

**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

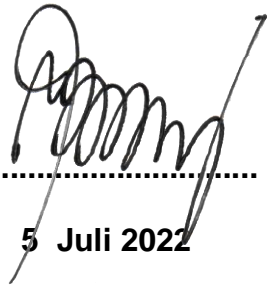


Ade Permana

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:

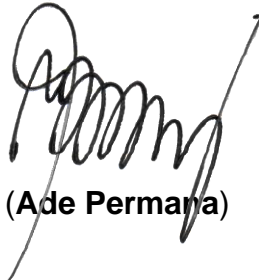
MEREKUT RUANG DI PERKOTAAN:
SUATU STUDI ANTROPOLOGI TENTANG BENTOR SEBAGAI MODA
TRANSPORTASI DI KOTA GORONTALO

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

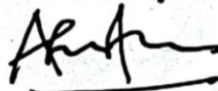
ADE PERMANA

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 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

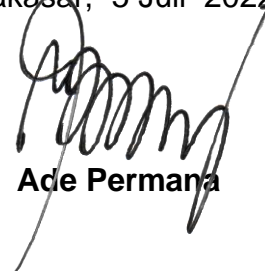
Hasanuddin pada akhir tahun 2019 hingga saat ini, saya telah memperoleh banyak sekali bantuan dari berbagai pihak, baik berupa materil maupun nonmateril. Untuk segenap bantuan tersebut, pada kesempatan yang berbahagia ini saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih tak terhingga kepada masing-masing:

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 Pencaharian 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 bendor 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 bendor (*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 *bendor* 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 sejarawan 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 mengkarakteristikan 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

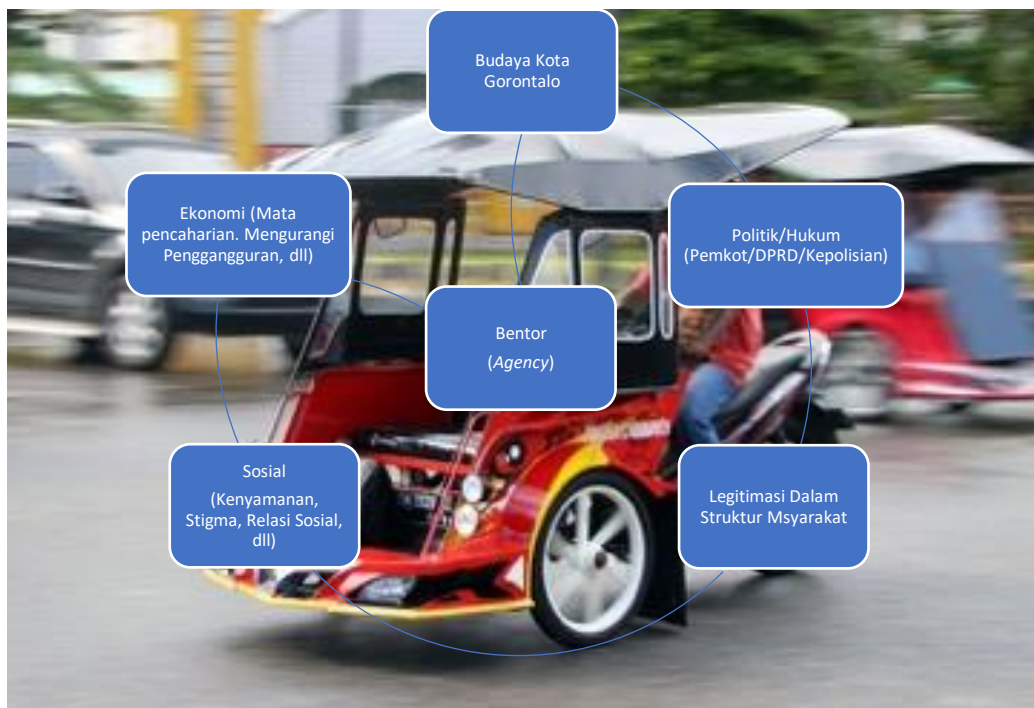
Kota Gorontalo dalam bentuk Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) sebagai perwujudan dari representasi ruang (*Representations of Space*) dan perilaku ruang bagi *bentor* sebagai bentuk ruang representasi (*Spaces of Representation*) ternyata menjadikan bentor sebagai kelompok yang dominan dalam moda transportasi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

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Sebagai sebuah penelitian antropologi, penelitian ini merupakan penelitian etnografi yang menggunakan pendekatan kualitatif (Spradley, 1980). Sebagaimana lazimnya penelitian etnografi, penelitian kualitatif menjadi kerangka kerja bagi saya sebagai peneliti dalam upaya memperoleh kualitas data yang mendalam dengan bersumber pada logika-logika pengetahuan yang menjadi landasan berprilaku bentor sebagai *agency* dalam praktiknya merebut ruang di Kota Gorontalo, berinteraksi dengan penumpang, melakukan negosiasi terhadap 'legalitas' berkendara di jalan, dan prosesnya mengkontruksi makna tentang bentor ke dalam alam pikir masyarakat di Gorontalo.

Berdasarkan pernyataan penelitian yang diajukan, untuk mendekati subjek penelitian dan menciptakan pemahaman yang disepakati bersama antara obyek penelitian dengan peneliti maka studi ini menggunakan pendekatan multi metode guna mendekati persoalan yang diajukan. Pilihan metodologi penelitian juga metode penelitian sekaligus menentukan penelitian paradigma dalam penelitian ini.

Penelitian ini, secara paradigmatis memosisikan diri pada paradigma non-positivistik, yang muncul sebagai kritik atas paradigma positivistik, yang menganggap bahwa realitas diluar sana sepenuhnya dikendalikan oleh

hukum-hukum alam yang bersifat objektif dan universal. Akan tetapi paradigma ini telah dianggap memiliki kelemahan, karena pada dasarnya indera manusia terbatas dan tidak mampu melihat dan memahami realitas keseluruhan secara utuh (Lubis, 2004).

Dengan demikian, pandangan non-positivistik, karena keterbatasannya indera manusia untuk memahami realitas sepenuhnya, akibatnya setiap peneliti melihat dan memahaminya secara berbeda sesuai dengan sudut pandangnya yang subyektif. Sehingga, sebagai penelitian yang memosisikan diri pada paradigma non-positivistik, tujuan penelitiannya tidak diarahkan pada penemuan hukum-hukum atau teori yang berlaku secara universal dan dapat digeneralisir, tetapi diarahkan pada pengembangan teori yang mampu memberikan pemahaman yang mendalam tentang subjek kajiannya, sekaligus menemukan berbagai variasi yang terjadi di dalamnya. Pilihan paradigma membimbing peneliti untuk melihat realitas yang diteliti serta bagaimana prosedur penelitian dilakukan (Lubis 2004). Empat paradigma utama yang bersaing dalam ilmu pengetahuan dengan berbagai asumsi-asumsi yang mendasarinya, yaitu positivisme post-positivisme, teori kritis (*critical teori*), dan paradigma konstruktivisme (*constructivism*). Guna mengarahkan penelitian ini pada paradigma konstruktivisme yang mungkin bisa ditambahkan bahwa hanya dengan pengalihan dunia sosial kepada generasi baru (artinya internalisasi sebagaimana yang dilaksanakan dalam sosialisasi) maka dialektika sosial yang mendasar itu tampil dalam totalitasnya. Sekali lagi,

hanya dengan munculnya satu generasi baru benar-benar bisa berbicara tentang suatu dunia sosial.

Dengan menggunakan paradigma konstruktivisme, kiranya dapat memotret realitas sosial dan aktifitas yang terjadi, karena realitas yang dimaksud - menggunakan terminologinya Hardiman (2003), tidak hanya realitas objektif — yaitu realitas yang berada di luar diri orang yang diteliti yang menyangkut kehendak dan kesadarannya, antara kedua realitas ini memiliki hubungan timbal balik yang saling mempengaruhi.

Lebih jauh Hardiman (2003) menjelaskan bahwa realitas yang kita temukan dalam objektif, berupa data kemudian kita mencari penjelasannya, kaitan sebab akibatnya, sehingga ada harapan peneliti menembus gejala dan menemukan realitas subjektif. Namun untuk sampai kesana peneliti harus menembus hal tersebut; *Pertama*, berjumpa dengan kepribadian orang tersebut, bertanya dan mendapatkan jawabannya. *Kedua*, dengan sungguh-sungguh mau memahami (*verstehen*) realitas itu. Jika kedua langkah tersebut dilakukan, barulah dinamakan '*mempersoalkan realitas*' atau '*mempersoalkan kewajaran*'

Dengan demikian, menurut Hardiman (2003), untuk melihat realitas, kita harus meneropongnya *dari 'luar' dan dari 'dalamnya'* (kita perlu mengambil bagian di dalam realitas tersebut). Artinya di sini kita ikut berbagi harapan, perasaan, perjuangan, cita-cita, kekecewaan, dan seterusnya. Inilah yang dinamakan memahami 'dari dalam' (menyalami realitas batin).

Meneropong (pemahaman) 'dari luar', ini hanya sebuah refleksi tahap awal. Kita akan mendapatkan perbandingan, mencari kaitan/sebab-akibat, menelusuri sejarahnya, dan sebagainya. Dengan demikian kita menemukan struktur-struktur yang membuat individu atau masyarakat seperti itu. Disini didapat sebuah analisis tentang realitas. Barulah kemudian dilakukan upaya meneropong (pemahaman) 'dari dalam'. Disinilah kita menemukan kompleksitas perasaan, keinginan, pikiran-pikiran yang berkaitan dengan persoalan yang kita sorot. Peneliti menemukan bahwa suatu masalah itu bukan hanya material yang objektif, melainkan penembusan penghayatan batin dan kesadaran individu yang bersangkutan. Ini dinamakan refleksi tahap ke dua.

Dari upaya melakukan penyelaman terhadap realitas batin yang paling dalam, disamping menelusuri realitas lahiriah seluas-luasnya, tentunya ditemukan:

1. Struktur-struktur yang luas dan niscaya akan berdiri di luar orang yang bersangkutan (*peneliti*) dan berkaitan dengan dirinya. Kita menemukan sejarahnya, susunan kelasnya, tuntutan kebudayaannya, dan sebagainya.
2. Menemukan struktur-struktur subyektif paling dalam yang berkaitan dengan kesadaran orang yang kita teliti (*peneliti*). Kita memperoleh persepsi-persepsi cara berfikir, sikap-sikap, disposisi, cita-cita dan seterusnya. Secara luas tidak hanya teneliti yang dapat kita pahami tetapi secara luas masyarakatnya juga dapat dipahami.

Namun disadari bahwa mempersoalkan realitas bukanlah sebuah persoalan yang gampang dan gampang. Ada kaitannya dengan realitas yang sangat khusus ke bahagian yang paling total atau *holistik* dan kesadaran yang paling subyektif samapi ke idiologi yang paling obyektif (Hardiman, 2003). Juga ditegaskan, yang harus dipahami realitas selalu mirip dengan potret sebelumnya karena ia bersifat dinamis, bergerak, mengalir (dalam proses “*menjadi*”). Sehingga jadilah realitas itu menurut penafsiran yang diyakini, karena yang berkuasa menafsirkan realitas sebagai realitas adalah ilmu-ilmu pengetahuan.

Penelitian ini mendeskripsikan atau menggambarkan fenomena tentang kehidupan dan eksistensi bentor sebagai moda transportasi darat di Kota Gorontalo sebagai bagian dari kebudayaan atau struktur sosial masyarakat Kota Gorontalo dan Provinsi Gorontalo pada umumnya. Dalam hal ini akan dilihat bagaimana komunitas pengemudi bentor tetap bertahan dan strategi bertahan yang dilakukan sebagai bentuk kontestasi dalam berebut ruang di perkotaan. Sebagaimana diketahui bahwa penelitian kualitatif dengan latar belakang teoritisnya memiliki paradigma interpretatif yang tentu berbeda dengan penelitian Kuantitatif. Penelitian Kualitatif juga berkaitan dengan upaya mendalami permasalahan subjektif dari realitas yang ada, dimana peneliti mencoba untuk menangkap apa yang terkandung di dalam perilaku masyarakat.

Komunitas pengemudi bentor sebagai bagian dari kehidupan perkotaan memiliki struktur sosial budaya yang berbeda dengan komunitas lain di Kota Gorontalo. Untuk itu, saya sebagai peneliti melihat fenomena ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian dengan menggunakan pendekatan interpretatif yakni peneliti melakukan penafsiran ciri-ciri budaya yang dimiliki oleh komunitas pengemudi *bentor* sebagai teks kebudayaan.

Prinsip utama dari Pendekatan kualitatif adalah peneliti berusaha mendalami fenomena secara subjektif agar dapat melahirkan konstruksi makna secara mendalam sebagaimana realitas yang dialami. Dengan demikian, konstruksi makna dari fenomena pengemudi *bentor* dapat dijelaskan secara holistik dan tidak parsial untuk menemukan ilmu pengetahuan yang unik dan spesifik.

B. Proses Memasuki *Setting* Penelitian

Penelitian ini sebuah penelitian etnografi tentang bentor sebagai *agency* dalam relasinya dengan struktur sosial masyarakat di Kota Gorontalo. Dalam pelaksanaannya, penelitian ini melingkupi penelitian pustaka dan penelitian lapangan sebagai sebuah tradisi penelitian dalam antropologi. Penelitian dimulai dengan pengumpulan data-data sekunder yaitu dengan melakukan penelitian pustaka yang dilakukan di perpustakaan, pusat-pusat penelitian atau tempat-tempat yang menyimpan buku-buku, artikel-artikel, tulisan-tulisan akademik, laporan-laporan penelitian dan lain-lain yang relevan dengan penelitian ini. Saya merasa

tertolong sebab banyak studi-studi penelitian tentang perkotaan yang sudah dipublikasikan sehingga mudah ditemukan di berbagai toko buku dan berbagai artikel ilmiah di internet. Selain itu, banyak perpustakaan yang memiliki koleksi buku-buku tersebut, sehingga memudahkan proses pencarian literatur. Studi pustaka juga saya lakukan di berbagai perpustakaan digital, yang menyimpan banyak koleksi naskah tentang Gorontalo dan sejarah perkembangannya.



Gambar 2. Wawancara Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) Gorontalo

Instrumen utama penelitian kualitatif adalah diri penulis sendiri. Hal ini mengandung makna bahwa sebagai seorang peneliti kualitatif, saya harus melakukan kerja lapangan secara langsung untuk mengumpulkan data dengan metode pengamatan terlibat dan wawancara mendalam (*indepth interview*). Sebagai salah seorang Perwira Polisi—yang melewati masa tugas di Gorontalo sebagai Kapolres Gorontalo dan saat inipun masih menjabat sebagai Kepala Bagian Pengendalian Personel Biro Sumber Daya Manusia Polda Gorontalo, sehingga saya sudah mengenali permasalahan terkait Bentor ini. Kendala yang ada adalah karena saya bukan penduduk asli Gorontalo, menyebabkan pengetahuan saya menjadi bias terhadap *setting* yang saya masuki selama proses penelitian. Saat memulai penelitian ini adalah pengalaman bersama para pengemudi bentor dan kembali menyusun ulang ingatan-ingatan saya tentang sejarah bentor di Gorontalo dari waktu ke waktu hingga pada berbagai peristiwa yang kadang bernuansa politik menjadi isu dan refleksi secara metodologi dan teoritis dalam studi antropologi.



Gambar 3. Wawancara Bersama Polantas dan DLLAJ

Salah satu strategi saya untuk persiapan sebelum dan selama proses penelitian disertai adalah ini adalah ikut berkoordinasi bersama pemerintah, pengemudi bentor dan seluruh stakeholder yang berkaitan langsung dengan keberadaan bentor sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo. Koordinasi yang saya lakukan dengan stakeholder ini memungkinkan saya bisa lebih leluasa untuk melakukan pengayaan data yang telah saya dapatkan dalam artian saya bisa melakukan semacam triangulasi data. Data yang saya dapatkan baik dalam kegiatan wawancara maupun observasi menjadi semakin dalam dan lebih luas sehingga data yang masih dirasa kurang akan lebih cepat tertangani.

Masa saya bertugas sebagai anggota Kepolisian Republik Indonesia dalam lingkup Polda Gorontalo dengan salah satu tugas pokoknya adalah penegak hukum dan pemeliharaan ketertiban dan keamanan masyarakat, menjadi awal bagi saya memasuki *setting* penelitian. Selama bertugas, saya banyak berinteraksi dengan banyak tokoh masyarakat serta tokoh politik dan tokoh agama serta pemuda sehingga saya bisa diterima oleh semua kalangan. Melalui interaksi itu, saya belajar mengenali realitas yang hendak saya masuki sekaligus mendiskusikan rencana penelitian saya dengan banyak kalangan. Dalam diskusi itu, saya menemukan kenyataan bahwa semua orang memandang isu tentang bentor yang hendak saya tulis adalah perkara yang sangat penting, meskipun masing-masing memiliki interpretasi yang berbeda. Semuanya kian menguatkan argumen dan keinginan saya untuk memulai penelitian tentang tema ini.

Dengan latar status saya sebagai perwira kepolisian, saya terkadang sulit menempatkan diri saya sebagai peneliti mengingat bahwa penelitian tentang bentor ini merupakan suatu hal yang 'menyimpang' dalam pandangan hukum normatif. Pada titik ini, saya akan menarik diri, memisahkan status saya sebagai perwira kepolisian untuk menjadi peneliti seutuhnya.

C. Subyek Penelitian

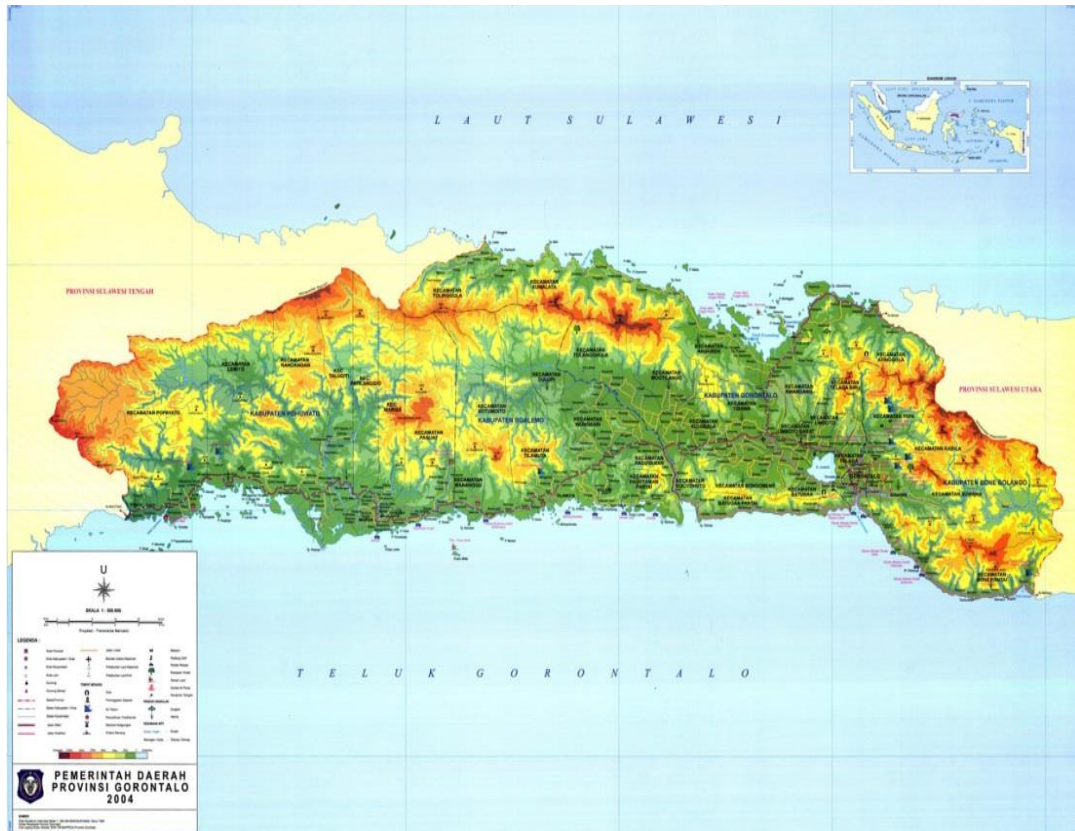
Subyek penelitian ini adalah *bentor* (pelaku jasa usaha transportasi) di Kota Gorontalo, khususnya mereka yang jadi pengemudi *bentor* dan pemilik *bentor* serta industri yang memproduksi jenis transportasi *bentor*. Selain itu juga penumpang yang kesehariannya menggunakan jasa transportasi *bentor*. Tak hanya itu, *stakeholder* yang terlibat langsung berhubungan dengan *bentor* juga menjadi informan dalam penelitian ini, seperti Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Anggota DPRD dan Dinas PUTR Kota Gorontalo.

Dalam melakukan penelitian, saya memilah-milah subyek berdasarkan kategori yang sebelumnya sudah saya susun. *Pertama*, mereka yang merasakan langsung mengemudikan bentor, pemilik dan menjadi pelanggan bentor setiap hari, *Kedua*, mereka yang menyaksikan peristiwa yang berkaitan dengan bentor sejak munculnya transportasi bentor di Gorontalo, dan merasakan dampak secara langsung dan tidak langsung. *Ketiga*, mereka yang sama sekali tidak terkait, namun merasakan dampaknya secara tidak langsung. Misalnya para petugas yang menangani bentor (Polisi Lalu lintas dan Dinas Perhubungan) yang berada di Kota Gorontalo.

D. *Setting* Lokasi Penelitian

Setting penelitian ini dilakukan di wilayah Kota Gorontalo Ibukota Provinsi Gorontalo. Karena para informan kuncinya adalah mereka yang dianggap telah lama tinggal di Gorontalo, mungkin beberapa diantaranya diharapkan telah tinggal lebih dari 40 tahun. Di antara orang-orang tersebut mempunyai pengalaman dengan keberadaan *bentor* di Kota Gorontalo. Bahkan ada pula beberapa pelaku utama berkenaan kehadiran *bentor* yang hendak saya amati yang kemudian berdomisili di luar Kota Gorontalo meskipun masih di Kabupaten dalam wilayah Provinsi Gorontalo. Dengan demikian *setting* penelitian akan meluas ke beberapa daerah dimana para calon informan kunci tinggal.

Penelitian ini dilaksanakan selama tiga bulan, yang berlangsung pada akhir bulan september 2021 hingga bulan november 2021 dan lebih terpusat di Kota Gorontalo sebagai fokus pengamatan, dan ada juga wawancara yang saya lakukan di luar Kota Gorontalo karena mobilitas informan kunci dalam penelitian ini sebagai suatu upaya pengayaan dalam pengumpulan data di lapangan. Adapun wilayah penelitian ini dapat dilihat pada peta Kota Gorontalo di bawah ini.



Gambar 4. Peta wilayah Kota Gorontalo

E. Teknik Pengumpulan Data

Sebagai suatu kajian yang menggunakan penelitian etnografi (kualitatif), maka penekanannya pada proses daripada hasil, serta cenderung melibatkan hubungan kepercayaan antara saya sebagai peneliti dengan informan. Pengumpulan data dilakukan dengan pengamatan terhadap *bentor* dan aktifitas keseharian di jalan dan lokasi-lokasi dalam mangkal dan mengantar penumpang. Selain itu, saya juga melakukan wawancara mendalam dengan Informan menyangkut sejarah bentor (ini saya lakukan terhadap penemu atau

perakit awal bentor), aktifitas keseharian, rute dalam aktifitas keseharian, serta hal-hal yang menyangkut kebijakan pemerintah terhadap moda transportasi bentor di Kota Gorontalo pada instansi terkait (Dinas Perhubungan dan Kepolisian), serta tanggapan penumpang (pengguna jasa) terhadap transportasi *bentor*. Selain proses wawancara mendalam yang juga diselengi dengan *Focus Group Discussion* (FGD) dan pengumpulan data berdasarkan dokumen-dokumen atau kepusatakaan berkaitan dengan tema penelitian selama proses penelitian. Alat bantu penelitian utama ialah *tape recorder* perekam suara dan kamera untuk visualisasi saat melakukan penelitian lapangan.

Dalam pengumpulan data digunakan metode kontekstual progresif, yang melacak data dari informan di lokasi penelitian utama ke informan lain yang terkait, dari lokasi penelitian utama ke lokasi lain, dan melacak fenomena sekarang dari proses sejarahnya pada masa lalu.

