsur yaitu :

1. Orang yang membutuhkan
2. Barang yang dibutuhkan
3. Kendaraan sebagai alat angkut
4. Jalan sebagai prasarana angkutan
5. Organisasi yaitu pengelola angkutan

Morlok (1978) mendefinisikan transportasi sebagai “suatu tindakan, proses, atau hal yang sedang dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lainnya”. Secara lebih spesifik, transportasi didefinisikan sebagai “kegiatan pemindahan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya”. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan (*movement*), dan secara fisik terjadi

perpindahan atas orang atau barang dengan atau tanpa alat pengangkutan ke tempat lain. Di sini pejalan kaki adalah perpindahan orang tanpa alat pengangkut. Sistem adalah suatu kelompok elemen atau subsistem yang bekerja sama untuk mencapai tujuan tertentu. Karakteristik terpenting dari suatu sistem adalah apabila ada suatu elemen atau subsistem yang tidak berfungsi, sehingga hal ini mempengaruhi kelangsungan sistem tersebut secara keseluruhan, atau bahkan membuatnya tidak berfungsi sama sekali. Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang, yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa. Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasi proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponennya di mana prasarana merupakan media untuk proses transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi. Tujuan dari sistem transportasi adalah untuk mencapai proses transportasi penumpang dan barang secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu, dengan mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan dan kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya.

Aksesibilitas merupakan konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas dapat dikatakan sebagai suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna

lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya suatu lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Tata guna lahan adalah bagian/potongan lahan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas (kegiatan) transportasi perkotaan, seperti bekerja, sekolah, olah raga, belanja, dan bertamu. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misal berjalan kaki atau naik bus), yang selanjutnya menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang, atau yang disebut mobilitas. Aksesibilitas dan mobilitas merupakan ukuran potensial atau kesempatan untuk melakukan perjalanan.

Aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Untuk dua tempat yang berdekatan, dikatakan Aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya jika kedua tempat itu sangat berjauhan, Aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi tata guna lahan yang berbeda, pasti mempunyai Aksesibilitas yang berbeda pula, karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen). Akan tetapi peruntukan lahan tertentu seperti bandar udara, lokasinya tidak dapat ditetapkan sembarangan, dan umumnya terletak jauh di luar kota (karena alasan keamanan, pengembangan wilayah, dan lain-lain). dengan demikian dikatakan Aksesibilitas ke bandara tersebut rendah, karena letaknya jauh di luar kota. Namun demikian, Aksesibilitas ke bandara ini dapat ditingkatkan dengan

menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi, sehingga waktu tempuh menjadi pendek.

Karena itu penggunaan “jarak ” sebagai ukuran Aksesibilitas kurang tepat, dan digunakan “waktu tempuh” yang mempunyai kinerja lebih baik dibandingkan dengan “jarak” dalam menyatakan Aksesibilitas. Tingkat Aksesibilitas dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

Kondisi Prasarana	Jarak	Aksesibilitas
Jelek	Jauh	Rendah
	Dekat	Menengah
Baik	Jauh	Menengah
	Dekat	tinggi

(Block, 1981)

Sistem transportasi dibedakan dalam sistem transportasi makro dan sistem transportasi mikro. Sistem transportasi makro merupakan sistem menyeluruh yang dapat dibagi menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) dan saling terkait serta saling mempengaruhi, terdiri atas:

1. Sistem Penduduk
2. Sistem Kegiatan
3. Sistem Prasarana dan Sarana
4. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Orang perlu bergerak karena kebutuhannya tidak dapat dipenuhi di tempat ia berada. Sistem kegiatan sebagai sistem mikro yang pertama, mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan

menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Pergerakan yang berupa pergerakan manusia (penduduk) dan/atau barang, jelas membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan, merupakan sistem mikro yang kedua, yang biasa dikenal dengan sistem jaringan yang meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus dan stasiun kereta api, bandar udara dan pelabuhan laut. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan (prasarana) ini menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk kendaraan (sarana) dan/atau orang (pejalan kaki).

Sistem mikro ketiga atau sistem pergerakan yang aman, capat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya, dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Permasalahan kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia, biasanya timbul karena kebutuhan akan transportasi akan lebih besar daripada prasarana transportasi yang tersedia, atau prasarana tersebut tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Sistem penduduk juga berpengaruh terhadap pergerakan yang terjadi. Kepadatan penduduk, skala lokasi (lokal, kota, regional, desa), serta proses pertumbuhan penduduk (pesat, lambat, stagnan, tertinggal) mempengaruhi besarnya pergerakan yang terjadi.

Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan sistem pergerakan. Begitu pula pada sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui

peningkatan mobilitas dan Aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu sistem pergerakan berperan penting dalam menampung pergerakan penduduk/orang dan/atau barang agar tercipta pergerakan yang lancar, yang pada akhirnya akan mempengaruhi kembali sistem penduduk, sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada, dalam bentuk Aksesibilitas dan mobilitas. Keempat sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro.

Permasalahan transportasi dan teknik perencanaannya mengalami perubahan (revolusi) yang sangat cepat sejak tahun 1980-an. Di Indonesia permasalahan transportasi yang sebenarnya telah terjadi sejak tahun 1960-an dan melanjut pada tahun 1970-an, bahkan sampai sekarang, seperti kemacetan lalu lintas, polusi (pencemaran) udara dan suara (bising), kecelakaan lalu lintas, dan tundaan (bertambahnya waktu tempuh). Pada akhir 1980-an, negara maju memasuki tahapan yang jauh lebih maju dibandingkan dengan 20 tahun sebelumnya di sektor perencanaan transportasi. Pesatnya perkembangan pengetahuan elektronika dan peralatan komputer telah memungkinkan berkembangnya beberapa konsep baru mengenai prasarana transportasi yang tidak pernah terpikirkan pada masa lalu. Di lain pihak, banyak negara sedang berkembang (termasuk Indonesia) menghadapi permasalahan transportasi, yang beberapa di antaranya telah berada dalam tahap sangat kritis. Permasalahan akibat terbatasnya prasarana transportasi yang ada, sudah ditambah dengan permasalahan yang lain seperti rendahnya pendapatan (*income per capita* rendah), pesatnya urbanisasi, terbatasnya

sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, rendahnya tingkat kedisiplinan, serta lemahnya perencanaan, pengendalian (*control*) dan pengawasan, membuat permasalahan transportasi menjadi semakin parah. Keadaan ini di Indonesia dapat dilihat di beberapa kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan dan Bandung. Kota dengan jumlah penduduk lebih dari satu atau dua juta jiwa, pasti mempunyai permasalahan transportasi, dan diperkirakan pada akhir tahun 2000 hampir semua ibukota propinsi dan beberapa ibukota kabupaten akan berpenduduk di atas satu atau dua juta jiwa, sehingga permasalahan transportasi tidak dapat dihindarkan.

Ruang lingkup permasalahan transportasi telah bertambah luas dan permasalahannya sendiri bertambah parah, baik di negara maju (industri) maupun di negara sedang berkembang. Peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah mengakibatkan kemacetan, tundaan, kecelakaan, dan masalah lingkungan (pencemaran udara dan bising) yang sudah berada di ambang batas. Permasalahan ini tidak hanya terbatas pada jalan raya saja. Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas orang/penduduk meningkat, sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang ada. Kurangnya investasi pada suatu sistem jaringan dalam waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan sistem prasarana transportasi tersebut menjadi sangat rentan terhadap kemacetan yang terjadi apabila volume lalu lintas meningkat

melampaui rata-rata. Kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai cara yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo (muatan) yang diangkut, dan lain-lain.

Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan pergerakan, menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna (mubazir). Ciri ini membuat analisis dan peramalan kebutuhan pergerakan menjadi semakin sulit. Kebutuhan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan (derived demand). Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang merupakan kegiatan harian, seperti pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olah raga. Dalam ilmu perencanaan wilayah dan perkotaan, setiap tata guna lahan mempunyai beberapa ciri dan persyaratan teknik yang harus dipenuhi, seperti antara lain : bandar udara harus jauh dari daerah perkotaan karena alasan keselamatan (safety) dan kebisingan (noise), serta harus pula jauh dari daerah pegunungan karena alasan operasi penerbangan pesawat.

Daerah pemukiman, industri, pertokoan, perkantoran, fasilitas hiburan dan fasilitas sosial, semuanya mempunyai beberapa persyaratan teknik dan nonteknik yang harus dipenuhi dalam menentukan lokasi. Setiap lahan atau tata guna lahan mempunyai ciri teknik tersendiri yang menentukan jenis kegiatan yang cocok di lokasi tersebut. Beberapa ciri teknik yang sering dipakai adalah kondisi topografi (dataran, perbukitan, pegunungan), kesuburan tanah, dan geologi. Akibatnya lokasi kegiatan akan tersebar secara heterogen di

dalam ruang yang ada, yang akhirnya menyebabkan perlu adanya pergerakan yang digunakan untuk proses pemenuhan kebutuhan. Semakin jauh pergerakan yang dilakukan, semakin tinggi peluang untuk memberikan kontribusi terhadap kemacetan lalu lintas.