F. Keabsahan Data

Untuk kepentingan peningkatan pemahaman data, maka saya melakukan cara-cara untuk menentukan kredibilitas data dalam penelitian, seperti memperpanjang rentang waktu observasi. Kegiatan ini saya lakukan pada bulan Januari 2022 setelah saya melakukan penulisan laporan penelitian. Hal ini dimaksudkan bahwa penelitian kualitatif sebaiknya dapat membangun kepercayaan dan relasi sosial (*rapport*) dengan subjek, dan sekaligus secara

terus menerus mencari dan mengejar informasi untuk memperbaiki data atau keterangan yang setelah melalui pengecekan ternyata masih ada data yang kurang atau tidak sesuai, maka dibutuhkan adanya penelusuran lebih lanjut guna validitas data.

Peneliti melakukan pengamatan secara mendalam dan berkesinambungan, terutama ketika tinggal menetap di lokasi penelitian. Pada saat itu, pengamatan dilakukan terhadap faktor-faktor yang terkait langsung dengan kebutuhan akan data-data, sehingga dalam penarikan makna terhadap tindakan sosial budaya *bentor* yang saya amati, dianggap telah sesuai dengan realitas yang sesungguhnya.

Pemeriksaan keabsahan data yang telah saya kumpulkan dari wawancara, dan pengamatan terhadap subjek penelitian, dilakukan dengan menggunakan triangulasi. Pada dasarnya, tujuan dari teknik triangulasi bukan untuk mencari kebenaran terhadap fenomena yang diamati, tetapi untuk lebih meningkatkan pemahaman saya terhadap fenomena apa yang saya lakukan, sehingga dapat meningkatkan kekuatan data. Karena itu, teknik triangulasi sumber yang saya lakukan dalam peningkatan pemahaman data yang telah saya peroleh melalui wawancara mendalam (*in-dept interview*) dengan informan yang satu dengan yang lainnya sehingga sumber informasi yang berbeda untuk dijadikan pembandingan. Teknik triangulasi, peneliti lakukan dengan cara bahwa data atau keterangan yang telah diperoleh melalui wawancara mendalam dengan beberapa informan, kemudian peneliti

melakukan penyesuaian data melalui pengamatan dan dokumentasi untuk peningkatan pemahaman terhadap data yang telah diperoleh melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*).

Selain itu, data atau keterangan yang telah diperoleh melalui wawancara dengan informan, kemudian peneliti mendiskusikan dengan orang yang dianggap paham tentang objek yang diteliti untuk memperoleh kritikan dan masukan, sehingga analisis data yang dilakukan lebih konsisten. Setelah berdiskusi, maka kritikan dan masukan kepada peneliti untuk melakukan seleksi data atau keterangan informan yang dipandang kurang sesuai dengan kecenderungan data yang dibutuhkan sesuai fokus dan tujuan penelitian. Upaya lain yang penulis lakukan guna keabsahan temuan lapangan dan orisinal penelitian, dengan cara menganalisa dokumentasi yang erat kaitannya dengan penelitian yang sudah saya laksanakan.

G. Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif, mengikuti konsep yang diberikan Miles dan Huberman. Proses dalam analisis data, setelah tahapan pengumpulan data selesai, kegiatan dilanjutkan dengan analisa data yang dilakukan dengan menggunakan model interaktif. Dalam penjelasan Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman (1992:15-20), analisis data dalam penelitian kualitatif merupakan sebuah proses yang berlangsung selama proses penelitian tersebut, baik sebelum,

pada saat dan sesudah penelitian lapangan selesai. Jadi ada empat tahap yang harus dilakukan dalam melakukan penelitian Kualitatif, yaitu: Pengumpulan Data, Reduksi Data, Penyajian Data (Interpretasi) dan Kesimpulan atau Verifikasi.

Analisa data dilakukan peneliti lewat pengkajian proses pengumpulan data di lapangan yaitu pengkajian data wawancara, hasil pengamatan, dokumen lain yang telah terkumpul selama penelitian lapangan. Proses ini sebenarnya telah berjalan saat pengumpulan data di lapangan (melalui wawancara dan pengamatan). Catatan lapangan berupa laporan harian, laporan ringkas perlu diberikan analisa atau interpretasi data penelitian lapangan. Di sini sebagai peneliti, saya sudah menghubungkan informasi atau data dari berbagai informan. Informasi tersebut disusun dan kemudian dibuat suatu kesimpulan. Model analisa data dalam penelitian ini menggunakan model analisa *maju bertahan* yang diajukan oleh Spradley peneliti etnografi yang banyak menjadi rujukan dalam penelitian antropologi.

Peneliti mengalisis hasil wawancara dan observasi partisipasi. Analisa ini dikaitkan dengan realita hidup masyarakat (subyek), simbol dan makna yang disampaikan informan. Peneliti harus menandai bentuk-bentuk budaya baru dan menafsir simbol-simbol budaya serta mengidentifikasikannya. Langkah selanjutnya, peneliti membuat analisis domain. Analisa domain dilakukan dengan membuat istilah pencakup dari apa yang dinyatakan informan. Istilah tersebut harus memiliki hubungan semantik yang jelas. Sebelum masuk pada

analisa taksonomi, ada pertanyaan-pertanyaan structural yang perlu diajukan untuk melengkapi pertanyaan deskriptif. Setelah pertanyaan tersebut diajukan dan terasa sudah cukup lengkap, maka peneliti mulai membuat analisis taksonomik. Tahap selanjutnya adalah membuat analisis komponen. Analisa ini telah saya lakukan ketika hingga selesai dari lapangan. Hal ini untuk menghindari manakala ada hal-hal yang masih perlu ditambah, segera dilakukan wawancara ulang kepada informan. Puncak dari analisa ini adalah menemukan tema-tema budaya.

H. Refleksi Penelitian

Sebagai sebuah penelitian etnografi dengan menempatkan saya sebagai peneliti adalah sebuah pengalaman yang menarik bagi saya yang baru menekuni dunia antropologi. Penelitian yang saya lakukan ini merupakan bagian desain etnografi yang menekankan pada kasus-kasus yang mikro tentang bentor sebagai *agency* dalam struktur masyarakat Gorontalo.

Saya juga menyadari sepenuhnya bahwa dalam proses penelitian ini, selain sebagai peneliti, saya juga merupakan bagian dalam struktur masyarakat Gorontalo yang memiliki pengalaman-pengalaman berkenaan dengan fokus/topik penelitian yang saya lakukan ini, meskipun saya lahir dan dibesarkan dalam budaya di luar Gorontalo, tetapi saya bertugas sebagai aparat polisi di Gorontalo dan menjadi warga masyarakat Gorontalo. Dengan demikian, saya juga merupakan salah seorang pelaku diantara pelaku-pelaku

lain yang terlibat dalam relasi sosial yang berkenaan dengan kasus yang mau diteliti. Selama melakukan penelitian, saya tidak berada dalam posisi yang berjarak dan netral dengan beberapa bentor. Dalam bahasa fenomenologis, saya sebagai peneliti memiliki kedekatan yang intim dengan dunia sosial yang mau diteliti meskipun posisi saya sebagai aparat keamanan. Oleh karena itu, saya memiliki semacam *privilege* untuk mengamati dan memahami bagaimana *agency* atau pelaku yang sedang bertindak dengan tujuan-tujuan tertentu mensituasikan tindakannya di dalam ruang dan waktu sebagai satu rangkaian tindakan yang berkesinambungan. *Acting subject always situaties action in time and space a continuos flow of conduct*, begitu kurang lebih gambaran tentang *agency* seperti yang dimaksudkan Giddens (1979). Oleh karena adanya privilese seperti itu, maka saya berada dalam posisi bisa melihat dan mengikuti bagaimana bentor sebagai *agency*, yang menjadi fokus kajian penelitian ini, mengembangkan berbagai strategi dalam merebut ruang yang cukup panjang agar dapat tetap memaknai bentor dalam struktur masyarakat Gorontalo. Informasi yang saya peroleh bukan dalam bentuk pengumpulan data dalam mode konvensional melalui wawancara, melainkan berasal dari diskursus-diskursus yang terjadi antara peneliti sebagai seorang pelaku dan bentor (baca: tukang bentor dan juragan bentor) sebagai pelaku lain.

Jadi tindakan-tindakan yang terwujud dalam relasi sosial antara saya dan bentor sebagai subyek penelitian ditata dalam perangkat hubungan antara kesadaran yang disebut oleh Giddens (1979) sebagai "*practical*

consciousness” dan *”discursive consciousness”* *”Practical consciousness”* adalah kesadaran yang terwujud di dalam satu tindakan yang sedang berlangsung, sedangkan *”discursive consciousness”* adalah kesadaran yang digunakan sebagai argumentasi untuk membicarakan tindakan itu sendiri.

Durkheim (1956) menyebut kesadaran yang pertama (*”practical consciousness”*) dengan istilah *”pure practice without theory”*. Dua dikotomi kesadaran seperti itu lebih diperinci lagi oleh Bruner (1986) dengan istilah *”life as lived”*, *”life as experienced”* dan *”life as told”*. *”Life as lived”* adalah apa-apa yang sungguh-sungguh terjadi dalam kehidupan secara faktual, dan *”life as experienced”* terdiri dari pencitraan-pencitraan, perasaan-perasaan, sentimen-sentimen, hasrat-hasrat, pemikiran-pemikiran, dan pemaknaan-pemaknaan sebagaimana hal itu dialami dan dikenali oleh pelaku mengenai kehidupannya. Sedangkan *”life as told”* sudah merupakan satu narasi yang sudah dipengaruhi baik oleh konvensi penyampaiannya yang bersifat budaya, maupun yang sudah dipengaruhi oleh pendengar serta konteks sosialnya. Hal yang diuraikan di atas sangat bermanfaat selama melakukan penelitian ini, terutama dalam rangka meningkatkan kepekaan dan ketajaman saya sebagai peneliti antropologi alam soal bagaimana dan ke dalam konteks apa harus menempatkan data yang saya peroleh di lapangan. Pengetahuan teoritis yang saya peroleh dari keterlibatannya dengan dunia sosial ini adalah pengetahuan teoritis yang bersifat *”practice”* (Bourdieu 1985), yakni pengetahuan teoritis mengenai kebudayaan bukan dalam arti sebagai aturan-aturan yang normatif

(*rules*), melainkan sebagai strategi-strategi yang dilakukan oleh pelakunya dalam kehidupan konkrit sehari-hari.

Disamping keuntungan yang diperoleh karena posisi seperti itu, sudah tentu juga ada beberapa kerugian yang saya hadapi karena posisi itu selama di lapangan. Saya merasa sulit untuk bisa mengecek ulang berbagai informasi yang diperoleh di lapangan kepada bentor (*agency*) yang kebetulan berada dalam relasi yang tidak terlalu seimbang dengan peneliti (terkadang bentor (tukang bentor dan juragan bentor) yang masih melihat posisi sebagai aparat polisi. Padahal dalam berbagai kesempatan saya memosisikan diri sebagai peneliti antropologi bukan sebagai seorang perwira menengah di Kepolisian yang saat ini bertugas di Biro SDM Polda Gorontalo. Untuk itu, saya sebagai peneliti melakukan pengecekan berulang-ulang kasus-kasus berkenaan dengan tema penelitian selama melakukan penelitian.

BAB IV
KEHADIRAN MODA TRANSPORTASI BENTOR
DI KOTA GORONTALO

A. Gorontalo Dari Masa ke Masa

1. Gorontalo Sebelum Kemerdekaan

Sebelum proklamasi tanggal 17 Agustus 1945 sebagai penanda dari kemerdekaan Indonesia, salah satu daerah di Indonesia yang berhasil menyatakan kemerdekaannya di tanggal 23 Januari 1942. Saat itu Nani Wartabone mendeklarasikan kemerdekaan Gorontalo. Gorontalo merupakan salah satu kota tua dan terbilang penting di Pulau Sulawesi yang sudah dikenal kurang lebih 400 tahun lalu. Di abad ke XVI, Gorontalo menjadi salah poros penting penyebaran agama islam di Indonesia Timur, selain Ternate (Maluku Utara) dan Bone (Sulawesi Selatan), karena letaknya yang strategis di Teluk Tomoini, Gorontalo menjadi pusat pendidikan dan perdagangan dari wilayah sekitarnya seperti Bolaang Mangondow (Sulawesi Utara, Bual Toli-Toli dan Luwuk Banggai (Sulawesi Tengah) bahkan hingga ke Sulawesi Tenggara. Kedudukan Kota Kerajaan Gorontalo pada awalnya berada di Kecamatan Telaga sekarang, tepatnya di pinggir sungai Bolango, di masa Pemerintahan Sultan Botutihe, kota kerajaan ini dipindahkan dari Duingingi di pinggir sungai Bolango ke satu lokasi yang terletak antara Kelurahan Boawao dan Kelurahan Limba B.

sebelum masa penjajahan, keadaan daerah Gorontalo bebrbentuk kerajaan-kerajaan yang diatur menurut hukum adat ketatanegaraan Gorontalo. Kerajaan-kerajaan itu tergabung dalam suatu ikatan kekeluargaan yang disebut limo lo pohalaa yang meliputi Pohalaa Gorontalo, Pohalaa Limboto, Pohalaa Bone, Pohalaa Boalemo, dan Pohalaa Atinggola (Juwono dan Huragalung, 2005)

Ikatan kekerabatan ini merupakan suatu bentuk persekutuan politik yang mengikat lima suku bersaudara dalam suatu wadah yang sama. Masing-masing anggota dalam kekerabatan tersebut mempunyai satuan wilayah dengan batas-batasnya mencerminkan legalitas kekuasannya. Sebagai salah satu poros penting penyebaran agama Islam di Indonesia Timur, di Gorontalo pada saat itu sebagaimana di Sumatra Barat dikenal istilah adat bersendikan syara, syara bersendikan kitabullah. Hal ini berarti bahwa antara hukum adat dan hukum agama berjalan beriringan tanpa ada yang salaing terpinggirkan. Sebagai hal yang menjadi pola aturan dalam kerangka berperilaku, hukum adat dan agama ini terpatri dalam urusan yang berkenaan dengan harta pusaka, warisan dan perceraian.

Berdasarkan data yang diperoleh saat melakukan penelitian lapangan, masyarakat di Kota Gorontalo mayoritas beragama Islam, yang kemudian disusul penganut agama Protestan, Katolik, Hindu, dan Budha. Hal inilah yang menyebabkan nuasa kehidupan sosial masyarakat Gorontalo

sangat kental dengan tradisi agama Islam. Adapun komposisi penganut agama di Kota Gorontalo dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Komposisi Penduduk Kota Gorontalo Berdasarkan Agama

Wilayah Kecamatan	Jumlah Penduduk Menurut Agama (Jiwa)					
	Islam	Protestan	Katolik	Hindu	Budha	Lainnya
	2020	2020	2020	2020	2020	2020
Kota Barat	21134	185	17	0	4	0
Dungingi	23936	669	127	13	51	0
Kota Selatan	20143	704	162	4	490	0
Kota Timur	24718	413	113	5	152	0
Hulonthalangi	15267	628	73	3	25	0
Dumbo Raya	17700	182	26	3	2	0
Kota Utara	17861	0	22	18	4	0
Kota Tengah	26295	895	49	49	53	0
Sipatana	17741	115	76	21	5	0
Kota Gorontalo	184795	3791	665	116	786	0

Sumber: Kementerian Agama Kota Gorontalo, 2021

Menurut salah satu sejarawan Gorontalo, Basri Amin, Islam yang masuk pada abad ke XVI melalui jalur perkawinan. Bermula dari Raja Amai yang menikahi putri dari kerajaan Palasa, bernama Owutango. Kerajaan Palasa ini berada di Teluk Tomini dan rajanya sudah menganut agama Islam. Sang putri sendiri punya hubungan keluarga dengan pihak kerajaan di Ternate, yang telah lebih dahulu mengenal Islam. Ketika Raja Amai ingin meminang putri raja Palasa, sang putri yang berasal dari kerajaan Islam di Sulawesi Tengah ini pun mengajukan beberapa persyaratan sebagai berikut: Pertama, Sultan Amai dan rakyat Gorontalo harus diislamkan dan, Kedua, adat kebiasaan dalam masyarakat Gorontalo harus bersumber dari Al Quran sebagai sumber ajaran Agama Islam.

Kedua syarat itu diterima oleh Raja Amai. Di sinilah awal Islam menjadi kepercayaan penduduk Gorontalo, dalam tulisan Mohammad Karmin Baruadi. Sebelum menikah Raja Amai mengumpulkan seluruh rakyatnya. Raja Amai dengan terang-terangan mengumumkan diri telah memeluk agama Islam secara sah dan kemudian meminta seluruh pengikutnya untuk melakukan pesta meriah. Pada pesta tersebut Raja Amai meminta kepada rakyatnya untuk menyembelih babi disertai dengan pelaksanaan sumpah adat. Saat pengumuman sumpah tersebut, adalah hari terakhir rakyat Gorontalo memakan babi.

Pada 1550, sepeninggalan Sultan Amai, jabatan kerajaan digantikan oleh putera mahkotanya, Matolodula Kiki. Sultan kedua kesultanan Gorontalo ini menyempurnakan konsep kerajaan Islam yang dirintis oleh ayahnya. Beliau pun melahirkan rumusan adati hula-hula'a to sara'a dan sara'a hula-hula'a to adati, yang artinya adat bersendi syarak, syarak bersendi adat. Islam dan adat, saling melengkapi. Agama Islam resmi menjadi agama kerajaan ketika kesultanan Gorontalo ada di bawah pemerintahan Sultan Eyato. Konsepnya pun berubah, mirip dengan prinsip masyarakat Minangkabau, adat bersendi syarak, syarak bersendi kitabullah. Di bawah kepemimpinannya, Kesultanan Gorontalo mencapai puncak kejayaan. Bagi masyarakat Uduluwo limo lo Pohalaqa Gorontalo (serikat kerajaan di bawah dua kerajaan Gorontalo dan Limboto), syarak kitabullah dipahami bahwa hukum dan aturan-aturan yang berlaku bersumber dari kitab suci Alquran dan hadis Rasulullah SAW. Pada

masa itu, beberapa perubahan dilakukan, menjadi lebih Islami. Sistem pemerintahannya kini didasarkan pada ilmu akidah atau pokok-pokok keyakinan dalam ajaran Islam. Dalam ilmu akidah tersebut diajarkan dua puluh sifat Allah SWT, untuk itu Eyato mewajibkan sifat-sifat itu menjadi sifat dan sikap semua aparat kerajaan mulai dari pejabat tertinggi sampai dengan jabatan terendah. Sumpah-sumpah dan adat istiadat yang dipakai, bersumber pada Islam.

Pemerintahan di daerah Gorontalo pada masa perkembangan kerajaan-kerajaan adalah bersifat monarki konstitusional, yang pada awal mula pembentukan kerajaan-kerajaan tersebut berakar pada kekuasaan rakyat yang menjelmakan diri dalam kekuasaan Linula, yang sesungguhnya menurutkan asas demokrasi. Organisasi pemerintahan dalam kerajaan terbagi atas tiga bagian dalam suasana kerjasama yang disebut "Buatula Totolu", yaitu:

1. Buatula Bantayo; dikepalai oleh Bate yang bertugas menciptakan peraturan-peraturan dan garis-garis besar tujuan kerajaan.
2. Buatula Bubato; dikepalai oleh Raja (Olongia) dan bertugas melaksanakan peraturan serta berusaha mensejahterakan masyarakat.
3. Buatula Bala; yang pada mulanya dikepalai oleh Pulubala, bertugas dalam bidang pertahanan dan keamanan.

Seorang Olongia Lo Lipu (Maha Raja Kerajaan) adalah kepala pemerintahan tertinggi dalam kerajaan tetapi tidak berkuasa mutlak. Ia dipilih

oleh Bantayo Poboide dan dapat dipecat atau di mazulkan juga oleh Bantayo Poboide. Masa jabatannya tidak ditentukan, tergantung dari penilaian Bantayo Poboide. Hal ini membuktikan bahwa kekuasaan tertinggi dalam kerajaan berada dalam tangan Bantayo Poboide sebagai penjelmaan dari pd kekuasaan rakyat. Salah satu jabatan tinggi lainnya yaitu "Patila" (Mangku Bumi) selanjutnya disebut Jogugu. Wulea Lo Lipu (Marsaoleh) setingkat dengan camat. Disamping Olongia dan pembantu-pembantunya sebagai pelaksana pemerintahan sehari-hari terdapat suatu Badan Musyawarah Rakyat (Bantayo Poboide) yang diketuai oleh seorang Bate. Setiap kerajaan mempunyai suatu Bantayo Poboide yang berarti bangsal tempat bermusyawarah. Di dalam bangsal inilah diolah dan dirumuskan berbagai persoalan negeri, sehingga tugas Bantayo dapat diperinci sebagai berikut:

1. Menetapkan adat dan hukum adat
2. Mendampingi serta mengawasi pemerintah
3. Menggugat Raja
4. Memilih dan menobatkan Raja dan pembesar-pembesar lainnya.

Bantayo Poboide dalam menetapkan sesuatu, menganut musyawarah dan mufakat untuk menghendaki suatu kebulatan suara dan bersama-sama bertanggung jawab atas setiap keputusan bersama. Demikianlah gambaran singkat tentang sejarah dan pemerintahan pada kerajaan-kerajaan di Daerah Gorontalo yang berlandaskan kekuasaan rakyat atau demokrasi.

2. Gorontalo Pasca Merdeka

Berdasarkan Lembaran Negara Nomor 6 Tahun 1959 di wilayah Sulawesi dibentuk beberapa daerah tingkat II berdasarkan undang-undang Nomor 29 tahun 1959. Sulawesi Utara yang dimaksudkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 11 tahun 1959 dipisahkan menjadi dua daerah tingkat II yaitu Kotapraja Gorontalo dan Daerah tingkat II setelah dikurangi dengan daerah Swapraja Buol Sulawesi Utara dibagi dalam beberapa bagian yang meliputi Kota Gorontalo dengan batas-batasnya akan dirumuskan kemudian dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri. Untuk daerah-daerah Swatantra Tingkat II/Kotapraja maka di Sulawesi dibentuk empat kotapraja dan tiga puluh daerah tingkat II. Kotapraja tersebut yaitu Kotapraja Manado, Kotapraja Gorontalo, Kotapraja Makassar dan Kotapraja Pare-pare. Hal-hal yang berkaitan dengan penyerahan kekuasaan termasuk urusan rumah tangga, seperti tanah, bangunan, gedung dan barang-barang tidak bergerak lainnya milik pemerintah, kebutuhan daerah untuk memenuhi tugas dan kewajibannya diserahkan penegeluarannya kepada daerah-daerah yang bersangkutan. Demikian halnya dengan barang-barang inventaris dan abrang-barang lainnya yang dibutuhkan untuk meyenenggarakan urusan rumah tangga dan kewajiban daerah diserahkan juga kepada daerah. Dalam bidang keuangan sesuai ketetapan menteri yang bersangkutan, anggaran daerah tetap masuk dalam anggaran belanja Kementerian yang bersangkutan. Sulawesi Utara setelah terbagi

dalam daerah-daerah tingkat II, anggaran keuangan masih tetap terus dipertanggungjawabkan kepada daerah Tingkat II. Dalam kasus Gorontalo, anggaran dipertanggungjawabkan kepada Daerah Tingkat I Sulawesi Utara.

Berlakunya kembali Undang-undang dasar 1945 berdasarkan Dekrit presiden 5 Juli 1959, mengakibatkan perubahan dalam pelaksanaan disentralisasi dan otonomi daerah khususnya dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah. Pada tanggal 16 November 1959, keluarlag penetapan Presiden Nomor 6 tahun 1959, penetapan presiden dikeluarkan sebagai tindak lanjut Dekrit Presiden 5 Juli 1959. Pemerintah daerah terdiri dari Kepala Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. Kepala Daerah mempunyai dua fungsi yaitu sebagai eksekutif dan wakil pusat di daerah. Kekuasaan daerah terletak pada Kepala daerah dan pusat mengontrol Kepala daerah yang direkrut dan Pamong Praja.

Pembentukan provinsi Sulawesi utara mempunyai latar belakang sejarah yang cukup panjang sebelum daerah tersebut menjadi Daerah Tingkat I Sulawesi Utara pada awal kemerdekaan Republik Indonesia berstatus keresidenan yang merupakan bagian dari provinsi Sulawesi. Berdasarkan Undang-undang Nomor 29 tahun 1959 tentang pembentukan Daerah Tingkat II di Sulawesi, Sulawesi Utara merupakan daerah, yang dimaksud daerah adalah Daerah Tingkat II atau Kotapraja berdasarkan Undang-undang Nomor 47 1960 tentang pembentukan Daerah Tingkat I

Provinsi Sulawesi, Provinsi Sulawesi dibagi dalam dua Daerah Tingkat I yaitu Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan, Tenggara dan Daerah Tingkat I Sulawesi Utara – Tengah, Gubernur pertama Provinsi Sulawesi Utara – Tengah adalah Mr. A. A Baramuli dengan Wakil Gubernur Letkol FJ Tumbelaka. Wilayah Provinsi Sulawesi Utara –Tengah adalah Kotapraja Manado, Kotapraja Gorontalo dan delapan Daerah Tingkat II masing-masing yaitu Sangihe Talaud, Bolaang Mangondow, Minahasa, Gorontalo, Buol Toli-toli, Donggala, Poso dan Luwuk/Banggai.

Sedangkan dengan penyelenggaraan pemerintah daerah otonom dengan mengurus rumah tangganya sendiri, daerah Sulawesi perlu dibagi lagi menjadi empat Daerah Tingkat I dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 13 tahun 1964 tentang Pembentukan Daerah Tingkat I Sulawesi Tengah dan Daerah Tingkat I Sulawesi Tenggara. Dengan demikian maka Sulawesi menjadi empat Daerah Tingkat I yaitu Daerah Tingkat I Sulawesi Utara, Daerah Tingkat I Sulawesi Tengah, Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan dan Daerah Tingkat I Sulawesi Tenggara. Daerah Tingkat I Sulawesi Utara setelah sebagian wilayahnya dipisahkan untuk dimasukkan ke dalam wilayah Sulawesi Tengah meliputi daerah Tingkat II Kepulauan Sangihe dan Talaud. Daerah Tingkat II Gorontalo, Kotapraja Manado dan Kotapraja Gorontalo. pemerintahan Daerah Tingkat I Sulawesi Utara berkedudukan di Manado, jadi Kepala Daerah yang ada adalah Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara dan Kepala Daerah Tingkat

I Sulawesi Tengah, Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan dan Daerah Tingkat I Sulawesi Tenggara. Pembagian Sulawesi menjadi empat daerah Tingkat I masing-masing sebagai badan hukum yang berhak dan mengurus rumah tangganya sendiri dengan keuangan sendiri.

Pemerintah Daerah Tingkat I Sulawesi Utara dibentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 13 tahun 1964 beribukota di Manado. Daerah Tingkat I tersebut terdiri dari Daerah Tingkat II dan Kotapraja. Saat itu, wilayah Provinsi Sulawesi Utara meliputi:

1. Empat kabupaten yaitu Kabupaten Bolaang Mangondow, Kabupaten Gorontalo, Kabupaten Sangihe Talau dan Kabupaten Minahasa
2. Dua Kotapraja yaitu Kotapraja Gorontalo dan Kotapraja Manado. Status Gorontalo pada tahun 1964 masih berstatus Kotapraja, Kotapraja yang dimaksud adalah Daerah Tingkat III setingkat dengan kecamatan. Seiring dengan perkembangan ketatanegaraan Republik Indonesia dalam rangka kembali kepada Undang-undang Dasar 1945 sejak dikeluarkannya Dekrit Presiden 5 Juli 1959, wilayah Indonesia terbagi habis dengan daerah-daerah yang berhak mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri dan tersusun dalam tingkatan yaitu: Provinsi dan atau kota raya sebagai Daerah Tingkat I, kabupaten dan atau Kotamadya sebagai Daerah Tingkat II, kecamatan dan atau kota praja sebagai Daerah Tingkat III. Pembagian daerah ini tercantum dalam plebaran Negara Nomor 83 tahun 1965 dengan mendapatkan

Undang-undang tentang Poko-pokok Pemerintahan Daerah, daerah yang dimaksud dalam Undang-undang ini adalah daerah besar dan daerah kecil. Istilah provinsi, kabupaten dan kecamatan-kotamadya adalah istilah-istilah untuk nama jenis daerah dan bukan merupakan penunjukan wilayah administratif. Istilah kotapraja berubah menjadi Kotamadya berdasarkan Undang-undang Nomor 18 tahun 1965 tentang Poko-pokok Pemerintahan daerah. Inti dari undang-undang Nomor 18 tahun 1965 ini menetapkan desentralisasi teritorial. Pasal 88 Undang-undang Nomor 1 tahun 1957, sejak tanggal 1 September 1965 istilah kotapraja diganti menjadi Kotamadya.

Wilayah Gorontalo yang semula berstatus kotapraja Gorontalo dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 18 tahun 1965, berubah menjadi Kotamadya Gorontalo. penggunaan nama Kotamadya Gorontalo ini berlangsung hingga 1999. Sejak diberlakukannya Undang-undang Nomor 22 tahun 1999, maka istilah kotamadya tidak digunakan lagi, dengan demikian maka Kotamadya Gorontalo berubah menjadi Kota Gorontalo pada tanggal 5 Desember 2000 dan ditetapkan sebagai ibu kota Provinsi Gorontalo berdasarkan Undang-undang Nomor 38 tahun 2000.

3. Pemekaran Gorontalo dari Provinsi Sulawesi Utara

Pada masa pemerintahan Orde Baru, sentralisasi kekuasaan dan pengambilan keputusan didominasi oleh pemerintah pusat, sementara kepentingan daerah hanya bersifat menjalankan dan menanati keputusan pemerintah pusat tersebut, implikasinya adalah bahwa pelaksanaan program pembangunan di daerah cenderung meninggalkan substansi pembangunan yang dibutuhkan masyarakatnya, aspirasi masyarakat yang seharusnya direspon pemerintah pusat relatif kurang dilayani. Pembangunan daerah menjadi pekerjaan pusat. Fenomena seperti ini menimbulkan benih-benih ketidakpercayaan masyarakat daerah terhadap pemerintah pusat.

Pada tingkatan kabupaten di wilayah provinsi Sulawesi Utara, wilayah Kabupaten Sangihe dan Talaud dimekarkan menjadi Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Talaud, Kabupaten Minahasa dimekarkan menjadi dua kabupaten yakni Kabupaten Minahasa dan Kabupaten Minahasa Selatan ditambah dengan satu kota yaitu Tomohon. Semangat dan prinsip otonomi dibawah Undang-undang Nomor 27 tahun 1999 ini dapat dilihat bahwa ada keinginan untuk mewujudkan kemudian daerah dan peningkatan kapasitas daerah menuju masyarakat yang sejahtera dan diharapkan dapat ditingkatkan kualitas hubungan antara pusat dan daerah.

Berbicara tentang Provinsi Sulawesi Utara, terdapat beragam etnis di dalamnya baik besar maupun kecil. Komunitas etnis tersebut adalah sebagai

berikut : 'orang gorontalo', 'orang minahasa', yang terdiri dari sub etnis Totemboan, Toulour, Tombulu, Tonsesa dan Tonsawang, 'orang sangir', 'orang bolaang mangomdow' dan 'orang talaud'. Dalam komunitas kecil adalah orang Bantik, orang Bajau, orang Jalon, dan komunitas etnis dari nusantara yang sudah lama menetap di Sulawesi Utara. Dalam berbagai aspek kehidupan di Sulawesi Utara yang berperan besar adalah komunitas etnis 'orang minahasa', hal ini dikarenakan karena orang-orang minahasa mempunyai pranata pendidikan moderen yang baik sejak masa pemerintahan Hindia Belanda serta ditunjang dengan ciri budaya dan tradisi sekolahnya. Penyelenggaraan pemerintahan di Sulawesi Utara pada tahun 1980-an muncul semangat kesetaraan dari warga komunitas non etnis Minahasa. Hal ini oleh para penyelenggara pemerintahan di tingkat provinsi ditanggapi dengan kebijakan yang tertuang dalam slogan *bohusami*, akronim dari *bo* sama dengan Bolaang Mangindaow, *hu* sama dengan Hulontalo (gorontalo), *sa* sama dengan Sangihe dan Talaud, dan *mi* sama dengan Minahasa. Kebijakan ini untuk mengakomodir perwakilan dan komunitas etnis yang ada di Provinsi Sulawesi Utara pada tataran elit khususnya eksekutif. Kebijakan ini pada akhirnya menjadi kesepakatan yang tidak tertulis hingga diterapkan pada unit kerja yang lebih kecil. Namun seiring dengan pemberlakuan Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 terjadi perubahan, ketika orang gorontalo merasa sudah saatnya diberi kesempatan menduduki jabatan strategis dalam eksekutif dan tidak dipenuhi maka pemekaran wilayah menjadi solusinya.

Slogan *bohusami* menjadi terlupakan dan diganti dengan slogan *torang semua basudara, kita semua bersaudara*.

Letak wilayah geografis Gorontalo berada di sebelah barat Provinsi Sulawesi Utara dan berbatasan langsung dengan Provinsi Sulawesi Tengah. Keberadaan wilayah Gorontalo merupakan bekas keresidenan Gorontalo dan sebagai pusat wilayah kerja pembantu Gubernur Sulawesi Utara wilayah II yang meliputi Kota Gorontalo, Kabupaten Boalemo dan Kabupaten Bolaan Mangodow. Mengkaji fakta yang ada dan menilik sejarah, budaya, potensi sumber daya alam, potensi sumber daya manusia, potensi ekonomi dan infrastruktur yang ada, wilayah Gorontalo dan sekitarnya diberi kesempatan untuk dapat mengatur nasibnya sendiri melalui pembentukan provinsi baru sebagai pemekaran wilayah dari Provinsi Sulawesi Utara. Hal ini kemudian berkembang menjadi aspirasi seluruh masyarakat di daerah Gorontalo maupun yang berada di perantauan seperti di Makassar, Manado, Jakarta, maupun di Yogyakarta untuk bersama-sama dengan masyarakat di Gorontalo berjuang menjadikan Gorontalo sebagai Provinsi yang terpisah dari Provinsi Sulawesi Utara.

Berkaitan dengan rencana pembentukan Provinsi Gorontalo dan dalam rangka meningkatkan peran seta mayarakat, pemerataan dan kedalian, maka hal ini telah diperjuangkan sesuai dengan perundangan-undangan yang berlaku. Tahap awal rencana pembentukan Provinsi Gorontalo adalah dengan dilegitimasinya keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Gorontalo,

DPRD Kabupaten Gorontalo, dan DPRD Kabupaten Boalemo tentang persetujuan rencana pembentukan provinsi Gorontalo agar untuk selanjutnya dapat disetujui oleh DPRD Sulawesi Utara sebagai provinsi induk. Setelah diproses di Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Sulawesi Utara dan disetujui maka ditindaklanjuti oleh Gubernur Sulawesi Utara E.E Mangindaan untuk merumuskan membuat surat kepada Presiden Republik Indonesia melalui Menteri Dalam Negeri tentang usulan pembentukan Provinsi Gorontalo.

Sebagai alasan yang mendasari pembentukan Provinsi Gorontalo antara lain adalah pertama potensi sumberdaya alam yang dimiliki Gorontalo untuk menopang sektor ekonomi masyarakatnya, kedua, sumber daya manusia yang cukup besar dan dapat ditingkatkan guna memacu pertumbuhan ekonomi, ketiga, keinginan untuk mengatasi kesenjangan ekonomi, kemiskinan dan pemberdayaan masyarakat secara mandiri, keempat, sebagai upaya memperpendek rentang kendali pemerintahan yang disebabkan oleh jarak yang jauh antara Gorontalo dan Manado sehingga sasaran pembangunan lebih terukur, efektif dan tepat sasaran. Rencana pembentukan Provinsi Gorontalo ini kemudian diformalkan dengan dibentuknya Panitia Persiapan Pembentukan Provinsi Gorontalo (P4GTR) dan diratunjuk secara aklamasi sebagai ketua Drs. H. Nasir Mooduto. Hal ini diikuti oleh masyarakat yang ada di Gorontalo maupun di perantauan dengan membentuk Prsidium Nasional Pembentukan Provisnis Gorontalo (Presnas P2GTR) yang diketuai Dr. Nelson Pomalingo.

Berdasarkan data kelayakan pembentukan Provinsi Gorontalo, faktor penting yang berpengaruh dalam efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan pemerintahan antara pemerintah pusat di Provinsi Sulawesi Utara (Manado) dengan Gorontalo adalah kedekatan wilayah adalah kedekatan dalam hal jarak.

Tabel 3. Jarak Tempuh Ibukota/Kabupaten dan Provinsi Sulawesi Utara

Kecamatan Sebagai Ibukota Kabupaten/Kota	Jarak Menuju ibukota Provinsi Sulawesi Utara (Manado)	Waktu Tempuh dari ibukota Kabupaten/Kota ke ibukota Provinsi
Kota Selatan sebagai Pusat Pemerintahan Kota Gorontalo	442,81 Km	9,5 Jam (Darat)
Limboto sebagai ibukota Gorontalo	427,69 Km	9 Jam (Darat)
Tilamatua sebagai ibukota Kabupaten Boalemo	487,81 Km	12,5 Kam (Darat)

Sumber: BPS Kota Gorontalo, 2021

Data tabel di atas menunjukkan bahwa dari segi jarak penyelenggaraan pemerintahan antara Provinsi Sulawesi Utara dan Kota Gorontalo sangat jauh sehingga untuk pelayanan administrasi pemerintahan dan pelaksanaan program pembangunan membutuhkan waktu dan fasilitas yang besar. Demikian juga halnya dengan masalah evaluasi pelaksanaan program terkait penggunaan dana masyarakat sulit dikontrol dan diukur. Dengan terbentuknya Provinsi Gorontalo hal tersebut akan menjadi mudah dalam pengelolaan program pembangunan serta segi efisiensi dan efektivitasnya karena kedekatan pusat layanan pemerintahan provisini dengan kabupaten/kota lebih memudahkan aksesibilitas masyarakat.

Motivasi dibentuknya Provinsi Gorontalo karena adanya semangat kebersamaan dalam mengejak ketertinggalan. Dengan demikian diharapkan pemerintah pusat dan pemerintah daerah Sulawesi Utara dapat segera merealisasikannya dengan Undang-undang pembentukan Provinsi Gorontalo. Masyarakat Gorontalo baik yang berada di Gorontalo maupun yang berada di perantauan melalui wirausahanya membangun daerahnya. Usaha yang berskala nasional banyak juga yang dipegang oleh Gorontalo seperti usaha milik Rahmat Gobel dengan PT. Nasional Gobel, Ir. Fadel Muhammad dengan PT. Bukaka Group dan Arifin Panigoro dengan perusahaan minyaknya. Dengan semangat kewirausahaan yang dimiliki orang-orang Gorontalo dapat lebih memacu untuk pengembangan potensi ekonomi daerah Gorontalo.

Perjalanan Gorontalo menjadi provinsi diawali ketika menjelang diadakannya Musyawarah Besar V Himpunan Pelajar Mahasiswa Indonesia Gorontalo (HPMIG) di Gorontalo awal tahun 1999. Para aktivis HPMIG berdiskusi dalam upaya pengembangan daerah Gorontalo yang pada saat itu kondisinya sangat memprihatinkan karena mengalami keterlambatan dalam pembangunan sebagai contoh adalah pembangunan jalan. Hal ini dapat dilihat pada struktur ekonomi wilayah Gorontalo. Struktur ekonomi wilayah Gorontalo bervariasi dalam kurun waktu 1995 dan 1999, terutama dalam bidang pertanian, industri, perdagangan dan bidang lainnya (pertambangan, transportasi dan jasa).

Tabel 4. Struktur Ekonomi Wilayah Gorontalo Tahun 1995-1999

Kabupaten/kota	Pertanian		Industri		Perdagangan		Lainnya	
	1995	1999	1995	1999	1995	1999	1995	1999
Kota Gorontalo	6,60	12,08	6,45	7,46	31,86	34,04	55,09	46,42
Kabupaten Gorontalo/ Boalemo	41,50	34,73	13,22	13,36	7,49	11,94	37,78	39,68
Wilayah Gorontalo	35,09	30,64	11,98	12,54	11,97	15,93	40,96	40,89
Sulawesi Utara	27,30	27,95	8,75	10,02	12,12	12,57	51,83	49,46

BPS Kabupaten/Kota Gorontalo Provinsi Sulawesi Utara, 2000

Laju pertumbuhan ekonomi wilayah Gorontalo secara proporsional dapat dilihat perbandingan dengan Sulawesi Utara selama kurun waktu 1995 dan 1999 didominasi bidang pertanian dengan persentase pada tahun 1995 sebesar 27,30% dan pada tahun 1999 sebesar 27,95%. Laju pertumbuhan ekonomi wilayah Gorontalo cenderung mengalami peningkatan 4,70% pada tahun 1995 menjadi 5,00% pada tahun 1999. Untuk Kabupaten Gorontalo/Boalemo cenderung mengalami perlambatan yaitu 19,40% pada tahun 1995 menjadi 18,80% pada tahun 1999. Indikasi terjadinya perlambatan ini dikarenakan terjadi krisis ekonomi dan moneter pada tahun 1997-1998 yang implikasinya bukan saja di daerah tetapi juga secara nasional. Kecenderungan laju pertumbuhan ekonomi di wilayah Gorontalo tetap memiliki potensi kemungkinan ke arah peningkatan pertumbuhan ekonomi di wilayah Gorontalo seiring akan terbentuknya provinsi Gorontalo akibat dari keterbelakangan karena ketidakperhatian provinsi Sulawesi Utara serta masalah tentang kendali antara ibukota Provinsi Sulawesi Utara dengan Wilayah Gorontalo.

**Tabel 5. Pendapatan Per Kapita Gorontalo Sewaktu
di Provinsi Sulawesi Utara Tahun 1995 - 1999**

Kabupaten/kota	Tahun 1995		Tahun 1999		LPE
	Juta (Rp)	%	Juta (Rp)	%	
Kota Gorontalo	156,853	4,79	194,339	5,00	4,12
Kabupaten Gorontalo/Boalemo	634,920	19,40	731,349	18,80	2,48
Wilayah Gorontalo	791,773	24,20	925,668	23,80	3,11
Sulawesi Utara	3,271,947	100,00	3,889,665	100,00	5,76

BPS Kabupaten/Kota Gorontalo Provinsi Sulawesi Utara, 2000

Secara keseluruhan pendapatan per kapita di Kota Gorontalo terjadi peningkatan dari tahun 1995 sampai dengan tahun 1999, sementara di Kabupaten Gorontalo/Boalemo terjadi peningkatan dari tahun 1995 hingga tahun 1998, pada tahun 1999 terjadi penurunan, hal ini disebabkan krisis ekonomi yang terjadi tahun 1998. Secara ratio persentase pada Kota Gorontalo dan Kabupaten Gorontalo/Boalemo hampir sama yaitu 13,13% dan 13,71%. Pendapatan per kapita masyarakat di wilayah Gorontalo pada tahun 1999 sebesar Rp. 1.866.753,- dibandingkan di Sulawesi Utara sebesar Rp. 3.543.509,- maka secara ratio perbandingan angka tersebut lebih dari separuh pendapatan per kapita Sulawesi Utara.

Provinsi Gorontalo secara resmi disahkan pemerintah pada tanggal 22 Desember tahun 2000 setelah melalui penetapan sidang paripurna DPR RI pada tanggal 5 Desember 2000. Namun sejak awal dibentuk hingga tahun 2015, peringatan Hari Lahir Provinsi Gorontalo diperingati setiap tanggal 16

Februari, ditandai dengan dilantiknya Tursandi Alwi sebagai penjabat Gubernur pertama pada tanggal 16 Februari tahun 2001.

Wilayah Provinsi Gorontalo yang pada zaman kolonial Belanda dikenal dengan sebutan "Semenanjung Gorontalo" (Gorontalo Peninsula) terletak pada bagian utara Pulau Sulawesi, tepatnya pada $0^{\circ} 19' 00''$ - $1^{\circ} 57' 00''$ LU (Lintang Utara) dan $121^{\circ} 23' 00''$ - $125^{\circ} 14' 00''$ BT (Bujur Timur). Letak Provinsi Gorontalo sangatlah strategis, karena diapit oleh dua perairan, yaitu Teluk Gorontalo atau yang lebih dikenal dengan nama Teluk Tomini di sebelah Selatan dan Laut Sulawesi di sebelah Utara. Dalam catatan sejarah maritim Nusantara, Laut Sulawesi menjadi penting karena merupakan jalur pelayaran dari pulau Sulawesi menuju Filipina yang juga melalui jalur wilayah perairan Kesultanan Sulu di sebelah Timur dari Negara Malaysia.

Sedangkan Teluk Gorontalo atau Teluk Tomini sejak dahulu kala menjadi sumber kehidupan penduduk Kerajaan-Kerajaan yang bermukim di sekitarnya. Teluk ini pun sejak dahulu ramai oleh lalu lintas pelayaran dan perdagangan, karena menjadi tempat bertemunya Kerajaan yang berada di kawasan "Tomini-Bocht" (wilayah kawasan Teluk Tomini), Ternate, Buton, bahkan menjadi jalur masuknya perantau dari Hokkian (Tiongkok) serta dari Jazirah Arab.

Provinsi Gorontalo beribukota di Kota Gorontalo. Kota Gorontalo sendiri merupakan salah satu kota tua di Sulawesi selain Kota Makassar dan Manado, serta merupakan kota terbesar di kawasan Teluk Tomini. Dalam

catatan sejarah, Semenanjung Gorontalo secara umum dan Kota Gorontalo secara khusus merupakan salah satu pusat penyebaran agama Islam di Kawasan Indonesia Timur selain Ternate dan Bone.

Kota Gorontalo merupakan dataran rendah dengan ketinggian 0–500 m di atas permukaan laut. Kota Gorontalo menempati satu lembah yang sangat luas yang membentang dari wilayah Kabupaten Bone Bolango hingga Kabupaten Gorontalo. Wilayah pinggiran pantainya berupa perbukitan yang tersusun dari batuan karts termasuk yang berbatasan dengan pantai yang berada di Teluk Tomini. Daerah ini sangat rawan banjir, nyaris pintu air keluar adalah muara Sungai Bone. Muara ini adalah pertemuan air dari sungai Bone dan sungai Bolango sebelum menyatu dengan air laut. Di muara ini juga terdapat pulau (delta) yang mulai membesar dan ditumbuhi aneka tanaman termasuk kelapa, setiap hari dari kedua sungai ini mengalir air bersih yang belum dimanfaatkan secara optimal.

Kota Gorontalo merupakan salah satu wilayah dari Provinsi Gorontalo yang luas wilayahnya 64,79 KM atau sekitar 0,53% dari luas Propinsi Gorontalo. Curah hujan di wilayah ini tercatat sekitar 11mm sampai dengan 266mm pertahun. secara umum, suhu udara di Gorontalo rata-rata pada siang hari 32 c, sedangkan suhu udara rata-rata pada malam hari 23 c. Kelembaban udara relatif tinggi dengan rata-rata 79,9%. Secara geografis wilayah Kota Gorontalo terlerak antara 000 28' 17" - 000

35' 56" lintang utara (LU) dan 1220 59' 44" -1230 05' 59" bujur timur (BT)

dengan batas batas sebagai berikut :

- Batas utara berbatasan dengan Kecamatan Bolango utara Kabupaten Bone Bolango
- Batas timur berbatasan dengan Kecamatan Kabila Kabupaten Bone Bolango
- Batas selatan berbatasan dengan Teluk Tomini
- Batas barat berbataasan dengan Kecamatan Telaga dan Batuda'a Kabupaten Gorontalo

Wilayah Kota Gorontalo terdiri dari 9 kecamatan dan 50 kelurahan. Pada tahun 2019, Luas wilayahnya mencapai 79,59 km² dengan luasan wilayah terdapat di Kecamatan Kota Barat, Kecamatan Hulonthalangi, dan Kecamatan Dumbo Raya.

Tabel 6. Wilayah Kecamatan di Kota Gorontalo

Kecamatan	Luas Daerah (Km2)
	2020
Kota Barat	20.22
Dungingi	4.70
Kota Selatan	2.83
Kota Timur	5.36
Hulonthalangi	14.33
Dumbo Raya	14.14
Kota Utara	8.08
Kota Tengah	4.84
Sipatana	5.09
Kota Gorontalo	79.59

BPS Kota Gorontalo, 2021

Dengan luasan 79,59 Km² yang terdistribusi di sembilan kecamatan, memungkinkan penduduknya untuk bisa mengakses pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran bisa terakses dengan baik. Berdasarkan data Statistik tahun 2021, penduduk Kota Gorontalo sebesar 193.539 jiwa. Adapun sebaran penduduk berdasarkan komposisi umur dan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 7. Komposisi Penduduk Kota Gorontalo Berdasarkan Jenis Kelamin dan Umur

Komposisi Umur	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
0-4	8.301	8.046	16.347
5-9	7.838	7.579	15.417
10-14	8.818	8.366	17.184
15-19	8.780	8.312	17.092
20-24	8.969	8.475	17.444
25-29	8.523	8.350	16.873
30-34	8.490	8.439	16.929
35-39	7.779	7.694	15.473
40-44	6.891	6.875	13.766
45-49	6.166	6.416	12.582
50-54	5.331	5.898	11.229
55-59	4.574	4.992	9.566
60-64	3.338	3.839	7.177
70-74	1.392	1.826	3.218
75+	1.182	1.929	3.111
Kota Gorontalo	98.713	99.826	198.539

Sumber: Kota Gorontalo Dalam Angka, 2021

Berdasarkan data tersebut di atas, jumlah penduduk perempuan lebih besar dari jumlah penduduk laki-laki, dan angka komposisi penduduk tertinggi

berada pada usia 20 – 24 tahun dan komposisi penduduk terendah pada usia lansia 75 tahun ke atas.