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut ada dua pilihan yang dapat dilakukan, yaitu bergerak dengan moda transportasi (kendaraan), atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi umumnya berjarak pendek (satu sampai dua kilometer), sedangkan pergerakan dengan moda transportasi dapat bergerak sedang atau jauh (antara lain menggunakan mobil pribadi, taksi, bus, kereta api, sepeda motor, pesawat terbang, kapal laut). Untuk setiap moda transportasi diperlukan tempat untuk bergerak, seperti jalan raya, jalan rel, bandar udara, pelabuhan laut, yang bisa disebut sebagai prasarana transportasi.

Apa yang dimaksud dengan penyediaan transportasi di sini adalah prasarana transportasi. Ciri utama prasarana transportasi adalah melayani pengguna (*user*) dan harus dapat digunakan di mana saja dan kapan saja. Dengan demikian penting untuk diketahui secara tepat dan akurat besarnya kebutuhan akan transportasi di masa mendatang, sehingga dapat dihemat sumber daya dengan mengatur atau mengelola prasarana transportasi yang dibutuhkan. Pada dasarnya ada dua peran utama prasarana transportasi:

1. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan.

2. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Peran utama sering digunakan oleh para perencana pengembang wilayah untuk mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Suatu daerah pemukiman baru yang hendak dipasarkan, perlu disediakan sistem prasarana transportasi, agar Aksesibilitas pemukiman tersebut semakin tinggi, sehingga minat pembeli bertambah besar untuk tinggal di kawasan tersebut. Hal yang sama juga terjadi di lahan permukiman transmigrasi, yang selain fasilitas rumah dan lahan kerja (ladang dan sawah) yang sudah siap pakai dan siap garap, perlu prasarana transportasi agar pemukiman tersebut dapat berkembang.

Perkembangan prasarana transportasi dapat ditingkatkan sesuai dengan peramalan kebutuhan akan pergerakan pada masa mendatang. Di sini peran kedua dari sistem prasarana transportasi mulai tampak. Secara umum dapat dikatakan, bahwa peran dari perencanaan transportasi adalah untuk dapat memastikan, bahwa kebutuhan akan pergerakan dalam bentuk pergerakan manusia, barang, atau kendaraan, dapat ditunjang oleh sistem prasarana transportasi yang harus beroperasi di bawah kapasitasnya. Kebutuhan akan pergerakan itu sendiri mempunyai ciri yang berbeda-beda, seperti perbedaan tujuan perjalanan, modal transportasi, dan waktu terjadinya pergerakan. Sistem prasarana transportasi itu sendiri terbentuk dari:

1. Sistem prasarana (penunjang), seperti : jaringan jalan raya atau jalan rel.
2. Sistem manajemen transportasi, seperti : undang–undang, peraturan dan kebijakan.
3. Beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai macam operatornya.

H. Kerangka Pikir

Dalam kasus *bentor* sebagai moda transportasi yang berebut ruang di Kota Gorontalo, arena (jalan raya) sebagai ruang yang mereka tempati bukanlah produk yang siap pakai (*already given*), melainkan adalah sebuah bentuk ruang abstrak (*abstract space*) yang sebenarnya dalam struktur perkotaan, tidak boleh beroperasi karena bertentangan dengan beberapa aturan hukum dan beberapa pranata namun perkembangannya *bentor* mendapatkan legitimasi dengan berbagai logika budaya masyarakat di Kota Gorontalo.

Disisi lain respon budaya masyarakat Kota Gorontalo menguatkan posisi *bentor* sehingga ada dialektika antara *bentor* yang tidak seharusnya beroperasi, tapi faktanya di seluruh ruang (ruas jalan) di Kota Gorontalo terlihat *bentor* mendominasi ruang dalam struktur Kota Gorontalo yang sudah menjadi kebudayaan masyarakat kota. Perilaku ruang yang dilakukan oleh *bentor* secara teritorialitas yang dipengaruhi oleh faktor budaya sangat kuat untuk mempertahankan ruang yang telah dimilikinya. Kebijakan Pemerintah