Akseibilitas penduduk untuk sampai di Ibu kota terbilang tidak terlalu jauh dengan jarak terjauh 6.00 Km. Kota memiliki ciri-ciri yang terbagi dalam dua kelompok, yaitu: fisik kota Dilihat dari fisiknya, kota dikelompokkan menjadi beberapa, yakni: Memiliki daerah terbuka yang digunakan sebagai open space atau paru-paru kota. Memiliki gedung pemerintahan, memiliki gedung perkantoran dan hiburan, memiliki sarana olahraga, memiliki alun-alun, memiliki lahan parkir, memiliki kompleks hunian untuk masyarakat ekonomi rendah, sedang, dan elite. Masyarakat kota memiliki beberapa ciri, yaitu: Hubungan sosial yang bersifat *gesselschaft* memiliki segresi keruangan norma keagamaan tidak terlalu ketat penduduk memiliki sikap individualisme serta egois Masyarakat kota memiliki pandangan hidup lebih rasional jika dibandingkan masyarakat desa.

Tabel 8. Jarak Kecamatan Ke Pusat Kota

Kecamatan	Jarak ke Ibukota (km)
Kota Barat	5.00
Dungingi	4.00
Kota Selatan	0.30
Kota Timur	2.00
Hulonthalangi	3.00
Dumbo Raya	2.50
Kota Utara	6.00
Kota Tengah	4.00
Sipatana	4.50

Kota Gorontalo	-
-----------------------	---

BPS Kota Gorontalo, 2021

Kota merupakan pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang memiliki batasan wilayah administrasi. Hal tersebut diatur dalam Peraturan Pemerintah Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 1987 mengenai Penyusunan Rencana Kota. Sementara itu dari buku *Eco Cities: Ecological Economic Cities* (2010) karya Hiroaki Suzuki, dalam Max Weber, pengertian kota adalah suatu tempat yang penghuninya dapat memenuhi sebagian besar kebutuhan ekonomi di pasar lokal.

Tabel 9. Jenis Sarana Perdagangan Kota Gorontalo

Jenis Sarana Perdagangan	Jumlah Sarana Perdagangan Menurut Jenisnya (Unit)		
	2017	2018	2019
Pasar	9	9	9
Toko	411	113	94
Kios	51	9	6
Warung	57	32	1
Jumlah	528	163	110

Sumber: Dinas Koperasi, Perdagangan dan Industri, 2021

Sedangkan pengertian perkotaan dalam Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, perkotaan adalah wilayah yang memiliki kegiatan utama bukan pertanian. Perkotaan memiliki susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintah, pelayanan sosial, serta kegiatan ekonomi.

Khusus di Kota Gorontalo terdapat banyak ruko-ruko yang hampir dijumpai di setiap sudut kota. Hal ini menandai pertumbuhan perekonomian sebagai sebuah kota semakin terlihat. Tak hanya deretan ruko yang dijadikan sebagai toko dan restoran sebagai indikator pertumbuhan ekonomi, pasar dan mall juga sudah terlihat memenuhi hamparan pusat-pusat pemukiman penduduk di Kota Gorontalo. Berdasarkan data yang diperoleh pada Dinas Perdagangan Kota Gorontalo, pasar dan mall di Kota Gorontalo dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 10. Pasar Tradisional dan Mall di Kota Gorontalo

Nama Pasar Tradisional dan Mall di Gorontalo	Alamat
Pasar Sentral Gorontalo	Jl. Budi utomo
Pasar Sabtu	liluwo, Gorontalo
Pasar Sore Wongkaditi	Jl. Taman Siswa, Gorontalo
Pasar Selasa	Jl. Usman Isa, Potanga, Gorontalo
Pasar Minggu Telaga	Kompleks Gelora 23 Januari Telaga
Pasar Jajan	Jl. Soeprpto, Gorontalo
Pasar Senin Moodu	Jl. Aloe Saboe, Kota Timur
Pasar Setya Pradja	Jl. Pertiwi
pasar Kamis Tapa	Jl. Tapa Sumawa
Citimall Gorontalo	Jl. Sultan Boutihe No. 68, Ipilo, Kota Timur
Karsa Utama Mall	Jl. S. Parman, Biawao, Kota Selatan
Business Park Gorontalo	Jl. HOS. Cokroaminoto, Haledula Selatan, Kota Selatan
ITC Gorontalo	Jl. Prof. Dr. H.B. Yassin, Limba U Dua, Kota Selatan

Sumber: Dinas Perdagangan Kota Gorontalo, 2021

Sesuai Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999, kota memiliki tiga fungsi, yaitu: kota sebagai pusat pemerintahan Perkembangan kota membutuhkan

aparatus dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Pelayanan tersebut baik bersifat pemenuhan kebutuhan hidup, administratif, maupun kebutuhan sosial budaya. Hal ini berarti kota memiliki berbagai peraturan dan pengendalian pemerintahan di tingkat pusat, provinsi, maupun kabupaten dan kota. Kota digunakan sebagai pusat pemerintahan dikenal sebagai ibu kota negara, ibu kota provinsi dan kabupaten atau kota. Kota sebagai pusat pendidikan. Melihat dari sejarah, perkembangan sekolah-sekolah justru berada di wilayah perkotaan, terutama kota-kota besar. Perkembangan sekolah di kota besar ini karena terbatasnya kalangan yang bisa mengenyam pendidikan. Pada zaman penjajahan Belanda dan Jepang hanya keturunan bangsawan yang bisa sekolah. Namun, sekarang pendidikan sudah berkembang hingga ke pelosok negeri. Semua kalangan bisa belajar dan menempuh pendidikan. Ini yang membuat pendidikan terus berkembang dan menyebar di berbagai wilayah Indonesia dan beragam jenjang. Kota sebagai pusat informasi. Untuk bisa mewujudkan pembangunan baik di kota maupun daerah, dibutuhkan informasi yang cepat dan akurat. Keberadaan masyarakat yang kebanyakan tinggal di pedesaan mengharuskan pemerintah untuk membangun pedesaan. Dengan informasi yang cepat dan akurat maka pembangunan pedesaan bisa terlaksana. Informasi yang masuk ke wilayah pedesaan beragam dan kebanyakan berasal dari kota. Sehingga masyarakat desa bisa mendapatkan pengaruh dari kemajuan yang sudah berkembang di kota. Berbagai informasi

yang berasal dari kota ke desa bisa dilakukan dengan berbagai media, di antaranya majalah, koran, radio, televisi, dan internet.

B. Sejarah Bentor di Gorontalo

Tahun 1996 merupakan awal beroperasinya bentor di Kota Gorontalo, meskipun di tahun ini para pengemudi bentor terbilang satu dua saja, itu pun beroperasinya di jalan-jalan yang tidak terlalu ramai. Mereka umumnya mengambil trayek di pinggiran-pinggiran kota yang biasanya susah dijangkau oleh petugas kepolisian atau dinas perhubungan. Dalam pengoperasiannya di tahun-tahun tersebut, para pengemudi bentor kerap bermain kucing-kucingan dengan polisi untuk menghindari semacam razia lalu lintas. Selain itu, mereka (pengemudi bentor) tak jarang juga harus bermain cantik untuk melewati atau memasuki gang-gang kecil dimana di sekitaran gang tersebut merupakan tempat mangkalnya tukang becak. Menurut informan, para tukang becak tidak mengizinkan para pengemudi bentor untuk masuk ke gang-gang untuk melakukan pengantaran penumpang karena wilayah tersebut merupakan wilayah beroperasi para tukang becak.

“dulu itu, kita main kucing-kucingan dengan tukang becak, kalo mau masuk lorong antar penumpang, mereka marah-marah, suruh menurunkan penumpang, untungnya saya punya banyak kenalan tukang becak, saya dulu tukang becak juga, jadi ada tukang becak saya kenal, kalo tukang becaknya kita kenal, bisa lewat kita”, (Usman, wawancara, 2021)

Sebelum maraknya bentor di Gorontalo, moda transportasi yang digunakan oleh warga adalah becak, bendi, dan angkutan kota. Tiga moda transportasi ini, becaklah yang merupakan moda transportasi yang paling banyak digunakan. Keberadaan becak di Gorontalo merupakan imbas dari adanya becak-becak yang berasal dari Surabaya. Di tahun-tahun pertengahan 90-an, Kota Gorontalo kebanjiran becak yang berasal dari Surabaya. Menurut informan, membanjirnya becak dari Surabaya tersebut karena di Surabaya pada saat itu tidak lagi atau penggunaan becak di jalan-jalan raya tidak diperkenankan lagi beroperasi sehingga untuk tidak menjadi 'barang rongsokan' di Kota Surabaya dikirimlah becak-becak tersebut ke beberapa provinsi, salah satunya Gorontalo. Membanjirnya becak dari Surabaya ini menjadikan Kota Gorontalo penuh dengan becak yang pada akhirnya menjadi satu moda transportasi selain angkutan kota yang cukup populer di masyarakat.

Tidak terlalu lama becak menjadi moda transportasi yang digemari di Kota Gorontalo, menurut informan, becak sebagai moda transportasi populer di Gorontalo hanya berkisar dua hingga tiga tahunan meskipun saat ini masih ada beberapa becak yang masih beroperasi. Hal ini dipertegas dengan pernyataan salah seorang informan.

“....yah, karena banyak becak pada saat itu, dan memang fungsinya dirasa bagus sama warga, jadinya becak dijadikan kendaraan penumpang yang digemari. Bayangkan saja, becak bisa antar penumpang sampai depan pintu rumah penumpang, bisa muat dua orang, belanja banyak di pasar masih muat, toh,

bagaimana tidak disukai warga. Murah juga”, (Usman, wawancara, 2021).

Berdasarkan wawancara dengan informan di atas, umumnya tukang becak yang ada di Gorontalo tidaklah selamanya memiliki sendiri becak yang digunakannya untuk mencari rejeki, mereka umumnya menyewa becak pada juragan-juragan becak sehingga penghasilan yang didapatkan terbilang sedikit dibandingkan dengan pemilik becak. Dalam kondisi seperti ini, ditambah dengan adanya krisis ekonomi pada tahun 1996 – 2000 banyak tukang becak yang lebih memilih untuk menjadi buruh upahan dalam rangka pemenuhan kebutuhan sehari-hari mereka. Diperhadapkan dengan kondisi demikian, jurangan becak yang memiliki beberapa becak selain menjualnya beberapa unit ada juga yang mencoba untuk menjadikan becaknya sebagai becak motor.



Gambar 5. Wawancara Dengan Perancang Pertama Bentor

Menurut informan, *bentor* pada awalnya hanyalah semacam kelinci percobaan moda transportasi. Didasarkan pada keinginan untuk mendapatkan penghasilan yang cukup dengan tidak mengeluarkan tenaga yang banyak, informan mencoba untuk menggabungkan becaknya dengan motor tua yang dimilikinya. Ia membawa becak dan motor tuanya ke salah temannya yang memiliki keterampilan yang cukup untuk merakit becak dan motornya menjadi satu kendaraan yang bisa memuat penumpang. Pada saat itu, Pak Usman memiliki beberapa becak yang didapatkannya secara murah. Becak-becak yang dimilikinya berasal dari Surabaya yang sengaja didatangkan oleh salah satu juragan becak di Gorontalo.

Sama halnya dengan informan lain, ia merakit becaknya menjadi bentor setelah melihat beberapa teman tukang becaknya sudah tidak lagi mengayuh becak. Ia memiliki motor honda 80-an yang sudah lama tidak digunakannya lagi tetapi mesinnya masih bisa berfungsi dengan baik. "daripada tinggal begitu saja, saya pakai saja itu motor gandengkan dengan becak. Semenjak itu, saya tidak lagi mengayuh becak, duduk saja di motor, ada penumpang, angkut, jalan. Cuma itu, waktu pertama kali bawa, susah juga, harus seimbang, sedangkan motor sudah tua, susah diarahkan ke kiri dan ke kanan, dan diperlukan keterampilan untuk keseimbangan dalam mengemudikan *bentor*."

Menurut informan penemu bentor pertama di Gorontalo, di tahun 1997-1998 awal, banyak juragan becak dan tukang becak mulai tertarik untuk

mengubah becaknya menjadi bentor. Menurutnya, bentor tidak terlalu membutuhkan tenaga ekstra, tidak perlu lagi mengayuh sehingga tukang bentor tidak terlalu mengalami kelelahan dalam beraktivitasnya. Feri merupakan pembuat pertama bentor di Kota Gorontalo, dikisahkan pada tahun 1998 bulan Juni, ia mencoba membuat dan merakit becak dan motor menjadi sebuah kendaraan. Pada saat itu, Gorontalo banyak becak dari Surabaya, kebetulan ia berprofesi sebagai mekanik, yang paham sedikit mesin. Becak yang ia pakai antar-antar istri belanja kebutuhan warungnya kemudian ia bongkar, becaknya dipasangkan di motor dan berhasil menjadi sebuah *bentor*. Kemudian banyak tukang becak mulai tertarik, coba-coba. Waktu itu ada tiga sampai lima dalam satu bulan, becak yang ia rakit menjadi *bentor*.

Setahun setelah reformasi, di sudut-sudut pusat perbelanjaan, di jalan-jalan raya, becak sudah mulai berkurang, wajah-wajah yang dulunya merupakan tukang becak, di tahun 1999 tidak lagi menggunakan becak, mereka beralih ke *bentor*. Peralihan dari tukang becak menjadi tukang bentor di tahun tersebut membuat wajah jalan Kota Gorontalo tidak lagi dipenuhi dengan kaki-kaki tukang becak yang saban hari harus berjuang memenuhi kebutuhan hidup keluarganya. Jadi lebih mudah dan tidak membutuhkan kerja keras seperti becak. Hal ini dipertegas oleh informan

Waktu itu pada tahun, 1999, meskipun ia tetap berada di belakang, tapi batis so tidak tegang lagi, batis so tidak besar lagi, Sisa stater, gas, lari sudah bentornya”, (Wawancara Oktober 2021).

Umumnya di tahun tersebut, motor yang digunakan sebagai penggerak utama bentor adalah motor-motor tua bermerek honda keluaran tahun 70-an yang terbilang cukup susah untuk mendapatkannya. Diperlukan penjelajahan di pelosok-pelosok desa untuk mencari motor-motor tua tersebut. Hal yang membuat mereka untuk menggunakan motor tua tersebut karena motor tersebut relatif murah, bahkan tak jarang mereka mendapatkan secara cuma-cuma bagi mereka yang memiliki keluarga yang tidak lagi menggunakan motor tuanya. Hanya saja, dikarenakan motor tua tersebut banyak yang digunakan sekedarnya saja, jadinya motor tersebut jarang yang bisa secara maksimal digunakan jika tidak dilakukan perbaikan atau *service*.

Untuk menjadi sebuah bentor, pada saat itu dikarenakan bentor masih sebagai kelinci percobaan, merakit *bentor* tidaklah memakan biaya yang banyak. Bisa dikatakan, untuk menjadi *bentor*, modal yang dibutuhkan sekitaran Rp. 750.000 – Rp. 1.500.000. Dengan modal tersebut, *bentor* sudah bisa beroperasi secara maksimal. Jumlah modal sebesar 1.500.000 ini merupakan nilai ketika tukang bentor memiliki becak dan motor bekas sendiri dalam artian bahwa biaya tersebut adalah biaya membuat atau mereproduksi becak dan motor menjadi *bentor*.

Bentor secara sederhana dipahami sebagai moda transportasi yang merupakan modifikasi antara becak kayuh dengan motor. Badan becak yang menjadi tumpangan dirakit atau disambung ke bagian depan motor sehingga alat penggerak utama bentor adalah motor. Dengan model seperti ini,

kendaraan roda dua yang tadinya difungsikan sebagai sarana transportasi pribadi berubah fungsi menjadi kendaraan publik. Pada titik ini, *bentor*, dikarenakan penggerakannya adalah kendaraan pribadi tentunya akan berkaitan dengan perizinan untuk menjadi kendaraan publik berada pada posisi yang mengambang secara hukum formal. Berdasarkan wawancara dengan informan dari Dinas Perhubungan Kota Gorontalo, bahwa *bentor* secara hukum tidak diperkenankan beroperasi karena statusnya sebagai sarana transportasi belum ditetapkan secara hukum formal, kendala utamanya adalah karena *bentor* sebenarnya kendaraan roda tiga yang bermesin dimana model seperti itu masuk dalam kategori becak, hanya saja *bentor* digerakkan oleh mesin motor.

“belum ada ketetapan formal bagi bentor untuk dijadikan sebagai sarana transportasi, tapi karena dia terlanjur dibutuhkan masyarakat, kami sebagai petugas mencari cara agar bentor bisa menjadi ‘legal’ secara sosial”, (Leo, wawancara, 2021)

Menurut presiden Bentor yang tergabung dalam Ikatan Persatuan Bentor (IPB), keberadaan *bentor* di Kota Gorontalo melalui proses panjang untuk beroperasi secara ‘bebas’ di jalan-jalan kota. Untuk parkir di sekitaran pusat perbelanjaan misalnya, tukang *bentor* harus pintar-pintar untuk membaca situasi dan kondisi pelaku moda transportasi lainnya, khususnya tukang becak yang masih beroperasi pada saat itu. Ketika dirasa para tukang becak sudah mendapatkan ‘jatah’ penumpang yang cukup, barulah para

tukang bentor memberanikan diri untuk parkir bentornya. Hal ini dipertegas dengan pernyataan presiden IPB, sebagai berikut:

“kita tentunya paham bagaimana saudara kita yang tukang becak, kalo depe orang sudah banyak penumpang, kita baru masuk, minta izin”, (Iwan, wawancara, 2021).

Berdasarkan wawancara tersebut di atas, karena *bentor* masih dianggap sebagai moda transportasi yang ilegal, selain adanya permainan ‘kucing-kucingan dengan Polantas dan Dinas Perhubungan, bentor di masa awal-awalnya beroperasi di jalan raya Kota Gorontalo harus berusaha meyakinkan masyarakat sebagai calon penumpangnya bahwa bentor merupakan moda transportasi yang layak untuk ditumpangi. Salah satu cara yang digunakan untuk meyakinkan masyarakat adalah dengan membayar teman-teman tukang bentor atau keluarga mereka naik bentor kemudian diajak ke tempat-tempat keramaian. Dengan strategi ini, masyarakat memiliki pemahaman bahwa bentor bisa menjadi salah satu pilihan moda transportasi yang nyaman dan aman untuk ditumpangi. Pak Feri dalam penuturannya mengatakan, akhir tahun 1998, bentor yang dirakitnya sendiri dinilai kurang aman oleh beberapa tetangganya, untuk membuktikan bahwa hal yang dianggap tetangganya itu keliru ia saban hari mengantar dan menjemput istrinya di pasar.

“maitua kan buka warung makanan, kalo dia mau belanja di pasar saya antar dia, pulangnye dia bawa barang belanjanya yang banyak, bisa menampung orang dan barang, itu bagusnye bentor, barang tidak jatuh juga apalagi maitua, haha”, (Feri, wawancara, 2021).

Berbeda dengan Pak Feri yang menjadikan istrinya sebagai penumpang gratis, Pak Salam 'membayar' keluarga teman bentornya untuk dijadikan penumpang. Hal ini dilakukan untuk memperkenalkan bentor ke masyarakat dan meyakinkan bahwa bentor aman untuk ditumpangi. Hal mendasar kurang diterimanya bentor pada masa awal diperkenalkannya adalah dirasa kurang amannya bentor untuk ditumpangi dikarenakan penumpang berada di depan sedang pengemudinya berada di belakang meskipun model seperti ini juga sama dengan becak namun masyarakat menaruh kwatir jangan sampai bentor melaju kencang dan tiba-tiba melakukan pengereman maka besar kemungkinan mereka akan terlempar ke depan. Belum lagi adanya ketakutan bahwa antara bagian depan bentor yang dijadikan sebagai tempat penumpang akan terlepas kalau-kalau lasnya kurang kuat melekat di bagian depan motor.

Melalui cara-cara yang dirasa cukup efektif tersebut, masyarakat mulai beralih dari moda transportasi semisalnya bendi, becak dan angkutan kota ke bentor. Pelan tapi pasti, masyarakat merasakan ada sedikit kenyamanan dan keamanan terlebih lagi adanya modifikasi penutup bagian depan bentor untuk menjaga agar penumpang tidak terkena sinar matahari di kala terik matahari dan basah ketika hujan turun.

Setelah diterima secara luas oleh masyarakat Gorontalo sebagai moda transportasi, para tukang bentor pelan-pelan mulai mengganti honda 70-an nya

ke motor-motor bekas keluaran tahun 90-an, semisalnya honda supra, astra, crystal, kawasaki. Namun yang paling banyak adalah motor yang bermerek honda dikarenakan lebih irit dalam penggunaan bahan bakar.

“kita kan mau untung, jadi harus cari motor yang tidak banyak makang bensin, honda itu irit, jadi bagus itu ngana pake honda, tidak ada asap juga keluar. Tidak mengganggu toh depe hidung, hahaha”, (Usman, wawancara, 2021).

Ada juga motor-motor keluaran cina semisal jialing yang bisa dijadikan bentor, namun motor ini dirasa oleh tukang bentor kurang baik tarikannya meskipun motor ini terbilang lebih murah. Selain tarikannya yang kurang baik, motor keluaran cina ini dinilai cepat mengalami kerusakan, terlebih lagi jika penggunaannya melebihi kapasitas penggunaannya sebagai kendaraan pribadi.

Memasuki pertengahan tahun 2000-an, bagi mereka yang memiliki modal banyak, ada juga yang berani mengambil resiko dengan mencicil motor keluaran terbaru mengingat pada saat itu perusahaan-perusahaan motor semisal honda menjual motornya dengan DP murah dengan cicilan-cicilan perbulannya yang terbilang kecil meskipun pada dasarnya memiliki bunga yang tinggi. Para tukang bentor yang memiliki keberanian untuk menyicil motor keluaran baru beralasan bahwa jika mereka menghitung-hitung keuntungan yang didapat dari menjadi tukang bentor lebih dari cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya saja sehingga mereka memutuskan untuk menyicil motor. Selain alasan tersebut, mereka juga beranggapan bahwa dengan motor

bekas dan tua biasanya lebih rewel mesinnya, mereka biasanya terkendala ketika mesin motor mereka ngadat sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi penumpang.

Semakin terterimanya bentor di masyarakat Gorontalo, saat ini, di Kota Gorontalo sendiri, berdasarkan data tahun 2019 dari BPS, jumlah kendaraan bermotor baik yang beroda dua hingga roda empat sebanyak 56.089 unit. jika diperbandingkan dengan tahun 2018, terjadi penurunan kurang lebih sebanyak 13.481 unit dari 69.570 menjadi 56,089 unit. Mikrolet yang biasanya digunakan sebagai angkutan kota di tahun 2018 dan 2019 justru tidak ada lagi beroperasi di Kota Gorontalo. Untuk bentor dan becak mengalami penurunan jumlah unit dari 4.968 unit di tahun 2018 menjadi 3.220 unit di tahun 2019.

Data yang saya himpun dari kepolisian, kendaraan bermotor yang teregistrasi di Kota Gorontalo dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 11. Data Kendaraan Bermotor Yang Telah Diregistrasi di Kota Gorontalo

NO	JENIS KENDARAAN	JUMLAH					TOTAL
		2017	2018	2019	2020	2021	
I	MOBIL PENUMPANG						
1	Sedan	13	7	16	15	9	60
2	Station Wagon	2.005	2.564	2.528	1.822	2.045	10.964
3	Mini Bus	67	129	76	56	0	328
4	Jeep	60	50	78	51	118	357
5	Lain-lain	5	3	4	10	8	30
	Sub Jumlah	2.150	2.753	2.702	1.954	2.180	11.739
II	MOBIL BUS						
1	Bus	1	1	6	1	0	9

2	Micro Bus	21	14	25	11	15	86
3	Bus Gandeng	1	1	1	1	0	4
Sub Jumlah		23	16	32	13	15	99
III	MOBIL BARANG						
1	Pick Up	1.113	1.404	1.661	921	1.245	6.344
2	Deliver Van	12	7	17	10	12	58
3	Truck	318	380	336	188	250	1.472
4	Tangki	4	1	2	5	2	14
5	Double Cabin	10	16	7	12	6	51
6	Lain-lain	0	0	0	4	11	15
Sub Jumlah		1.457	1.808	2.023	1.140	1.526	7.954
IV	SEPEDA MOTOR						
1	Spd. Motor Solo	18.941	23.530	28.200	19.627	26.478	116.776
2	Sepeda Motor R-3	343	384	235	135	0	1.097
3	Scooter	1	1	2	0	67	71
4	Trail	0	0	0	5	0	5
5	Lain-lain	0	0	0	0	1.079	1.079
Sub Jumlah		19.285	23.915	28.437	19.767	27.624	119.028
V	KENDARAAN KHUSUS						
1	Mobil Dam Kar	0	0	1	0	1	2
2	Mobil Ambulance	20	9	0	8	7	44
3	Mobil Jenasah	2	9	5	0	0	16
4	Fork Lift	1	0	0	0	6	7
5	Lain-lain	0	1	1	0	0	2
Sub Jumlah		23	19	7	8	14	71
JUMLAH		22.938	28.511	33.201	22.882	31.359	138.891

Sumber: Polda Gorontalo, 2022

Data tersebut di atas, bentor tercatat sebagai kendaraan roda tiga. Namun demikian banyak bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo belum teregisterasi. Hal ini berdasarkan wawancara dengan salah satu anggota Polantas Kota Gorontalo, terdapat kurang lebih 10.000 unit bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo, sedangkan untuk skala Provinsi Gorontalo

sendiri sekitaran 32.000 unit bentor yang tercatat beroperasi. Bentor yang beroperasi ini pada dasarnya ilegal karena belum ada izin yang membolehkan moda transportasi ini untuk beroperasi.

“Di daerah lain pun, sepertinya belum ada pemerintah daerah yang memberikan izin bentor untuk beroperasi, yah salah satu alasannya karena bentor ini kan tidak memenuhi standar keselamatan. Hanya saja di Gorontalo ini, yah, sama-samalah kita paham, tukang bentor ini juga perlu memenuhi kebutuhan keluarganya. Sedari dulu seharusnya sudah dilarang secara tegas, tapi kalo sekarang mau ditiadakan, susah, bisa rusuh jadinya, ada banyak sekarang, susah dan kasihan, dilematis”, (Yasin, wawancara, 2021)

Data lain dari Dinas Perhubungan mencatat ada 8.700 bentor yang setiap harinya merayap di jalan-jalan besar hingga gang-gang kecil di Kota Gorontalo. Pada awalnya, sekitaran pertengahan tahun 90-an, dinas perhubungan bekerjasama dengan polantas kota Gorontalo bersikap tidak permisif dengan adanya bentor ini, selain karena tidak adanya izin dari pemerintah tentang moda transportasi ini juga bentor menjadi salah satu penyebab kemacetan dikarenakan para tukang *bentor* tidak memiliki pemahaman yang baik dalam berkendara di jalan, menurut informan, para tukang *bentor* ini tidak memiliki pengetahuan yang baik tentang bagaimana cara mengemudi dengan baik sehingga mereka terkadang dengan seenaknya mengendarai bentor terlebih lagi jika *bentor* mereka tidak berpenumpang, mereka biasanya melakukan atraksi-atraksi yang selain berbahaya bagi si tukang bentor sendiri juga terbilang berbahaya bagi pengguna jalan lainnya. Oleh informan mengatakan bahwa hal ini lebih disebabkan karena rerata para

tukang bentor ini merupakan mantan tukang becak yang tentunya tidak memiliki izin berkendara di jalan.

Belum adanya aturan pemerintah daerah yang secara tegas melarang beroperasinya bentor, tidak jarang tukang bentor dengan pihak berwajib berlaku ibarat tikus dan kucing. Jika tukang bentor merasa ada petugas yang berada di pinggiran jalan besar, mereka akan mencari jalan-jalan tikus untuk menghindari petugas.

“kita juga bingung terkadang, selaku petugas, kita tidak bisa juga bertindak tegas kepada tukang bentor, yah mau dibilang apa, depe orang juga cari makang, anak istri butuh uang tentunya, kasian juga, serba salah kita, jadi kadang kalo mereka kedapatan beroperasi dulu, yah, kalo sudah dua tiga kali terlihat membawa penumpang, keempat kalinya kita tegur agar tidak ambil penumpang”, (Yasin, wawancara, 2021).

Seturut dengan yang dikatakan aparat kepolisian, Pak Iwan selaku Presiden Ikatan Pengemudi Bentor mengatakan bahwa ada semacam pemahaman bersama di kepala masing-masing petugas dengan tukang bentor menyangkut keberadaan bentor di jalan-jalan Kota Gorontalo. Pemahaman bersama itu tumbuh dengan sendirinya menjadi pemakluman bagi para petugas untuk memberikan kelonggaran bagi tukang bentor mengais rejeki.

“biasanya, mereka para petugas kalo liat kami dari jauh, mereka itu ‘pura-pura’ tidak melihat kalo kita sudah lewat, mau diapa, kita cari uang, masa mereka larang”, (Iwan, wawancara, 2021).

Sejak adanya bentor beroperasi di jalan-jalan, khususnya ketika mereka parkir, ruas-ruas trotoar memang terisi penuh sehingga para pejalan kaki tidak lagi mendapatkan keleluasaan untuk berjalan kaki. Hal ini mengakibatkan

badan jalan menjadi sempit karena tadinya jalan menjadi jalanan hanya untuk kendaraan akhirnya para pejalan kaki pun ikut menggunakan jalanan. Hal ini membuat kesemrawutan di Kota Gorontalo yang di tahun-tahun awal beroperasinya bentor menjadi salah satu kurang terterimanya bentor dalam pengaturan berlalu lintas.

Kondisi sedemikian ini, sebagaimana yang dikatakan Pak Usman sebelumnya bahwa keberadaan bentor melalui proses panjang hingga ia bisa diterima sebagai moda transportasi di Gorontalo. Dalam proses penerimaannya sebagai moda transportasi, tukang bentor dalam kurun waktu 20 tahun beroperasi di Gorontalo telah melakukan beberapa kali demo untuk terterimanya bentor sebagai moda transportasi. Demontrasi para tukang bentor umumnya terjadi disebabkan karena persoalan izin beroperasi di jalan-jalan tertentu, dilarangnya tukang *bentor* untuk mengambil penumpang di beberapa titik wilayah tertentu, demo penetapan tarif bentor dan beberapa demo yang sebenarnya menyangkut ketersinggungan secara individual.

Demo yang terbilang cukup besar di tahun 2018 menyangkut kebijakan pemerintah untuk pemberlakuan moda transportasi bajai di Gorontalo. Kebijakan ini dirasa tidak adil oleh para juragan bentor dan tukang bentor. Menurut Pak iwan, bentor telah menjadi salah satu ciri khas Kota Gorontalo yang merupakan moda transportasi yang terbilang telah dirasakan manfaatnya bagi warga Gorontalo dalam kehidupan sehari-harinya yang secara tiba-tiba akan digantikan oleh bajai.

“Kita ini sama-sama roda tiga, meskipun kesannya lebih aman, tapi kan tidak mesti juga bentor digantikan oleh bajai, marilah sama-sama kita cari rejeki, secara adil, sama kita dulu kan, tidak memaksa becak atau bendi meskipun akhirnya mereka banyak beralih jadi tukang bentor, tapi kita tidak matikan mereka, masa pemerintah langsung mau ganti bentor jadi bajai. Tidak adil itu, saya sampaikan dulu waktu demo, kebetulan saya ketua kumpulan bentor di Gorontalo, teman-teman juga sepakat, bahkan itu teman-teman bersepakat untuk ambil sim, urus STNK, mau bayar pajak, asalkan bajai tidak jadi pengganti bentor, mau kami apakan bentor kami kalo diganti bajai. Kalo dulu kami tukang becak, beli motor bekas, sambung becak, jadi bentor, kalo bajaj, kan tidak bisa pake bentor lagi, modal dari mana?”, (Iwan, wawancara, 2021)

Seturut dengan Pak Iwan, Pak Abduh mengatakan bahwa meskipun tukang bentor menyadari praktek mereka sebenarnya ilegal, tidak dibenarkan dalam aturan tentang transportasi publik, namun para tukang bentor menyadari bahwa keberadaan mereka selama 20 tahun lebih di Gorontalo berdampak baik bagi kehidupan ekonomi keluarga mereka, maka menjadi wajar ketika demo yang dilakukan oleh tukang bentor untuk mengantisipasi digantikannya bentor menjadi bajai.

“kita sadar kalo bentor itu itu dilarang, tapi kan masyarakat juga merasakan manfaatnya, petugas juga ambil pajak dari kita, masa kita mau dilarang karena mau ada bajai”, (Abduh, wawancara, 2021).

Apa yang disampaikan oleh Pak Abduh dan Pak Iwan mengisyaratkan bahwasanya keberadaan mereka di Gorontalo merupakan hal yang sebenarnya memberikan manfaat baik bagi diri dan keluarga mereka juga bagi masyarakat meskipun belum memiliki izin sepenuhnya dari pemerintah dan dinas terkait. Adanya isu bahwa pemerintah akan mengganti bentor menjadi

bajaj mendapatkan perlawanan berupa aksi diprotes keras oleh tukang bentor, karena bentor sudah menjadi bagian dalam struktur masyarakat Gorontalo.

Demo yang dilakukan pada dasarnya menuntut agar pemerintah daerah, Polantas dan Dinas Perhubungan untuk memberikan solusi agar bentor menjadi moda transportasi yang legal mengingat bahwa keberadaan bentor telah menjadi kebutuhan bagi masyarakat dalam transportasi publik. Dari beberapa kenyataan yang ada, bentor secara hukum formal tidak dibenarkan, namun disisi lainnya ia menjadi salah satu ikon Kota Gorontalo, karenanya dalam beroperasinya di Gorontalo, para tukang bentor merasa perlu ada ketegasan lagi dari pemerintah daerah untuk melakukan tinjauan ulang terhadap aturan-aturan yang khususnya terkait dengan undang-undang No 22 tahun 2009. Menurut Pak Iwan salah satu infoman, Pemerintah Daerah harus lebih agresif lagi untuk menagih Kementrian Perhubungan tentang revisi Undang-undang yang dilakukannya.

C. Pengelolaan Usaha Moda Transportasi Bentor

1. Kepemilikan Bentor

Dalam prosesnya, tukang bentor yang dulunya hanya memiliki satu bentor, dikarenakan memiliki keuntungan ekonomis yang dirasa cukup menghidupi keluarga, tidak jarang dari mereka memberanikan diri membuat beberapa bentor untuk dipersewakan ke tukang bentor lainnya.

Mereka yang memiliki bentor lebih, biasanya 'naik' statusnya menjadi juragan bentor meskipun tidak jarang dari mereka ini tetap menjadi tukang bentor juga. Dari wawancara yang saya lakukan dengan beberapa juragan bentor, saya mendapatkan kecenderungan bahwa para tukang bentor yang memiliki pengalaman lamalah yang rata-rata menjadi juragan bentor. Saya melihatnya bukan sekedar modal ekonomi saja yang diperlukan untuk menjadi juragan bentor tetapi harus ada pengalaman dan keberanian serta kemampuan untuk 'mengontrol' tukang bentor yang akan menyewa bentor.

Hal lain yang saya jumpai adalah dengan pengalaman yang dimiliki, sang juragan juga harus memiliki jaringan pertemanan yang banyak, setidaknya di sekitar wilayah ia bertempat tinggal. Modal pertemanan ini menjadi dasar untuk menjalin saling kepercayaan antara juragan dengan tukang bentor. Pak usman misalnya yang telah lama 'melata' di Gorontalo baik sebagai tukang becak maupun sebagai tukang bentor memiliki jejaring pertemanan yang luas sehingga ia cukup mudah untuk mendapat orang untuk menjadi tukang bentornya. Dengan jejaring pertemanan tersebut, ia menaruh kepercayaan penuh kepada orang yang menyewa bentornya tanpa was-was bentornya akan dibawa lari atau tukang bentornya berbuat di luar dari apa yang telah disepakati.

Secara struktur, ada tiga sistem dalam pemilikan bentor di Gorontalo, yaitu; *pertama*, tukang bentor yang hanya memiliki satu bentor yang secara otomatis dia jugalah yang menjadi tukang bentornya.

Umumnya kategori ini terbilang sedikit di Gorontalo, mereka ini biasanya memiliki beberapa pekerjaan, semisalnya menjadi buruh bangunan. Di saat mereka tidak memiliki pekerjaan buruh bangunan, mereka secara full di setiap harinya menjadi tukang bentor, namun ketika ia memiliki pekerjaan menjadi buruh bangunan, biasanya mereka akan mengatur waktunya untuk mentaktisi bagaimana mereka bisa melakukan dua pekerjaan di satu hari yang sama. Pak Salam misalnya, ia di setiap tahunnya, tidak jarang akan dipanggil untuk menjadi buruh-buruh bangunan dua hingga tiga kali. Untuk mensiasatinya - khususnya jika pekerjaan buruh bangunan tersebut dikerjakan di sekitaran Kota Gorontalo saja – dikarenakan ia telah memiliki langganan anak sekolah maka di pagi harinya ia tetap menjalankan profesinya sebagai tukang bentor, barulah di jam 8.30 ia akan ke tempat kerjanya untuk menjadi buruh bangunan. Di jam pulang sekolah, dia akan ke sekolah untuk menjemput langganannya.

Demikian halnya dengan Pak Amir, meskipun sedikit berbeda, di pagi hari sebelum berangkat ke tempat kerjanya, ia akan mengambil penumpang yang serah dengan lokasi dimana ia bekerja sehingga ia tidak mensia-siakan bentornya nerjalan tanpa penumpang. Setelah pulang dari tempatnya bekerja, ia akan mangkal di dekat-dekat wilayah perkantoran menunggu penumpang pulang kerja. Hal ini dilakukannya hingga jam delapan malam meskipun tidak menutup kemungkinan ia akan 'lembur'

hingga jam sepuluh malam ketika ramai-ramainya penumpang untuk menikmati malam.

Dalam hal kepemilikan bentor pada sistem pertama ini, dari apa yang saya dapatkan di lapangan menunjukkan dua model yaitu pertama tukang bentor yang secara mandiri membuat (dibuatkan) bentornya dari modal yang dimilikinya sendiri. Mereka ini umumnya memiliki becak dan motor tua yang kemudian meminta perakit bentor untuk membuatnya bentor. Ada juga dari mereka yang justru dengan keberaniannya membeli (mencicil) motor baik bekas maupun baru dan memintanya ke perakit bentor untuk dibuatkan badan bentor.

Model kedua adalah mereka yang tadinya menyewa bentor namun setelah beberapa waktu lamanya ia bisa mendapatkan bentor yang disewanya. Model seperti ini terbilang banyak sekarang di Gorontalo. mereka yang tadinya sebagai penyewa bisa mendapatkan bentor tanpa harus lagi membayar sewa ke juragan. Dalam model seperti ini, rerata mereka merupakan anak-anak muda yang berumur tiga puluh ke atas. Yusran, salah satu tukang bentor yang saya wawancara mengatakan bahwa hanya membutuhkan waktu kurang lebih tiga tahun menyewa bentor ia telah bisa memiliki bentor sendiri.

Kedua, tukang bentor yang memiliki beberapa bentor dengan menjadikan bentornya disewa oleh tukang bentor lainnya, namun tetap berprofesi sebagai tukang bentor. Mereka ini umumnya tukang bentor yang

memiliki modal lebih untuk membuat bentor lainnya. Pak Usman misalnya telah memiliki delapan bentor yang tujuh diantaranya disewakan ke tukang bentor lainnya. Sebagai bos bentor ia menyewakan bentornya sebesar Rp. 20.000 per harinya.

“yah lumayan penghasilannya, 140 ribu per hari, tapi biasanya itu hanya 10.000 saya kasi kenakan ke teman-teman, kasian juga, saya kan rasakan bagaimana susahnya cari penumpang, apalagi sekarang corona, tidak ada penumpang”, (Usman, wawancara, 2021).

Sebenarnya secara ekonomi, dengan memiliki delapan unit bentor, Pak Usman sudah terbilang tidak perlu lagi jadi tukang bentor, hanya saja ia masih merasa nyaman untuk mengantar penumpang hingga ke rumah-rumah mereka. Menurutnya ada semacam kebahagiaan sendiri ketika bisa mengantar ibu-ibu ke pasar dan anak-anak sekolah ke sekolahnya.

Ketiga adalah individu yang menyewakan bentornya tanpa harus menjadi tukang bentor. Mereka ini adalah juragan bentor yang memiliki modal banyak. Umumnya mereka ini adalah pemilik becak-becak yang berasal dari Surabaya. Dikarenakan becak sudah banyak beralih fungsi menjadi bentor, akhirnya para juragan becak ini, mau tidak mau harus beralih menjadi juragan bentor. Seorang juragan bentor biasanya memiliki bentor sedikitnya berjumlah lima unit untuk dipersewakan kepada individu-individu yang ingin memiliki pekerjaan. Dalam mekanisme penyewaan antara juragan dan tukang bentor tidaklah sebagaimana ketatnya mekanisme pekerjaan profesional lainnya, umumnya penyewaan

didasarkan pada adanya saling kepercayaan diantara juragan dengan tukang bentor. Para tukang bentorpun yang menyewa bentor umumnya merupakan anggota keluarga atau teman-teman dekat para juragan bentor.

“saya kebetulan keluarga dengan bang Usman, tapi sudah jauh, karena saya tidak punya pekerjaan, saya minta bentornya untuk saya sewa biar ada doi sadiki. Tidak ada syarat-syarat harus sekolah atau apa, haha, cukup dipercaya saja, bang Usman pasti kasi bentornya, bisa dirawat, tidak balap-balap, itu saja pesannya ke saya, dipecaya, itu yang penting”, (Abduh, wawancara, 2021)

Dalam hubungan kerja antara juragan dan tukang bentor. kedua belah pihak, masing-masing mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhi berdasarkan sumber daya yang dimiliki. Sumber daya utama juragan bentor adalah kekuatan modal berupa armada kendaraan bentor. Dengan modal armada bentor yang dimiliki juragan bentor dapat merekrut calon tukang bentor sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati secara umum misalnya tukang bentor bisa menjalankan kendaraan bentor, tahu dan paham terhadap rambu-rambu lalu lintas, bersifat jujur dan dapat dipercaya, dan mampu memberikan pembayaran sewa kepada pemilik, jujur, dan loyalitas atau kesetiaan. Menurut Pak Usman, diperlukan tukang bentor yang mengetahui rambu-rambu lalu lintas, karena Pak Usman menyadari status pekerjaan mereka ini masih ilegal meskipun mendapatkan kelonggaran dari dinas terkait. Sekiranya tukang bentor tidak memahami aturan lalu lintas, Pak Usman biasanya memberikan sedikit

pengarahan mengenai rambu-rambu lalu lintas yang umumnya ada dan biasanya dilanggar oleh tukang bentor. Umumnya rambu-rambu lalu lintas yang sering dilanggar oleh tukang bentor adalah aturan tidak boleh belok kiri langsung di saat traffic light masih berwarna merah. Hal lain yang biasanya dilanggar adalah adanya area-area jalan tertentu yang tidak boleh dilalui oleh bentor semisalnya di jalan-jalan protokol kota.

Juragan dengan tukang bentor jika diamati kurang lebih memakai sistem punggawa sawi sebagaimana mekanisme kerja di kehidupan maritim pada umumnya. Antara juragan dan tukang bentor masing-masing memiliki peranan dalam usaha perbentoran di Kota Gorontalo. Juragan bentor tidak hanya sebatas menyediakan bentor bagi tukang bentor, tetapi dalam hal-hal tertentu misalnya apabila tukang bentor mengalami kesulitan seperti ada anggota keluarganya yang sakit atau tukang bentor sedang mengalami keduakaan dan membutuhkan dana, juragan bentor biasanya memberi pinjaman. Selain itu sebagai juragan bentor juga biasanya memberi perlindungan dari persaingan antar layanan jasa angkutan kota lainnya seperti yang kerap dialami dengan tukang becak dan angkutan kota. Namun yang paling sering dilakukan dalam hal perlindungan oleh juragan bentor kepada tukang bentor terkait upaya penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Polantas.

Setiap pekerjaan yang melibatkan dua atau lebih orang, tentunya memiliki mekanisme tanggung jawab yang perlu dijalankan masing-masing

pelaku. Demikian halnya dengan mekanisme yang berjalan dalam penyewaan bentor antara juragan dengan tukang bentor. Di Gorontalo, pemilik bentor memiliki tanggung jawab dalam rangka kelancaran mekanisme kerja yang dijalankan, tanggung jawab juragan bentor umumnya adalah menyediakan berbagai kelengkapan administrasi kendaraan bermotor, menyiapkan nomor registrasi dari asosiasi bentor, dan membayarkan pajak kendaraan bermotor (PKB). Di samping itu, pemilik bentor juga mempunyai kewajiban untuk memastikan kendaraan bentor dalam keadaan layak pakai dalam artian bahwa kendaraan bentor itu memerlukan perbaikan suku cadang semisalnya mengganti busi, mengganti oli mesin, mengganti ban luar dan ban dalam bentor, serta melakukan perawatan atau pemeliharaan kendaraan.

Sedangkan tanggung jawab tukang bentor selain tentunya menjaga agar bentor yang disewanya bisa maksimal berjalan dengan baik, tukang bentor juga bertanggung jawab untuk menjaga agar bentor yang digunakannya tidak mengalami kerusakan semisalnya kerusakan yang diakibatkan oleh kurang kehati-hatian sehingga mengalami kecelakaan di jalan.

“tanggung jawab kami selaku tukang bentor, hanya itu saja sebetulnya menjaga agar bentor tidak tabrakan, kalo itu terjadi, habis kita punya kepercayaan sama juragan. Makanya dorang tu selalu ingatkan untuk hati-hati di jalan, tidak ugal-ugalan, tahan emosi, karena tidak, bisa hancur bentor”, (Salam, wawancara, 2021).

Kehati-hatian dalam mengemudikan bentor menjadi ukuran langgengnya hubungan kerja antara juragan dengan tukang bentor. Adanya kehati-hatian selain mencegah terjadinya kecelakaan di jalan raya, tukang bentor juga tidak akan 'diincar' oleh petugas terkait. Biasanya yang terjadi di Gorontalo sekaitan dengan ketidak hati-hatian tukang bentor adalah mereka akan selalu menjadi incaran pihak terkait khususnya Polantas. Jika terjadi pengincaran tersebut secara otomatis akan mempengaruhi kerja tukang bentor lainnya dalam beroperasi di jalan, tukang bentor akan selalu merasa was-was sekiranya ada lagi pelarangan bentor untuk beroperasi di jalan-jalan raya. Pak Iwan, selaku Presiden Ikatan Pengemudi Bentor dalam dialognya dengan saya bersama dengan para anggotanya selalu menekankan bagaimana seharusnya berkendara di jalanan yang tidak merugikan kepentingan publik. Menurut Pak Iwan, tukang bentor memang pada dasarnya tidak memiliki sekolah yang tinggi, beban hidupnya terbilang rumit, namun mereka selalu diminta untuk lebih mengutamakan keselamatan diri sendiri dan orang lain sehingga ladang pekerjaan mereka di jalan bisa berjalan sebagaimana mestinya tanpa ada teguran dari pemerintah daerah.

Dari tiga sistem ini, pada dasarnya baik tukang bentor yang secara mandiri memiliki bentor sendiri maupun yang menyewa bentor pada waktu tertentu akan bisa memiliki sendiri bentor. Bagi tukang bentor yang secara individu memiliki modal sendiri dan keberanian untuk membeli motor bekas

bahkan yang bisa menyicil motor melalui finance atau dengan mengambil Kredit Usaha Rakyat (KUR) di bank secara langsung bisa membuat bentor sendiri dan secara otomatis akan menjadi miliknya. Adanya kemudahan untuk mendapatkan kredit motor memungkinkan tukang bentor bisa memiliki bentor sendiri. Ibu Ika misalnya, seorang janda yang ditinggal mati suaminya menjadi tukang bentor sejak tahun 2005 memberanikan diri meminjam uang di FIF untuk menyicil motor untuk dijadikan bentor. Dari hasil bentornya ia bisa menghidupi keluarganya meskipun dirasanya tidaklah mencukupi untuk pemenuhan kebutuhan lainnya.