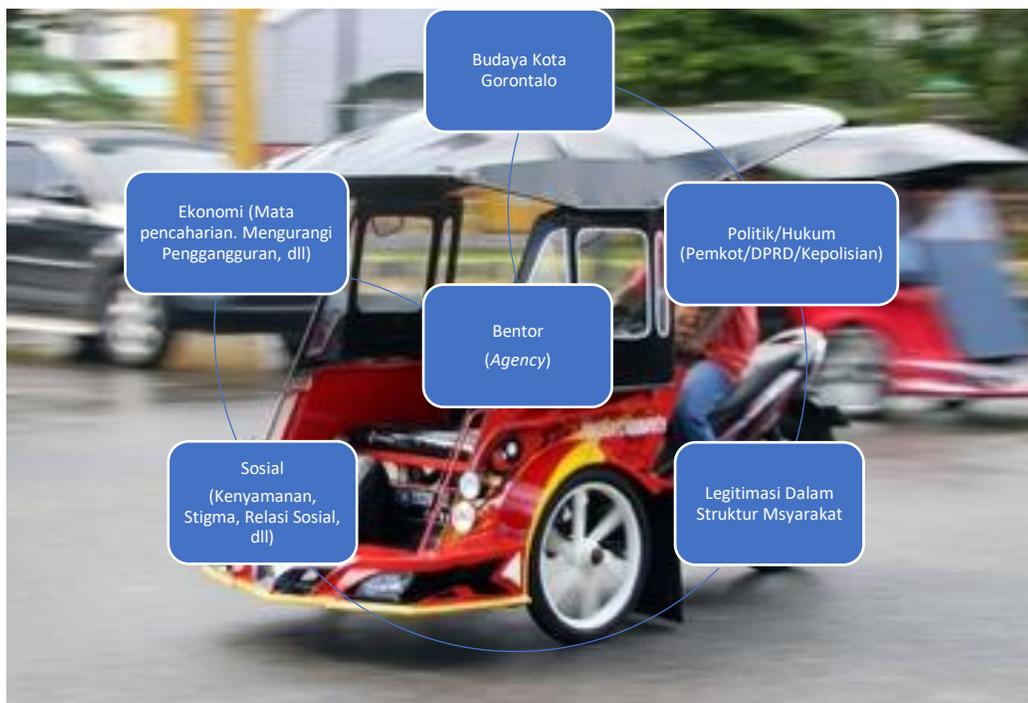
Kota Gorontalo dalam bentuk Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) sebagai perwujudan dari representasi ruang (*Representations of Space*) dan perilaku ruang bagi *bentor* sebagai bentuk ruang representasi (*Spaces of Representation*) ternyata menjadikan bentor sebagai kelompok yang dominan dalam moda transportasi di Kota Gorontalo.

Penelitian ini berupaya menjelaskan kota yang memberi ruang kepada bentor meskipun terjadi pelanggaran terhadap beberapa aturan formal dan pranata lain sebagai respon akibat pertemuan antara ruang representasi dan representasi ruang seperti yang dikemukakan Lefebvre dalam teori produksi ruang (*production of space*) akibat legitimasi masyarakat yang menjadikan bentor sebagai moda transformasi yang banyak digunakan di Kota Gorontalo.

Penelitian ini, melihat posisi bentor yang tidak dilihat sebagai alat transportasi atau tukang bentor saja tetapi dalam konteks ini bentor dilihat sebagai *agency* yang memiliki modal dalam relasinya dengan kelompok-kelompok lain, termasuk relasinya dengan negara. Hal ini sejalan dengan pendapat Giddens (1984) yang melihat hal ini sebagai proses pembentukan struktur baru melalui interaksi sosial para aktor/agen. Merujuk kepada 'dualis struktur' bahwa struktur itu tidak hanya menghambat dan menentukan bentuk-bentuk tertentu perilaku, tetapi juga *memberikan kemampuan* bagi pelaku; struktur memberi kesempatan dan pembatasan sekaligus. Selanjutnya, kondisi-kondisi struktural di mana bentor diwujudkan (*agency*), direproduksi, atau didefinisikan kembali, oleh tindakan ini. Jadi ketika suatu tindakan terjadi

dalam suatu konteks struktural, konteks ini selanjutnya dapat diregenerasi, atau ditransformasi, oleh tindakan tersebut. Setiap tindakan yang menyumbang bagi reproduksi struktur juga merupakan tindakan konstruksi, suatu upaya yang sengaja dilakukan, dan oleh karena itu dapat mengawali perubahan struktur itu pada saat yang sama memproduksinya.

Secara khusus, alur pemikiran dalam penelitian ini, setelah saya melakukan penelitian lapangan dan mengonstruksi temuan dalam disertasi ini, adalah sebagai berikut:



Gambar 1. Alur Pemikiran Penelitian