“kalo dihitung-hitung doi tak seberapa, tapi namanya berkeluarga dan tidak punya suami mau diapa tidak bisa makang kalo tidak bakarja, 2005 itu saya usaha bentor”, Ika, wawancara, 2021)

Bagi tukang bentor yang tidak memiliki modal untuk membeli sepeda motor akan ada kemungkinan ia bisa memiliki bentor secara pribadi jika ia melakukan kontrak dengan juragan bentor dengan memakai sistem kontrak jadi. Model kontrak ini memberikan peluang bagi tukang bentor untuk memiliki bentor selama ia setiap bulannya mampu untuk membayar besaran sewa perharinya sebagaimana yang telah mereka sepakati bersama dengan juragan bentor. Bahkan beberapa tukang bentor ada juga yang meskipun tidak bisa membayar setiap bulannya menempuh kontrak ini dikarenakan adanya harapan bisa memiliki satu unit bentor.

“banyak itu begitu, dulunya ikut-ikutan sana kita, sewa perhari Rp. 20.000, kemudian saya tawarkan bagaimana kalo dinaikkan menjadi

30.000 perhari bayar tiap bulan, jadi Rp. 900.000 per bulan, terus bayar selama tiga tahun, mereka rata-rata mau, akhirnya mereka punya bentor sendiri. Ada juga yang tawar Rp. 25.000 perhari, saya kasi, kan mereka yang tanggung semua onderdil kalo rusak atau apa toh. Tapi umumnya harga Rp. 30.000 yang banyak, yang pasti mereka miliki bentor, punya sendirilah”, (seng, wawancara, 2021)

2. Mekanisme Kontrak dan Pembayaran Bentor

Model kontrak yang umumnya berlaku antara juragan bentor dengan tukang bentor di Gorontalo ada tiga, yaitu; *pertama* kontrak jadi, kontrak jadi ini dilakukan antara juragan bentor dengan tukang bentor dimana kedua belah pihak bersepakat tentang pemilikan bentor di kemudian hari akan menjadi milik tukang bentor, biaya sewa perhari atau mekanisme pembayaran lainnya, dan rentang waktu masa kontrak hingga bentor yang digunakan bisa menjadi milik tukang bentor.

Umumnya yang berlaku di Gorontalo mengenai biaya per hari yang dikenakan kepada tukang bentor adalah Rp. 30.000 per hari. Di awal-awal maraknya bentor di Gorontalo, biaya per hari yang umum berlaku adalah Rp. 20.000. Sedangkan untuk masa kontrak, dengan perhitungan keuntungan yang bisa didapatkan bagi pemilik atau juragan bentor, umumnya adalah selama tiga tahun. Menurut Pak Salam, juragan bentor sudah bisa mendapatkan keuntungan dari penyewaan selama tiga tahun dengan hitungan Rp. 20.000 per hari, dikarenakan semua biaya

menyangkut operasional dan terkait pemeliharaan onderdil menjadi tanggungan bagi tukang bentor.

Dalam kenyataannya, juragan bentor lebih senang dengan model kontrak seperti ini karena didasarkan pada selisih keuntungan yang didapatkan bisa mencapai setengah harga produksi bentor. Belum lagi, juragan bentor sepenuhnya lepas kunci yang berarti bahwa tukang bentorlah yang akan sepenuhnya memiliki tanggung jawab atas bentor. Jika terjadi kerusakan maka tukang bentorlah yang menanggung resikonya sehingga disadari bahwa dengan model seperti ini tukang bentor akan lebih berhati dan lebih perhatian terhadap bentornya mengingat bentor yang digunakan tersebut akan menjadi miliknya.

Demikian halnya dengan tukang bentor, menyadari bahwa bentor yang digunakan adalah aset bagi dirinya nanti maka tentulah ia akan menjaga bentor tersebut. Penegetian seperti ini dilekatkan pada mereka (tukang bentor) yang sepenuhnya memiliki kesadaran akan pentingnya atau akan berharganya bentornya kelak ketika telah menjadi miliknya.

Kedua kontrak mati. Model seperti ini berarti bahwa ada masa atau batas waktu diberlakukannya kontrak. Model kontrak ini biasanya dilakukan bagi tukang bentor yang memiliki pekerjaan lainnya, jadi secara mata pencaharian, ia tidak saja menggantungkan ekonominya di bentor. Tukang yang bersepekat dengan juragan bentor untuk menetapkan masa kontrak bentor dengan membayar biaya sewa perbulannya. Umumnya biaya sewa

bentor perbulannya yang berlaku di Gorontalo adalah Rp. 600.000 dengan perincian bahwa untuk perharinya sebenar berkisar Rp. 25.000 – Rp. 30.000, hanya saja karena kontraknya terbilang panjang biasanya dua hingga tiga tahun dan pembayarannya per bulan maka antara tukang bentor dan juragannya bersepakat di angka Rp. 20.000 per hari.

Ketiga, kontrak tiga tahun dalam artian bahwa juragan dan tukang bentor bersepakat untuk menetapkan masa kontrak selama tiga tahun. Umumnya yang berlaku pada sistem seperti ini, aturan yang diberikan sang juragan terbilang ketat karena biaya berkenaan dengan bentor menjadi tanggungan sang juragan terkecuali urusan biaya bahan bakar dan ban bocor yang menjadi tanggung jawab tukang bentor. Dikarenakan adanya tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh juragan bentor maka biasanya disepakati dalam masa kontrak ini jika dalam seminggu tukang bentor tidak beroperasi maka bentor akan ditarik oleh sang juragan meskipun telah dilakukan pembayaran sewa di awal.

Sistem seperti ini cukup jarang dilakukan di Gorontalo dikarenakan risikonya yang terbilang tinggi. Tukang bentor jarang yang mau untuk menempuh mekanisme ini, walaupun mereka memilih sistem ini, mereka umumnya akan melakukan negosiasi dengan tukang bentor untuk melakukan model pembayaran sewa per hari atau sepuluh hari. Menurut Pak Salam, jika memilih sistem kontrak tiga tahun hal yang harus diperhitungkan adalah penumpang tidak selamanya ada, ketika

penumpang tidak ada otomatis mereka tidak akan beroperasi dan akan memilih untuk bekerja di tempat lain, oleh sebab itu, jika ingin memilih sistem tiga tahun harus disepakati bagaimana model pembayaran yang sama-sama menguntungkan antara juragan dan tukang bentor.

Model pembayaran yang umumnya berlaku dalam mekanisme kerja antara juragan dengan tukang bentor di Gorontalo ada dua, yaitu, pertama, penyewaan per hari yang dilakukan oleh tukang bentor. Model ini pada awalnya banyak dilakukan oleh para tukang bentor disebabkan tidak adanya model lain yang diberlakukan oleh pemilik atau juragan bentor. Di masa-masa awal adanya bentor, mereka yang menyewakan bentornya seperti pak Usman memberlakukan model penyewaan seperti ini, hal ini diberlakukan karena menurut pak Usman model seperti inilah yang bisa memutar modal dalam rangka membayar beberapa biaya yang telah dikeluarkannya untuk membuat bentor. Model perhari tukang bentor akan membayar sewa bentor sebesar 25.000 – 30.000 perharinya ke juragan bentor. Pembayaran sewa ini biasanya dilakukan pada saat tukang bentor mengembalikan bentornya ke kediaman juragan bentor. Umumnya, bentor yang disewa perhari dikembalikan ke rumah juragan bentor meskipun ada juga tukang bentor yang menyimpan bentornya di rumahnya, hal ini biasanya dilakukan oleh tukang bentor yang sudah lama menjalin hubungan kerjasama dengan sang juragan bentor.

Untuk keperluan bahan bakar bensin, semuanya ditanggung oleh tukang bentor demikian halnya jika bentor mengalami ban bocor atau rusak ringan lainnya, tukang bentorlah yang memiliki tanggungan untuk membiayai. Kedua adalah pembayaran sewa per sepuluh hari, model pembayaran ini pada dasarnya sama dengan pembayaran per satu hari, hanya saja, pembayaran sewanya dilakukan setelah sepuluh hari si tukang bentor beroperasi di jalanan. Model seperti ini, saat ini kebanyakan dilakukan oleh tukang bentor karena dirasa bisa secara leluasa mengelola keuangan mereka. Untuk penyewaan per sepuluh hari ini, si tukang bentor akan membayar sewa bentornya kepada juragan sebesar Rp. 250.000 – 300.000.

“sebenarnya sama saja, karena doi yang dikasi ke juragang sama jumlahnya, tapi kita kan tukang bentor ini kadang ada kebutuhan mendadak yang harus dipenuhi seperti bayar uang sekolah anak-anak, atau kalo tiba-tiba sakit maitua bisa dipake itu doi dulu, nyanda perlu lagi pinjam juragang lagi dulu. Kalo doi 250 itu banyak bagi kami kasiang, nanti kalo sudah mau masuk pembayaran baru doi yang didapat di hari ke delapan sampai ke sepuluhnya itu kita simpan untuk bayar sewa, begitu”, (Salam, wawancara, 2021).

Hal yang tergambar di lokasi penelitian menunjukkan bahwa ketentuan membayar sewa dengan sistem perhari atau persepuluh hari merupakan ketentuan yang tidak mengikat. Pada dasarnya dibutuhkan kepercayaan saja antara juragan dan tukang bentor dalam hal pembayaran ini, umumnya tidak ada perjanjian tertulis yang diberikan, hanya berupa perjanjian secara lisan saja. Oleh juragan bentor mengatakan bahwa

perjanjian secara lisan dan tidak adanya aturan yang terlalu mengikat tersebut dimaksudkan untuk memberikan kemudahan dan kebebasan kepada tukang bentor agar dapat melunasi setoran tepat waktu.

“untuk memberikan kemudahan kepada tukang bentor, maka saya tidak membatasi untuk memilih salah satu di antara dua sistem pembayaran sewa, dua-duanya dapat dipilih dan digunakan, tergantung kepada tukang bentor, apakah dia dapat melunasi pembayaran sewa bentor atau tidak. Jika tukang bentor pada hari itu mendapat penumpang yang banyak atau kurang, terserah pada dia apakah mau membayar pada hari itu, atau menundanya sampai 10 hari kemudian. Buat saya, yang penting bentor yang disewakan atau dijalankan itu memberikan penghasilan buat saya”, (Anwar, wawancara, 2021).

Sejalan dengan yang disampaikan oleh Pak Anwar, Pak usman dalam menyewakan bentornya, tidak terlalu mengekang tukang bentor yang menyewa bentornya dalam artian bahwa meskipun dalam perjanjian si tukang bentor memilih pembayaran per hari namun ketika tukang bentor tidak membayar di hari tersebut, ia tidak akan meminta sewa. Dalam konteks demikian ini, ada semacam kesaling penegertian antara pemilik bentor dengan tukang bentor bahwasanya rejeki tidak selamanya berlebih di tiap harinya, karenanya Pak Usman lebih menyarankan sebenarnya kepada tukang bentor untuk memilih pembayaran sewa per sepuluh hari dibandingkan per hari.

“saya ini tukang bentor meski saya menyewakan juga bentor saya, karena saya tukang bentor, saya sangat tahu bagaimana kondisi di lapangan, doi tidak seberapa, kalo dalam satu hari hanya dapat sepuluh penumpang itu kan artinya baru dapat doi Rp. 50.000, mana cukup doi itu, beli bensin sepuluh ribu, sisa Rp. 40.000, bayar sewa Rp. 25.000, sisa Rp. 15.000, masa bawa doi untuk istri Rp. 15.000

saja, tidak cukup kasiang dorang buat makang depe keluarga”, (Usman, wawancara, 2021)

Salah satu juragan bentor di Gorontalo, Koh Seng mengatakan bahwa tukang bentor yang menyewa kepadanya rerata menggunakan pola pembayaran per sepuluh hari dengan model pembayaran yang tidak terlalu ketat. Menurutnya, meskipun tukang bentor menggunakan pola pembayaran per sepuluh hari namun terkadang ada juga tukang bentor yang belum cukup sepuluh hari sudah bayar sewanya, ada juga yang bayar perhari, ada juga yang lebih sepuluh hari. Untuk berlaku ketat pada tukang bentor, bagi Koh Seng terbilang enggan untuk dilakukannya karena hidupnya juga terbilang tergantung pada usaha sewa menyewa bentor, belum lagi ia sudah terlanjur memiliki bentor yang banyak sehingga mau tidak mau ia harus pandai-pandai mengambil hati tukang bentor. “macamlah mereka itu, tapi mau diapa, mereka jelasnya bisa jaga bentor biar tidak rusak, karena motor saya gunakan itu umumnya motor baru, motor tarikan”, (Seng, wawancara, 2021). Koh Seng saat ini memiliki bentor kurang lebih 90 unit yang dipersewakan ke tukang bentor, sepeda motor yang digunakan bisa dikatakan sebagai motor baru karena motor tersebut dibelinya dari lesing yang merupakan motor tarikan. Umumnya motor tarikan yang dijadikannya sebagai bentor adalah motor Honda Supra X 125 yang menurut Koh Seng lebih kuat dan tidak rewel.

D. Merakit Bentor

Sebagai sebuah moda transportasi, bentor merupakan modifikasi antara becak dan sepeda motor. Dalam hal transportasi publik, bentor merupakan moda transportasi yang menjadi salah satu ikon masyarakat Gorontalo. Sebagai sebuah ikon kota, kebutuhan untuk pengadaan bentor di Gorontalo membutuhkan usaha perbengkelan yang berfungsi untuk merakit atau membuat bentor menjadi moda transportasi yang nyaman dan aman. Dari data yang saya dapatkan di lokasi penelitian ada sekitar 30 an bengkel bentor yang berada di Gorontalo. Bengkel ini sebenarnya tidak sepenuhnya merupakan bengkel yang dikhususkan untuk merakit atau membuat bentor, namun ada sekitar tujuh bengkel yang memang secara khusus diperuntukkan untuk merakit bentor. Salah satu bengkel bentor yang cukup dikenal di kalangan para tukang dan juragan bentor adalah bengkel yang dimiliki Pak Feri.

Pak Feri merupakan salah satu pelopor perakitan bentor di Gorontalo. Telah disinggung di bagian sebelumnya bahwa Pak Feri tadinya memiliki kemampuan mekanik yang didapatnya semasa sekolah. Dengan modal pengetahuan mekanik, Pak Feri mencoba merakit sepeda motor dan becak yang dimilikinya menjadi sebuah bentor yang layak untuk ditumpangi. Tahun 1998, Pak Feri memulai usaha merakit bentor dengan menjadikan motornya sebagai kelinci percobaan. Dari hasil uji cobanya tersebut beberapa temannya tertarik dan berminat untuk dirakitkan becak dan sepeda motornya.

“tidak perlu sebenarnya disiplin ilmu khusus untuk merakit bentor, hanya perlu keberanian dan kerelaan saja untuk menjadikan sepeda motornya menjadi bentor. Kan paling bagian depan saja yang dibongkar, kalo misalnya mau dilepas becaknya, bisa juga, jadi tidak perlu khawatir sebenarnya kalo sepeda motornya dijadikan bentor. Hanya saja karena bentor itu untuk dijadikan tumpangan bagi orang yah harus juga memenuhi standar kelayakan, setidaknya bisa nyaman penumpangnya”, (Feri, wawancara, 2021)

Hingga menjelang 90 an akhir, bentor umumnya merupakan perpaduan antara sepeda motor dan becak kayuh, paduan ini berlangsung dua hingga tiga tahun sampai pada akhirnya becak kayuh tidak lagi digunakan sebagai bagian depan dari bentor. Pertengahan tahun 2000 an, menurut Pak Feri, bagian depan bentor dibuat tersendiri, jadi tidak lagi menggunakan badan becak kayuh. Dengan perubahan ini, biaya yang tadinya tidak mahal karena hanya melekatkan badan becak kayuh ke sepeda motor yang hanya membutuhkan biaya sekitar Rp. 750.000 melonjak menjadi lima hingga tujuh juta per unitnya. Dengan biaya sebesar itu, bentor sudah komplit dengan soundsystem yang siap ‘menghibur’ penumpang di atas bentor.



Gambar 6. Salah Satu Bengkel Merakit Bentor

Menurut pak Feri adalah hal yang perlu diperhatikan dalam merakit bentor khususnya badan bentor agar bisa ditumpangi secara nyaman dan aman adalah ukuran-ukuran badan bentor sehingga ketika bentor berjalan tidak bergoyang, lapang, dan tidak kandas disaat bentor melewati 'polisi tidur' atau semacam gundukan. Sebab itu, Pak Feri dalam membuat badan bentor ia telah mematok ukuran-ukuran tertentu agar bandan bentor menjadi layak digunakan. Ukuran-ukuran tertentu tersebut berupa :

1. Ukuran bumper ke tanah = 15 cm
2. Ukuran bumper ke atap = 1,25 m
3. Lebar = 90 cm
4. Tinggi = 1,5 m

5. Panjang = 1,75 cm – 1,80 m

6. Panjang atap = 2,10 m

Ukuran-ukuran ini merupakan standar umum bagi bentor yang beroperasi di jalan-jalan Kota Gorontalo meskipun ukuran tersebut belum ada dalam aturan formal yang ditetapkan oleh Polantas ataupun Dinas Perhubungan terlebih lagi dari SNI. Ukuran-ukuran ini hanya didasarkan pada kenyataan yang telah menjadi pola umum yang berlaku selama kurang lebih 20 tahun. Dalam pemberlakuan tentang ukuran-ukuran badan bentor ini, Pak Feri merasa telah melalui uji coba yang dirasanya cukup ketat. Uji coba yang dimaksud berdasarkan pada pengalaman-pengalaman baik yang dialami oleh Pak Feri sendiri ataupun oleh tukang-tukang bentor lainnya.

‘kita kan selalu coba-coba dulu, kalo ada kekurangan, misalnya badan bentor terlalu rapat di aspal, atau terlalu goyang ketika berjalan, kita ubah lagi, sampai kita temukan pada ukurannya yang sekarang, ukuran ini saya rasa sudah cocok’, (Feri, wawancara, 2021)

Berdasarkan informasi dari informan di atas, secara umum untuk membuat badan bentor dibutuhkan bahan untuk mengasihkan sebuah bentor, berupa :

1. Besi 14 untuk tiang kap
2. Seng Plat untuk spakboard
3. Plat eyser setebal 1,2 mili untuk bumper
4. Besi strip 5 mili untuk penghubung stir
5. Terpal untuk atap dan dinding

6. Besi 10 untuk rangka atap

Untuk pembuatan badan bentor jika badan bentor tersebut merupakan becak kayuh, umumnya dikerjakan hanya sehari namun jika badan bentor tersebut dibuat sendiri rangkanya hingga selesai memakan waktu selama dua minggu. Menurut Pak Heri, hal yang mendasar yang penting diperhatikan menyangkut keamanan badan bentor adalah pertama badan bentor harus terjamin tidak terlalu bergoyang ketika bentor di kecepatan di atas 20 km/jam. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa badan bentor sebenarnya hanya dilekatkan pada sepeda motor dengan las yang secara otomatis pada kecepatan di atas 40 km/jam akan bergoyang. Kedua adalah jarak pandang tukang bentor ke depan, karenanya badan bentor haruslah tepat ketinggiannya karena jika penumpang sudah berada di badan bentor si tukang bentor tentu kesusahan untuk melihat kendaraan yang ada di depan. Olehnya, dalam proses pembuatan badan bentor harus diperkirakan secara matang posisi duduk penumpang dengan jarak pandang tukang bentor. Hal yang perlu diperhatikan sekaitan jarak pandang ini adalah menyiapkan ruang kosong antara kepala penumpang di kala duduk dengan atap badan bentor.

“jarak pandang ini pernah ditanyakan oleh dinas perhubungan, saya jawab, itu sudah semua saya pikirkan, makanya atap bentor itu tinggi atau kalo tidak kursi bentor yang akan diturunkan sedikit agar ketika penumpang duduk selalu ada ruang antara kepala dengan atap”, (Feri, wawancara, 2021)

Di Gorontalo, di kalangan tukang bentor dikenal semacam model atau semacam jenis bentor, Tenra salah satu pembuat bentor yang telah memulai

usahanya sejak tahun 2012 mengatakan bahwa bentor ada yang modelnya seperti lamborghini, avanza, mitsubishi dan sebagainya. Menurutnya lammborginilah yang paling mahal karena bahan yang digunakan terbilang banyak sehingga ia akan kuat.



Gambar 7. Tampak Depan Bawah Sebagai Penanda Jenis Bentor

Untuk satu bentor lamborghini berukuran lebar luar lamborghini 120 cm, lebar dalam 90 cm, panjang 175 cm, hal ini membuat lamborghini biasanya disenangi oleh penumpang. Pak Tenra, mengatakan dengan lebar dan panjang seperti itu, penumpang akan merasa lapang meskipun ada dua penumpang dengan barangnya. Hal ini pulalah yang membuat penumpang

akan lebih memilih bentor lamborgini ketika mereka membawa barang yang terbilang banyak.

“Lamborgini itu kalo dua tiga orang muat, dua orang dewasa satu anak kecil ditambah barang di bawah, kalo saya ke pasar saya biasa telepon atau WA dia jemput, saya punya langganan lamborgini, kasian juga sebetulnya lamborgini muat ikan, sayur, haha”, (Yofa, wawancara, 2021)

Berdasarkan informasi tersebut di atas, untuk menaikkan status bentor sebagai moda transportasi yang terkesan elit, model-model bentor disematkan dengan model-model jenis-jenis kendaraan tertentu, seperti Lamborgini, Avanza dan sebagainya. Namun terkadang lucu bagi pengemudi bentor karena peruntukan terkadang tidak sesuai dengan jenis bentor tersebut.

E. Mangkal di Tengah Kota

Tempat mangkal yang strategis adalah salah satu kunci bagi tukang bentor bisa mendapatkan penumpang yang lebih banyak. Pandai memilih tempat mangkal menjadi salah satu bentuk pengetahuan tukang bentor dari pembelajaran selama mereka beroperasi di jalan-jalan raya. Umumnya tukang bentor ‘diarahkan’ oleh insting mereka dalam mendapatkan penumpang hanya saja dalam mendapatkan tempat mangkal ini tukang bentor harus pintar-pintar untuk bergaul dengan tukang bentor lainnya karena biasanya tempat mangkal di Gorontalo sudah memiliki ‘penghuni’ lama. Selain itu bagi mereka yang dulunya sebagai tukang becak, kusir bendi atau supir angkot yang telah jadi

tukang bentor menjadikan tempat mangkalnya dulu sebagai tempat mangkalnya. Pak Usman misalnya dengan pengalaman becak yang sebelumnya ia tetap mangkal di tempat di sekitaran pasar sore Wongkaditi di jalan Taman Siswa Kota Gorontalo.

Meskipun masih ilegal sifatnya, bentor saat ini Kota Gorontalo sangat mudah ditemui. Mereka umumnya mangkal di tempat-tempat yang dirasa memiliki potensi penumpang yang banyak. Jika diamati, maka ada empat tempat mereka mangkal yaitu pusat perbelanjaan khususnya mall dan pasar, pusat perkantoran, sekolah dan kompleks perumahan. Umumnya mereka yang mangkal di empat tempat ini secara otomatis penumpangnya beraktivitas di sekitaran tempat tersebut sehingga bentor yang ada di Kota Gorontalo mengidentikkan dirinya berdasarkan tempat mereka mangkal. Dari kenyataan ini lahirlah istilah, 'bentor pasar', 'bentor mall', bentor kantor' 'bentor sekolah' dan 'bentor kompleks'.

Bentor pasar dan mall umumnya para pedaganglah yang menjadi target tukang bentor sebagai penumpangnya, bahkan tidak jarang mereka menjadi bentor langganan dalam artian bahwa para pedagang menyewa bentor dalam sebulannya untuk dijadikan sarana untuk mengangkut barang dagangannya dari rumah mereka ke pasar, begitupun sebaliknya. Kalopun misalnya mereka tidak memiliki barang semisalnya penjaga-penjaga toko di mall, para penjaga toko tersebut akan menyewa bentor. Dengan metode penyewaan ini, tukang bentor akan datang menjemput di waktu jam berangkat dan jam pulang para

penjaga-penjaga toko ini. Ada juga bentor yang tidak menjadi langganan para pedagang atau penjaga toko, tapi dalam kesehariannya si tukang bentor akan berada standby selalu sekitaran rumah atau kost dimana pedagang dan penjaga toko berada.

“kalo sudah dimuat sekali dua kali, biasanya mereka sudah tahu kita, jadi kalo pagi itu, saya sudah ada di sekitar rumah atau kostnya, kalo bukan langganan, dan kebetulan langganan bentornya belum datang, saya biasa dipanggil, sekali-kali begitu, karena tidak bisa juga kita sesama tukang bentor ambil langganan teman sendiri”, (Yusran, wawancara, 2021)

Di sepanjang jalan Budi Utomo, Gorontalo, pasar sentral gorontalo berada, disana, badan-badan jalan dipenuhi bentor yang parkir. Musik yang diputar secara bergantian antara bentor yang satunya dengan bentor lainnya menjadikan pasar sentral gorontalo ibarat menjual kaset dan CD semata, demikian halnya dengan badan-badan jalan di CitiMall Gorontalo khususnya di Jalan Sultan Boututihe, beragam jenis musik mulai dari dangdut koplo hingga lagu daerah terdengar melantun dari bentor yang parkir. Sembari mendengar musik, para tukang bentor yang mangkal sesekali menawarkan jasa kepada calon penumpangnya namun ada juga dari mereka yang hanya duduk berleha sambil menghisap dalam rokoknya. Bagi mereka yang bersantai di bentornya ada beberapa kemungkinan, kemungkinan pertama adalah tukang bentor tersebut telah mencapai target sehingga ia bisa menikmati rokoknya untuk sementara, kemungkinan kedua adalah ia sedang ingin beristirahat, ketiga adalah ia sedang menunggu langganannya.

“kita itu kalo ada langganan yang berbelanja, tidak akan ambil penumpang lagi sebelum dia saya antar, biar langganan tidak lari, karena kita dipercaya. Biasanya mereka itu tidak mau lagi kalo sudah diminta menunggu kemudian kita ambil penumpang lain, jadi kita tunggu saja, biar ada penumpang lain yang mau diantar. Kecuali kalo langganan itu sudah bialng dan izinkan ambil satu atau dua penumpang sebelum dia pulang, asal penumpangnya tidak jauh dari pasar”, (Yusran, wawancara, 2021)

Secara formal tidak ada aturan yang mengikat bagi tukang bentor untuk mangkal di area tertentu di Gorontalo, dimanapun tidak ada larangan dan siapapun bisa mangkal di tempat-tempat para tukang bentor sepanjang tukang bentor tersebut memang berkeinginan mencari rejeki. Bahwa kemudian ada ‘kaplingan’ tempat mangkal tukang bentor lebih dikarenakan pada kebiasaan para tukang bentor dalam mencari penumpang sehingga tempat mangkal tersebut seolah menjadi milik tukang bentor tertentu. Hal yang berlaku secara umum dalam persoalan terkait tempat mangkal bentor adalah adanya hubungan pertemanan antara tukang bentor yang saling mengajak untuk mencari rejeki.

Untuk satu orang tukang bentor umumnya memiliki beberapa tempat mangkal dalam artian mereka bisa berada di beberapa tempat untuk mencari penumpang. Dalam prosesnya, tukang bentor memiliki pola yang terbilang cukup teratur khususnya bagi mereka yang memiliki langganan tetap. Semisalnya Pak Amir, pagi hari ia punya langganan anak sekolah, setelah ia mengantar anak sekolah langganannya, ia biasanya ke kompleks-kompleks perumahan untuk mencari penumpang ibu-ibu rumah tangga yang akan ke

pasar, para pekerja yang hendak ke kantornya, atau anak kuliah, setelah mendapat penumpang dan mengantarnya ke tempat tujuan mereka, ia akan ke tempat mangkalnya. Jika penumpangnya memang ke pasar, maka ia akan standby di pasar sembari menunggu penumpang, tapi kalau penumpangnya tidak ke pasar, maka setelah ia mengantar penumpangnya, ia akan ke pasar untuk mangkal. Apa yang saya amati di lapangan menunjukkan pola umum, pagi hari pukul 06.00 – 07.30, tukang bentor lebih banyak aktivitasnya mengantar anak sekolahan dan orang kantoran, 08.00 – 10.30 mereka kebanyakan di pasar atau pusat perbelanjaan. Pukul 11.00 – 13.30 mereka akan ke sekolah menjemput langganan anak sekolahnya atau mangkal di sekolah. Pukul 14.00 – 16.00 mereka umumnya bersitirahat di rumah atau di pusat-pusat perbelanjaan sekaligus menunggu penumpang sekiranya ada yang tiba-tiba ingin bepergian. Umumnya di pukul 14.00 – 15.30 penumpang sudah jarang yang beraktivitas sehingga pada waktu ini tukang bentor tidak terlalu memporsir dirinya untuk kesana kemari mencari penumpang, ia akan mangkal dimana para tukang bentor lainnya berkumpul. Dalam waktu istirahatnya bersama teman-temannya ini, beragam hal mereka lakukan, bermain kartu, mendengarkan lagu, bahkan jika memungkinkan mereka akan tidur di atas bentornya. Barulah setelah pukul 16.00 – 17.00, mereka kemudian ke wilayah-wilayah perkantoran untuk mencari penumpang atau menjemput langganan mereka. Pukul 18.00 mereka ada yang pulang ke rumah untuk sekedar pulang mandi dan makan malam kemudian kembali lagi mencari

penumpang hingga pukul 22.00 namun ada juga yang tidak lagi kembali beraktivitas, ia istirahat bersama keluarganya. Mereka yang kembali beraktivitas, umumnya tukang bentoir yang masih berusia muda dan belum berkeluarga. Di malam hari, tempat mangkal mereka pada umumnya di mall seperti Citymall Gorontalo, ITC Gorontalo, dan pusat-pusat kuliner yang ada di Kota Gorontalo.



Gambar 8. Pangkalan Bentoir Rumah Sakit

Pengamatan yang saya lakukan, tukang 'bentor perumahan' merupakan tukang bentor yang terbilang paling mudah mendapatkan penumpang. Biasanya untuk satu kompleks perumahan, tukang bentor yang mangkal berkisar tiga sampai lima tukang bentor saja. Jika dalam satu perumahan memiliki potensi yang menggunakan bentor sebanyak seratus orang saja maka jika dibagi rata, satu tukang bentor dalam satu harinya sudah bisa mendapatkan paling sedikit 10 penumpang. Hal itu berarti untuk sekedar membayar sewa per hari bentornya, si tukang bentor tidak lagi harus berpikir keras untuk mencarinya.

Yusran mengatakan bahwa selama ia mangkal di kompleks perumahan, penghasilannya dalam satu hari bisa mencapai Rp. 120.000 – Rp. 150.000 bersih. Penumpangnya rata-rata ibu-ibu rumah tangga dan asisten rumah tangga yang pergi ke pasar untuk berbelanja untuk kebutuhan sehari-hari. Bagi Yusran, meskipun tidak ada yang menjadi langganan bentornya, namun hal yang berlaku adalah para ibu-ibu atau asisten rumah tangga yang hendak berbelanja ke pasar seolah telah 'merekam' nama Yusran di kepalanya sehingga jika mereka ingin ke pasar, ia bisa keluar kompleks atau menelpon Yusran untuk mengantarnya ke pasar.

"kita itu disini, berlima, saya sudah ada penumpang tetap, meskipun bukan langganan, tapi kalo mereka mau ke pasar pasti cari saya, tidak mau ke tukang bentor lain, begitu juga penumpangnya Mansur, jadi kita itu, saling mengerti, tidak ada baku rampas penumpang, kecuali kalo memang kita tidak ada pada hari itu, penumpang akan naik bentor lain", (Yusran, wawancara, 2021)

Senada dengan Yusran, Mansur mengatakan kepada saya, dalam mencari rejeki, tiap tukang bentor memiliki kode etik yang sudah dipahami bersama meskipun kode etik tersebut tidak pernah dibicarakan sebelumnya baik antara tukang bentor maupun dengan penumpang. Kode etik menjadi alat penekan untuk tidak saling merebut rejeki tukang bentor lainnya. Lalu bagaimana mereka bisa menjadi dikenal oleh penumpang kompleks? Menurut Mansur, hal tersebut terbentuk dari service yang diberikan tukang bentor kepada penumpangnya sehingga ia direspon baik oleh penumpang. Disaat adanya respon baik tersebut, penumpang akan berulang menjadi penumpang sehingga jika ada keluarga atau teman mereka yang sedang bertamu dan membutuhkan jasa bentor maka tukang bentor yang biasa ditumpanginyalah yang akan direkomendasikan untuk ditumpangi.

Cara melayani penumpang adalah kunci agar penumpang bisa selalu menggunakan jasa tukang bentor. Menurut Yusran, melayani penumpang dalam hal ini bisa berupa keramahan tukang bentor, membantu penumpang mengangkat barang belanjannya, tidak sembrono dalam mengendara bentor (tidak main serobot), tidak terlalu kencang, dan tukang bentor bisa memegang janji.

“biasanya kan kalo penumpang diantar ke pasar, ia meminta kita untk menunggunya, kalo kita sudah janji untuk menunggunya maka kita harus tunggu betul mereka, kalo tidak mereka tidak akan percaya lagi”, (Yusran, wawancara, 2021).

Dalam hal keramahan tukang bentor kepada penumpang merupakan salah satu modal bagi tukang bentor untuk dijadikan 'langganan', keramahan dalam hal ini bukan sekedar basa basi tapi melayani dengan disertai tindakan semisalnya membukakan atau menutup 'pintu' bentor, mengajak sesekali penumpang bercerita, atau hanya sekedar mengucapkan salam kepada penumpang. Keramahan ini setidaknya meretas persepsi negatif kepada tukang bentor bahwa mereka tidak memiliki etika.

BAB V

STRATEGI BENTOR SEBAGAI AGENCY

DALAM MEREbut RUANG DI KOTA GORONTALO

A. Pengantar

Kami sudah terbiasa dibilang ugal-ugalan di jalan, memang ada teman begitu, tapi tidak semua, coba kalo semua tukang bentor di gorontalo ugal-ugalan, Pak Jokowi pun pasti tidak bisa lewat kalo kami di jalan (Yusran, wawancara, 2021)

Demikian perbincangan saya dengan Pak Yusran yang menanggapi persepsi yang selama ini masih melekat pada sebagian masyarakat tentang keberadaan bentor Kota Gorontalo. sebagaimana umum dipahami, persepsi akan sesuatu hal selalu melekatkan dua sisi pemaknaan, baik dan buruk. Dua sisi ini terbentuk menjadi sebuah realitas sosial yang sesungguhnya dikonstruksi berdasarkan pada modal pengetahuan yang dimiliki seseorang atau sekelompok orang dalam rangka sebuah kepentingan. Dengan modal pengetahuan yang dimiliki seseorang hal yang dulunya dianggap baik dan benar berpotensi untuk dianggap buruk dan salah, demikian pula sebaliknya.

Ugal-ugalan, biang kemacetan, senang parkir sembarang, penyebab kecelakaan merupakan hal yang telah lekat pada bentor meskipun sebenarnya tidak semua tukang bentor melakukan hal demikian, bahkan mereka terbilang tertib juga jika ada ketegasan dari pihak yang berwajib. Pada titik ini, ada kecenderungan bagi tukang bentor untuk bisa mematuhi hal-hal yang dianggap

wajib untuk ditaati saat berkendara atau dengan kata lain tukang bentor bisa melakukan tindakan-tindakan rasional selama ada konsekuensi logis yang akan diterimanya jika melakukan atau tidak melakukan sesuatu hal. Yusran dalam tuturannya dengan saya mengatakan bahwa tukang bentor itu dulunya banyak yang tukang becak atau pekerja upahan, mereka umumnya tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), namun dikarenakan SIM merupakan salah satu syarat untuk bisa melata di jalan raya maka tukang bentor mengurus SIM. SIM sebagaimana umum dipahami merupakan penanda bahwa seseorang layak untuk mengendarai kendaraan di jalan raya. Hal ini berarti bahwa dengan keluarnya SIM menandakan seseorang telah melalui proses 'ujian' sehingga ia bisa dikatakan memiliki hak yang sama untuk bisa berlalu lalang di jalanan.

Persepsi merupakan pengalaman yang diterima oleh panca indera secara langsung mengenai keadaan lingkungan di mana seseorang berada. Pada dasarnya persepsi pengguna terhadap kualitas pelayanan angkutan juga dipengaruhi oleh cara pandang masing-masing orang terhadap kebutuhan dasar mereka, prioritas kebutuhan mereka, dan pendefinisian standar pelayanan yang ideal yang dapat disebabkan oleh perbedaan jenis kelamin, usia, status sosial (atas, menengah, bawah), tingkat pendapatan, jenis pekerjaan, variasi kelompok etnis, dan tingkat pendidikan. Pengaruh aspek psikologis dan sosial dalam masyarakat menjadi latar belakang pertimbangan masyarakat tentang lingkungan yang dihadapinya.

Menurut Amran (dalam Kemmala, 2003), persepsi biasanya lebih stabil dan konsisten. Persepsi manusia biasanya hanya berupa kesimpulan bahwa suatu kondisi itu baik atau buruk, tetapi preferensi lebih menilai suatu kondisi itu baik atau buruk karena beberapa faktor atau variabel yang masing-masing orang berbeda. Perbedaan persepsi dari berbagai kelompok masyarakat ini merupakan fungsi perasa, berbagai atribut objek dan pengaturannya, dan ini semua diaplikasikan terhadap lingkungan mereka.

Persepsi miring yang ditujukan ke tukang bendor bukan merupakan persepsi yang lahir dengan sendirinya, ia melalui proses konstruksi pemaknaan oleh seseorang atau kelompok orang. Proses konstruksi pemaknaan ini, sebagaimana Berger (1963) memandang masyarakat sebagai proses yang berlangsung dalam tiga momen dialektis yang simultan —eksternalisasi, objektivasi dan internalisasi— serta masalah legitimasi yang berdimensi kognitif dan normatif, maka yang dinamakan kenyataan sosial itu merupakan suatu konstruksi sosial buatan masyarakat sendiri dalam perjalanan sejarahnya dari masa silam, ke masa kini dan menuju masa depan.

B. Persepsi Masyarakat Kota Gorontalo

Bagi masyarakat Kota Gorontalo, persepsi yang terbangun tentang bendor terbagi dua yaitu persepsi yang sifatnya negatif (miring) dan persepsi positif. Bagi mereka yang masih mempersepsikan bendor sebagai hal yang negatif rerata melihat praktik-praktik yang dilakukan tukang bendor di jalan raya

menyalahi aturan berlalu lintas. Bagi mereka, apa yang mereka lihat selama ini, tukang bentor berlaku sembrono di jalan raya, seringkali ditemui menerobos *traffic light*, melaju kencang, serta salip kiri dan kanan.

Saya bertemu dengan Pak Leo di Dinas Perhubungan, ia mengatakan bahwa terdapat beberapa tukang bentor yang belum mematuhi aturan lalu lintas semisalnya tidak menggunakan helm, kelengkapan motor tidak sempurna, tidak membayar pajak kendaraan dan tidak memiliki SIM. Menurut beliau, hal tersebut yang memungkinkan mereka untuk melakukan hal-hal semisal balap-balap di jalan karena tukang bentor takut ketika ada petugas di jalan raya, mereka akan berupaya untuk menghindar dari petugas terlebih lagi ketika ada razia. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh informan dari petugas Dinas Perhubungan Kota Gorontalo, sebagai berikut:

“Mereka seenaknya saja tancap gas kalo kami dilihatnya di pinggir jalan, itu mereka seperti lihat setan. Saya pernah tanya mereka kenapa mereka tancap gas, kata mereka tidak punya SIM. Disayangkan kalo mereka tancap gas pas ada penumpangnya, bisa kecelakaan mereka, selain itu berbahaya bagi kendaraan lain”, (Leo, wawancara, 2021).

Hal senada yang dikatakan pak Yasin, bentor yang umumnya beroperasi di jalan raya, yang tadinya berada di lajur kiri badan jalan, dikarenakan melihat petugas di pinggiran jalan, mereka akan spontan akan mengambil lajur kanan sehingga pengguna jalan yang berada di lajur kanan akan terganggu sebagaimana dipahami bahwa lajur kanan merupakan lajur yang diperuntukkan untuk kendaraan yang berkecepatan di atas 40 km/jam.

Saya melihat bahwa ketidaklengkapan tukang bentor dalam berkendara merupakan salah satu penyebab mereka tidak tertib berlalu lintas. 'Ketakutan' untuk ditilang membuat mereka melakukan manuver-manuver di jalanan. Selain itu, mereka juga biasanya didorong untuk mengejar target penumpang khususnya bagi mereka yang masih sewa bentor. Setoran yang harus dibayarkan sebesar Rp. 25.000 – Rp. 30.000 perharinya mengharuskan mereka terkesan 'diburu setan' mengendarai bentornya tanpa mengingat lagi keselamatan dirinya dan pengguna jalan lainnya.

1. Stigma Terhadap Bentor

1.1 Ugal-ugalan di Jalan

Tak bisa dipungkiri, bentor, sebagaimana transportasi lainnya, selalu ada beberapa pelakunya yang bertindak yang tidak mematuhi aturan. Ugal-ugalan di jalan tidak semata-mata dilakukan oleh tukang bentor semata di Gorontalo. Selama saya berada di Kota Gorontalo, apa yang terlihat di jalan raya, entah itu kendaraan pribadi atau pun kendaraan publik, perilaku balapan liar, ugal-ugalan, buang sampah dari atas kendaraan kerap saya temukan. Saya berjumpa dengan Pak Usman di pasar sentral Gorontalo, ia sedang asyik mendengarkan lagu dangdut koplo yang diputar temannya di bentornya. Melihat saya mendekat padanya, ia pun berdiri, ia telah mengenal saya layaknya seorang teman. Kami berbincang di warung-warung kopi tempat para tukang bentor biasanya istirahat. Sore itu, tidak terlalu banyak bentor yang mangkal,

hanya ada beberapa saja. Seorang tukang bentor yang baru saja datang membawa kabar telah terjadi adu mulut antara tukang bentor dengan seorang pengendara roda empat di jalan Cokroaminoto. Hal yang saya dengar, si pengendara mobil tidak terima perlakuan tukang bentor di jalan karena si tukang bentor tiba-tiba nyalip di depannya selepas *traffic light* berwarna hijau. “Si Amir di kiri mobil itu waktu masih merah lampu, pas lampu hijau, Amir salip itu mobil yang ternyata mau lurus, marah dia, dibilangi tidak sekolah si Amir, kemudian Amir marah sudah, dia gas-gas depe motor, itu jalan cokro sempat macet sadiki, tapi Amir gertak saja, sama-sama taku mereka, tak ada baku pukul”, demikian yang saya dengar teman pak Usman bercerita.

Biasanya yang saya temukan di jalan, beberapa tukang bentor terkadang ugal-ugalan di jalan di saat ia tidak memiliki penumpang. Mereka tancap gas semanya tanpa memikirkan pengendara jalan lainnya, ambil kiri atau kanan tanpa ada kode sein. Mirisnya karena mereka melakukan hal tersebut dalam keadaan kendaraan melaju di atas 40 km/jam. Dalam kondisi tersebut tentu saja mengganggu pengendara lainnya. Saya pernah mendapatinya di jalan, tukang bentor masih muda, melaju kencang di depan saya, tidak mau memberi jalan, pas di tikungan, ia langsung saja belok tanpa ada aba-aba sebelumnya jika ia ingin berbelok.

Sebenarnya perilaku ugal-ugalan tidak saja dilakukan oleh tukang bendor, pengendara lain pun melakukannya, apa lagi mereka yang muda-muda mengendarai motor atau mobil. Tanggapan miring tentang ugal-ugalan di jalanan yang disematkan pada tukang bendor karena ada pemahaman di khalayak umum bahwa tukang bendor tidak memiliki pendidikan tinggi, orang miskin, tidak memiliki adab. Pandangan semacam ini selalu menyertakan status seseorang yang akan similar dengan perilakunya. Padahal jika ditilik, tidak selamanya perilaku atau praktik sosial yang dilakukan seseorang bersesuaian dengan status yang disandangnya baik itu status menyangkut ekonomi, sosial dan pendidikan. Selalu ada kemungkinan praktik yang dianggap buruk yang dipraktikkan bisa dilakukan oleh siapa pun. Pada titik ini, struktur tidak selamanya menjadi determinan bagi seseorang untuk bertindak dalam suatu ruang kebudayaan. Pemahaman akan suatu ruang dipahami berbeda-beda oleh tiap orangnya ketika proses internalisasi pengetahuan tidaklah berjalan seimbang dalam artian bahwa pengetahuan akan ruang belumlah tentu diterima dengan merata oleh setiap orang.

Saya melihat paradigma positivistik yang selama ini dipahami bahwa kebudayaan itu tershare secara merata dan menjadi milik bagi setiap orang dalam ruang sosial tidaklah bisa digunakan jika melihat konteks hari ini khususnya dalam mencermati praktik-praktik yang dilakukan orang berlalu lintas. Aturan-aturan berlalu lintas tidaklah akan

berlaku sebagaimana yang diharapkan ketika diperhadapkan pada kondisi-kondisi tertentu, selalu ada aktor-aktor yang berusaha keluar dalam kungkungan struktur yang dianggapnya mengekang. Aturan dihadirkan untuk menjaga keharmonisan, keseimbangan, keselarasan, namun dipahami bahwa tiap aktor atau orang juga memiliki pengetahuan-pengetahuan yang tidak selamanya searah dengan aturan yang ada. Selalu ada kondisi yang memungkinkan seseorang berperilaku di luar konteks aturan yang diberikan terlebih lagi ketika aturan tersebut tidak diperlakukan secara tegas dalam artian bahwa aturan tersebut memilih 'merk' pelakunya.

Oleh tukang bendor yang saya wawancarai mengatakan bahwa aturan lalu lintas umumnya tidak berlaku bagi mereka yang memiliki kendaraan mewah, aturan hanya berlaku bagi mereka yang dianggap pinggiran, miskin, tidak berpendidikan. Mereka beranggapan bahwa pengguna jalan lain semisalnya mereka yang memiliki mobil keluaran terbaru secara bebas melaju kencang meskipun jalanan dalam kondisi ramai, pengendara motor bebas nyalip tanpa ada perhitungan kalau-kalau ada pengendara di belakangnya. Karenanya, tukang bendor merasa bahwa perilaku ugal-ugalan yang disematkan pada mereka sebenarnya hal lumrah bahkan bisa dianggap baik bagi pengguna jalan lainnya. Dari sini mereka menjadi paham bahwa ugal-ugalan itu boleh dilakukan sepanjang bukan oleh tukang bendor. Dengan pemahaman yang seperti ini, praktisi ugal-

ugalan di jalan raya pada akhirnya akan menjadi praktik yang biasa dan diterima secara wajar jika tidak ada hal yang secara tegas diberlakukan secara merata pada seluruh pengguna jalan.

1.2 Penyebab Kemacetan

Tidak bisa dipungkiri, pandangan miring atau stigma bentor sebagai biang kemacetan di Kota Gorontalo menjadi persepsi bagi pengguna kendaraan pribadi, Hal ini terlihat pada lokasi-lokasi tertentu seperti di pasar dan waktu-waktu tertentu seperti di Pasar Sabtu yang padat dan macet, terlihat bentor bertumpuk kecamatan sipatana Jl. Hi Ahmad Arbi Kelurahan Tapa Kota Gorontalo

Kenyataan itu bagi pengemudi bentor adalah hal yang biasa dan ditepis oleh informan salah seorang pengendara bentor.

“Kami juga heran kalo kami ini dianggap sebagai biang kemacetan karena kami ini bukan saja pengguna jalan, banyak pengguna jalan lainnya, apa mungkin karena kami ini orang kecil sehingga kami selalu dikira pembuat masalah”, (Usman, wawancara, 2021).

Demikian yang diaktakan oleh Pak Usman ketika saya menjumpainya untuk kesekian kalinya di Pasar Tradisional Gorontalo. sebagai tukang bentor senior ia cukup banyak menceritakan bagaimana ia berjuang bersama seangkatannya tukang bentor untuk selalu berusaha memberikan penjelasan kepada teman-teman bentornya yang baru untuk

tidak membuat kemacetan. Menurutnya, macetnya Kota Gorontalo tidak semata diakibatkan oleh bentor yang melata di jalan-jalan raya di Kota Gorontalo, ada begitu banyak pengguna jalan yang mengakibatkan kemacetan.

Berbicara masalah kemacetan khususnya di kota-kota besar memang tidak semata harus fokus pada satu faktor semata, akan ada kondisi lain yang memungkinkan terjadinya kemacetan, faktor lainnya misalnya standar operasional kendaraan yang tidak bisa diabaikan, bisa saja terjadi pecah ban, patah as, atau tidak memenuhi batas standar kecepatan minimal, over loading dan sebagainya. Hal ini oleh Pak Usman dikatakan sebagai usaha pembelaan diri disaat bentor dikatakan sebagai biang kemacetan.



Gambar 9. Suasana Kemacetan di Pasar Sabtu

Sejalan dengan Pak Usman, informan Pak Feri mengatakan bahwa Kondisi lain yang memungkinkan terjadinya kemacetan adalah biasanya dilakukan pembangunan di sekitar jalan, semisalnya pembuatan drainase, trotoar, bahkan bisa juga diakibatkan karena diadakannya hajatan yang mengambil setengah badan jalan. Menurutny, dengan kejadian-kejadian tersebut, bentor tidak harus diidentikkan dengan biang kemacetan karena selalu saja ada kondisi sosial kemasyarakatan yang memungkinkan terjadinya kemacetan.

Kota Gorontalo sebagai sebuah kota tentunya akan bergelut dengan persoalan-persoalan pertumbuhan dan pembangunan yang sejatinya menuntut penataan ruang yang baik dan cermat dari pemerintah daerah. Semakin hari jumlah kendaraan semakin bertambah, sedangkan ruas jalan tidak bertambah sehingga mau tidak mau Kota Gorontalo yang semakin beranjak menuju kemoderenan akan mengalami kemacetan. Kapasitas jalan yang tidak memadai menampung begitu banyaknya pengguna jalan memungkinkan kepadatan lalu lintas di jalan raya. Oleh petugas yang berwenang terhadap lalu lintas jarang memikirkan berapa persentase over kapasitas di jalur tersebut. Analisa petugas yang berada di back office, bisa jadi sama sekali tidak memahami atau mungkin tidak pernah terpikir soal aplikasi digital traffic count untuk mengetahui dan menjawab tingkat kepadatan arus. Bagi petugas yang berwenang harusnya melihat di mana kondisi jalan yang

bottle neck atau terjadi penyempitan, sehingga upaya-upaya rekayasa bisa dilakukan untuk menyelesaikan kemacetan setidaknya ada tindakan pengaturan untuk mempercepat arus dengan mengatasi faktor perlambatan lalu lintas.

Selain faktor tersebut, masih rendahnya pemahaman tentang berlalu lintas merupakan salah satu faktor yang mengakibatkan kemacetan di jalan raya. Rendahnya pemahaman ini tidak saja diidentikkan bagi tukang bentor tapi hampir semua pengendara yang ada baik itu yang berpendidikan tinggi maupun rendah, kaya atau pun miskin. Kecenderungannya adalah mereka bisa jadi memahami aturan berlalu lintas namun bersikap masa bodoh, tidak peduli, tidak mau tahu tentang bagaimana seharusnya berkendara di jalanan. Ketidakpedulian akan tertib berlalu lintas menjadi 'penyakit' bagi pengguna jalan lainnya sehingga mau tidak mau kesemrawutan berlalu lintas akan terjadi.

Hal yang berlaku umum di jalan-jalan di Kota Gorontalo, untuk berkendara di jalanan, masih banyak yang menyalahi larangan untuk melawan arus atau memutar balik kendaraan di badan jalan yang sejatinya telah terpampang plan larangan memutar balik. Hal yang saya temukan di jalan-jalan Gorontalo, hampir semua jenis kendaraan berperilaku demikian, tidak terkecuali bentor. Bentor yang umumnya berperilaku demikian ini biasanya di waktu jam-jam sibuknya lalu lintas yang berarti bahwa penumpang 'melimpah ruah'. Mereka umumnya

memutar balik kendaraannya karena ingin mendapatkan penumpang yang dilihatnya berada di pinggiran jalan. Di saat memutar balik inilah, kemacetan biasanya terjadi, terlebih lagi ketika dilakukan oleh beberapa pengguna jalan lainnya.

“karena ada penumpang di seberang jalan, kami biasanya putar balik, kami tahu kalo tidak boleh putar balik disitu, tapi karena jangan sampai diambil orang lain, yah, kita curi star saja, kalo macet, itu biasa saja sebetulnya, terlambat beberapa menit saja itu”, (Amir, wawancara, 2021).

Petikan wawancara saya dengan informan Pak Amir ini mengisyaratkan bahwa masalah kemacetan dianggapnya sebagai suatu hal yang lumrah. Ketika saya tanyakan ke dia tentang maksud lumrah tersebut, ia mengatakan bahwa persoalan kemacetan adalah hal yang akan terjadi jika penegak aturan bertindak tegas pada semua pengendara atau pengguna jalan. Pada konteks ini, ada pemahaman bagi tukang bendor kemaceyan yang terjadi di Kota Gorontalo diakibatkan karena penegakan aturan berlalu lintas tidaklah berlalu ketat dan tegas sehingga pengendara menganggap bahwa kemacetan merupakan semacam kebiasaan yang umum terjadi di jalanan.

Kemacetan sebagai realitas sosial terbentuk dengan sendirinya yang bisa saja sudah dianggap biasa saja oleh pengguna jalan. Pada titik ini, kemacetan bukan merupakan suatu hal yang ‘buruk’ jika dipahami dalam konteks kebiasaan lagi. Ketiadaan pengaturan lalu lintas yang

baik, memungkinkanna pengguna jalan berlaku semaunya saja di jalanan. Hal ini dipahami oleh tukang bentor sebagai suatu hal yang lumrah sehingga mereka mau tidak mau bergelut pada kondisi kemacetan yang di anggap hal yang biasa saja. Hal ini ditegaskan oleh informan sebagai berikut:

“biasanya kami santai saja, meskipun sebetulnya dengan macet biaya bensin pasti naik, penumpang biasanya yang mengeluh. Kalo mereka mengeluh kami biasanya putarkan lagu, biar mereka nyaman atau kami ajak cerita. Kalo sudah begitu, mereka itu biasanya perbaiki posisi pantat, bersandar, lupa kalo macet”, (Yusran, wawancara, 2021)

Berdasarkan wawancara tersebut di atas, menegaskan bahwa fenomena kemacetan adalah fenomena umum di perkotaan seiring dengan bertambahnya volume kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan yang dijadikan moda transportasi umum seperti bentor.

1.3 Senang Parkir Sembarang

Salah seorang tukang parkir yang berada di Pasar Sentral Gorontalo mengatakan bahwa tukang bentor umumnya parkir di depan pintu-pintu pasar sehingga sebagian badan jalan terpenuhi oleh bentor. Dalam pengaturannya, terkadang antara tukang parkir dengan tukang bentor adu mulut hingga ada yang mengalah. Biasanya tukang bentor yang mengalah karena secara aturan mereka memang menyalahi aturan yang ada. Pak Sanusi, mengatakan bahwa tukang bentor ketika melihat

ada ruang kosong sedikit saja, mereka secara langsung memarkir bentornya tanpa memikirkan kemungkinan yang akan terjadi. Menurutnya, tukang bentor umumnya tidak berpikir jika sekiranya mereka parkir di depan pintu pasar akan membuat jalanan sempit sehingga susah dilewati baik pengendara kendaraan atau pun pejalan kaki. Berdasar pada kenyataan ini, tukang bentor seringkali ditegur oleh tukang parkir, dinas perhubungan, tak terkecuali para pedagang yang hendak mengantar barangnya ke dalam pasar. Kondisi ini seperti diungkapkan oleh salah seorang pedagang pasar.

“Mereka itu seenaknya saja parkir, kalo ada celah sedikit, pasti mereka parkir, kita kan susah masuk dan keluar pasar, mana ada lagi barang yang diangkat, kita biasanya teriak-teriak dulu baru mereka pindah”, demikian yang dikatakan salah satu pedagang pasar yang berjualan pecah belah di pasar sentral Gorontalo (Ahmad, Wawancara, 2021).

Senada dengan yang dikatakan pedagang tersebut, Pak Sanusi selaku juru parkir senior di Pasar Sentral Gorontalo mengatakan bahwa dalam usahanya agar tukang bentor tidak memarkir sembarangan bentornya ia biasanya memasang balok sebagai palang agar bentor tidak lagi parkir, namun dalam usahanya itu, sering kali juga tukang bentor mengindahkan palang tersebut sehingga bentor tetap saja ada yang parkir.

Bentor umumnya parkir di pinggir jalan atau di atas trotoar jalanan. Sebagai konsekuensinya, pejalan kaki tidak mendapatkan

ruang untuk berjalan kaki yang pada akhirnya para pejalan kaki akan berjalan di badan jalan. Oleh karena tukang bentor memarkir bentornya di pinggiran jalan secara otomatis badan jalan akan diambil seperempat dari badan jalan. Pada dasarnya, jika di pasar-pasar tradisional, persoalan parkir merupakan 'penyakit' bagi kota-kota besar. Tidak tersedianya lahan parkir membuat hampir semua pengendara kendaraan memarkir kendaraannya di badan-badan jalan.

Badan jalan yang sejatinya bisa dilalui oleh dua kendaraan secara bersamaan akhirnya harus menggunakan satu lajur saja dikarenakan satu lajurnya digunakan sebagai tempat parkir. Umumnya, di pusat perbelanjaan semisal pasar-pasar tradisional yang tidak memiliki lahan parkir, pemakaian setengah badan jalan merupakan pemandangan yang biasa dilihat. Kendaraan yang parkir tidak semata bentor saja tapi ada juga beberapa kendaraan baik roda dua maupun roda empat, baik itu kendaraan pribadi atau pun kendaraan angkutan umum.

Dengan adanya perilaku tukang bentor yang menggunakannya bentor setengah badan jalan tentunya berimplikasi pada terjadinya kemacetan. Karenanya diperlukan penataan area parkir yang mumpuni untuk mengatasi kemacetan. dalam pandangan sebagian masyarakat, bentor merupakan salah satu pengguna jalan yang secara serampangan menggunakan setengah badan jalan untuk menunggu penumpang. Dalam kenyataan yang ada, tanpa adanya pengaturan

yang tegas dari petugas parkir, mau tidak mau setengah badan jalan di pusat-pusat perbelanjaan menjadi lahan empuk untuk dijadikan tempat parkir. Tidak adanya pembayaran parkir yang dikenakan bagi bentor semakin membuat tukang bentor bisa dengan mudahnya memarkir bentornya. Umumnya mereka yang parkir di pusat perbelanjaan berada di bagian pintu-pintu pasar sehingga bisa dikata di bagian pintu-pintu pasar ini tidak memberi ruang yang banyak bagi pengguna jalan lainnya untuk bisa melintas.

Kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah daerah untuk menghimbau tukang bentor untuk tidak berada di depan pintu-pintu pusat perbelanjaan dan tidak menggunakan sebagian badan jalan telah dikomunikasikan kepada tukang bentor yang diwakili oleh organisasi-organisasi bentor yang ada di Kota Gorontalo. Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) yang diketuai oleh Pak Usman telah melakukan kesepakatan dengan Dinas Perhubungan dan PD Parkir untuk tidak menggunakan setengah badan jalan khususnya di pusat-pusat perbelanjaan. 'larangan' untuk parkir di depan pintu-pintu pasar atau setengah badan jalan menghasilkan kesepakatan bahwa tukang bentor akan memarkir bentornya di ruas-ruas jalan yang bukan merupakan jalan utama. Dengan aturan tersebut memungkinkan pasar-pasar dan pusat perbelanjaan di Kota Gorontalo bisa memberikan ruang bagi pejalan kaki untuk bisa lebih leluasa untuk beraktivitas.

1.4 Penyebab Kecelakaan

Persepsi lain yang kerap disematkan pada tukang bentor adalah sebagai penyebab kecelakaan. Hal ini disampaikan oleh dinas perhubungan bahwa dari sekian banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Gorontalo, bentor merupakan salah satu penyebabnya. Jika ditilik lebih jauh, berdasarkan amatan yang saya lakukan, pada dasarnya bentor bukanlah merupakan penyebab utama dari terjadinya kecelakaan meskipun tidak bisa dipungkiri dikarenakan beberapa ulah dari tukang bentor yang kerap ugal-ugalan di jalan raya sehingga pengguna jalan lainnya mengalami kecelakaan.

Beberapa kejadian yang saya cermati menunjukkan bahwa adanya bentor yang secara semborono menerobos lampu merah sangat memungkinkan pengguna jalan yang seharusnya bisa melaju kendaraannya karena traffic light menunjukkan waktunya berjalan akan terhambat dikarenakan bentor secara tiba-tiba menerobos lampu merah. Hal seperti ini tentunya berakibat fatal bagi pengendara yang melaju kencang karena harus tiba-tiba menghindari bentor. Pada kondisi seperti ini, bentor menjadi penyebab kecelakaan dikarenakan kecerobohannya menerobos lampu merah.

Selain merobos lampu merah, dikarenakan beberapa tukang bentor masih ada yang secara ugal-ugalan di jalan raya memungkinkan mereka salip kiri dan kanan sehingga membuat pengguna jalan yang

kurang berhati-hati akan rentan dengan kecelakaan. Adanya kondisi demikian, tukang bentor yang seringkali salip kiri kanan membuat pengendara lain harus ekstra hati-hati jika ada bentor melata di jalan raya karena bisa saja tukang bentor

secara tiba-tiba menyalip pengendara jalan lainnya.

“saya biasanya harus mengambil jarak dengan tukang bentor, kalo lampu merah, saya lebih baik mendahulukan tukang bentor jalan duluan, dari pada tiba-tiba mereka belok kanan, bisa tabrakan kita, biasa juga kalo sementara jalan, saya lebih baik atur jarak, karena bentor itu kalo tidak ada penumpangnya, mereka belok kiri belok kanan, bikin manuver-manuver tidak jelas, bahkan kadang mereka atraksi itu, angkat ban”, (Suwandi, wawancara, 2021)

Sebenarnya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan moda transportasi bentor tidak terlalu tinggi dibanding moda transportasi lain. Hal ini dapat dilihat dari data yang diperoleh di Satlantas Polres Gorontalo.

Tabel 12. Lakalantas di Kota Gorontalo 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	KKS LAKA
1	2017	105
2	2018	108
3	2019	158
4	2020	87
5	2021	95
	Jumlah	553

Sumber: Satlantas Polres Gorontalo, 2021

Dari data tersebut di atas, angka kecelakaan yang melibatkan moda transportasi bentor selama 5 tahun terakhir hanya 72 kasus dengan rincian tahun 2017 sebanyak 19 kasus, tahun 2018 sebanyak 21 kasus, tahun 2019 sebanyak 25 kasus, tahun 2020 tidak terjadi kasus karena masa pandemi Covid 19 dan pemerintah memberlakukan PSBB, dan tahun 2021 hanya 7 kasus. Hal ini diketahui bahwa kecelakaan jarang terjadi pada bentor karena kecepatan maksimal 40 km/jam. Jika kecepatan di atas 40 km/jam maka kecepatan bentor menjadi tidak seimbang, dan apabila kecepatan tinggi tidak bisa melakukan rem mendadak karena volume bentor tidak sesuai dengan kecepatan tinggi dan kekuatan rem menahan volume bentor. Kondisi inilah yang mendukung sehingga kecelakaan lalu lintas jarang terjadi pada bentor.

2. Persepsi Positif Terhadap Bentor

2.1. Bentor Moda Transportasi yang Mudah Diakses

Selain persepsi miring yang terbangun pada bentor, melihat begitu massifnya bentor di Kota Gorontalo bukan berarti bentor tidak menjadi salah satu penggerak roda ekonomi masyarakat khususnya bagi tukang bentor. Pak Usman sebagai tukang bentor kurang lebih 20 tahun bisa menghidupi delapan orang anak dan istrinya.

“Saya tidak bisa membayangkan kalo saya masih tetap sebagai tukang becak, bisa saja saya sudah mati dengan betis membengkak, sedang anak saya kelaparan dan tidak bisa sekolah”, (Usman, wawancara, 2021).

Bagi masyarakat Gorontalo keberadaan bentor dipahami sebagai moda transportasi yang relatif banyak membantu mereka dalam beraktivitas di luar rumah. Keberadaannya di ujung-ujung gang pemukiman perumahan membuat bentor mudah untuk diakses. Cukup keluar rumah beberapa meter, bentor sudah bisa ditemui di tempat mangkal atau pun yang berlalu lalang di jalan, walaupun tidak ada, bagi mereka yang telah memiliki langganan bisa menelpon atau cukup dengan mengirimkan *WhatsApp* sama tukang bentor maka dalam jangka beberapa menit bentor sudah berada depan rumah warga.

Aksesibilitas merupakan konsep dasar dari interaksi atau hubungan antara tata guna lahan dan transportasi. Pengertian lain tentang aksesibilitas atau tingkatan daya jangkau yang dikemukakan Jayadinata (1999: 246), adalah kemudahan bagi penduduk untuk menjembatani jarak antara berbagai pusat kegiatan. Dalam konteks yang paling luas mengartikan aksesibilitas sebagai kemudahan melakukan pergerakan di antara dua tempat dan akan meningkat dari sisi waktu atau uang ketika biaya pergerakan menurun. Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan dalam berinteraksi antara lokasi tata guna lahan satu dengan yang lain.

Kemudahan mengakses bentor menjadi salah satu alasan masyarakat Gorontalo untuk menjadikan bentor sebagai pilihan utama dalam urusan transportasi publiknya. Sebagaimana data yang diberikan Dinas Perhubungan bahwa ada sekitar 8.000 lebih unit bentor yang setiap harinya beroperasi di Gorontalo memungkinkan kemudahan akses bentor. Dari 8.000 lebih unit

bentor yang beroperasi tersebut menyebar di beberapa titik Kota Gorontalo yang oleh tukang bentor dianggap sebagai potensial akan adanya penumpang.

Hampir setiap waktu di mulai dari pukul 06.00 pagi hingga pukul 10.00 malam, bentor masih beroperasi di jalan-jalan raya Kota Gorontalo meskipun di malam hari tukang bentor tidak lagi sebanyak di siang harinya. Dengan jam operasi sedemikian ini, bentor selalu ada untuk melayani kebutuhan transportasi umum. Hal ini berbeda dengan moda transportasi lainnya seperti angkutan kota, bendi atau pun becak yang di malam harinya sudah sangat jarang ditemui. Ketiadaan transportasi umum lainnya selain bentor di malam hari menjadikan masyarakat tidak memiliki pilihan lain selain bentor.

Adanya kerjasama antara bentor dengan Gojek dan Grab di tahun 2019 semakin membuat akses untuk menjadikan moda transportasi semakin mudah.

“Bagi saya kalo mau ke kampus, bentor semakin lebih mudah dipanggil, cukup dengan grab, bentor sudah bisa ada depan rumah”, (Intan, wawancara, 2021).

Akseibilitas merupakan salah satu indikator bagi sebuah kota untuk dikatakan lebih baik. Dengan akseibilitas mendapatkan transportasi publik yang lebih cepat memungkinkan pergerakan roda ekonomi bisa berputar secara maksimal. Hal ini merupakan alasan bagi pemerintah daerah untuk mendorong tukang bentor untuk bisa terlibat dalam kerjasama dengan pihak Gojek dan Grab.

Sebagai mode transportasi, selain kemudahan untuk mendapatkan bentor di Kota Gorontalo, dengan ukuran yang tidak begitu besar bentor sangat mudah mengakses jalan-jalan kecil yang ada di Gorontalo yang tidak dapat dijangkau kendaraan lain seperti, bus, angkutan mobil, dan delman. Untuk sampai di gang-gang kecil yang ada di Kota Gorontalo, penumpang bisa mengatakan kepada tukang bentor untuk diantarkan ke tempat tujuannya, maka penumpang akan sampai tak kurang satu apapun. Kemudahan dalam mengakses gang-gang yang sulit dilalui oleh mode transportasi lainnya ini memungkinkan bentor menjadi sarana transportasi yang sangat memudahkan masyarakat di Kota Gorontalo.

Belum adanya rute perjalanan bentor di Kota Gorontalo dikarenakan tidak ada peraturan daerah yang mengatur rute bentor, maka seluruh akses jaringan jalan di Kota Gorontalo dapat diakses tanpa membedakan jalur transportasi lainnya. Jadi moda transportasi bentor akan disesuaikan dengan wilayah operasi misalnya bentor yang beroperasi di Kecamatan Kota Selatan memiliki wilayah operasi hanya di wilayah tersebut, namun jika ada penumpang dari Kecamatan Kota Selatan yang hendak bepergian ke Kecamatan yang lain maka sopir bentor hanya dapat mengantar pengguna tersebut ke tempat tujuan tanpa mengambil penumpang yang berasal dari Kecamatan Lainnya sehingga dengan adanya batasan dalam wilayah operasi bentor maka dapat membantu para sopir bentor.

2.2. Moda Transportasi Muatan Banyak

Selain kemudahan untuk mengakses bentor, bagi masyarakat yang pekerjaan sehari-harinya adalah pedagang kelontongan di rumahnya, bentor menjadi pilihan bagi mereka untuk dijadikan sebagai transportasi yang bisa memuat banyak barang dagangannya. Bagi para pedagang kelontongan, seperti Ibu Nur, ia banyak terbantu dengan bentor. Ibu Nur memiliki langganan bentor yang tiap tiga harinya dalam seminggu mengantar dan menjemputnya ke pasar sentral Gorontalo untuk membeli barang untuk keperluan dagangannya di rumah.

“Bagusnya itu bentor karena harga sama kalo banyak barang dengan tidak, kan bayarnya berdasarkan kepala bukan banyaknya barang, ya tapi karena kita mengerti juga, karena tukang bentor langganan saya itu bantu-bantu angkat barang dan kasu turun barang jadi saya biasa kasi lebih doi”, (Nur, wawancara, 2021).

Sejalan dengan Ibu Nur, Ibu Ika yang tinggal di kompleks perumahan mengatakan bahwa kelebihan bentor adalah bisa memuat banyak barang sehingga bagi masyarakat yang kebetulan dari pasar atau mereka yang berasal dari kampung dengan membawa barang yang banyak dikarenakan mobil penumpang tidak bisa masuk ke jalan-jalan tertentu yang ada di kota, bisa menggunakan jasa bentor.

Bagi masyarakat Gorontalo, bentor bisa diminta untuk membawa barang. Bentor dalam hal ini berfungsi ibaratnya kurir barang. Umumnya ada dua jenis pekerjaan pelanggan yang menggunakan bentor sebagai kurir, yaitu mereka

yang memiliki pekerjaan catering skala kecil dan mereka yang memiliki pekerjaan pedagang di pasar-pasar tradisional, khususnya pedagang pakaian.

Mekanisme kerja mereka adalah bentor mengambil dan menagtar barang atau makanan dari rumah pelanggan ke tempat tujuan. Bagi mereka yang memiliki jasa catering makanan, si tukang bentor sudah mengetahui alamat yang dituju dan si tukang bentor pun sudah dikenal oleh mereka yang memesan makanan sehingga pada usaha ini antara pengusaha catering dan pelanggan bisa merasa aman terhadap pesanan makanan mereka. Bagi si tukang bentor pun dalam pengantarannya sudah terbiasa untuk lebih berhati-hati dalam mengendarai bentornya sehingga makanan tidak ada yang tercecer.

“Pada awalnya saya kwatir kalo tukang bentor yang bawa pesanan makanan ke kantor teman suami saya, tapi karena sudah saya wanti-wanti untuk berhati, kalo perlu pelan-pelan, karena makanan ada yang berkuah jadi tidak boleh balap, kalo ada gundukan kalo bisa mereka turun dari bentor, biar tidak tumpah”, (Wati, wawancara, 2021)

Sama halnya dengan pedagang pakaian yang biasanya diantarkan barang dagangannya mereka umumnya menekankan kepada tukang bentor untuk lebih berhati-hati dikarenakan barang yang umumnya dibawa biasanya banyak sehingga terkadang menghalangi jarak pandang tukang bentor untuk melihat kendaraan di depannya.

Untuk pembayaran, tukang bentor ada yang dibayar per bulan ada juga yang dibayar per sekali antaran. Bagi tukang bentor yang di bayar per sekali antar, biasanya tergantung dari kesepakatan antara pengguna jasa bentor

dengan tukang bentor, meskipun ada juga yang pengguna jasa yang cukup mengerti sehingga tanpa ada kesepakatan pun mereka akan membayar tanpa merugikan tukang bentor. Menurut Ibu Wati, pembayaran untuk sekali pengantaran itu biasanya tiga kali lipat dari harga normalnya. Hal tersebut disebabkan karena adanya tanggung jawab tukang bentor untuk menjaga barang yang dibawanya agar tidak tercecer atau rusak.

2.3. Bayar Rp. 5.000 Tanpa Pegang-pegang

Saya bertemu dengan ibu Novie, ia merupakan salah satu tenaga didik di salah satu lembaga pendidikan di Kota Gorontalo. Dalam menggunakan sarana transportasi ia lebih nyaman menggunakan bentor dibandingkan moda transportasi lainnya, menurutnya bentor lebih memberikan ruang gerak yang lebih luas sehingga Ibu Novie lebih merasa ada ruang privasi ketika naik bentor. Jika diminta memilih antara naik bentor atau naik ojek, Ibu Novie lebih nyaman menggunakan bentor karena dengan menggunakan bentor penumpang tinggal naik saja ke bentor, berbeda dengan naik ojek, harus menyentuh tukang ojeknya. Belum lagi kalau membonceng dengan gaya lelaki umumnya, bagian depan badan terkadang bersentuhan dengan tukang ojek.

“Kalau naik bentor kita tidak risih karena tidak harus pegang-pegang pundak tukang ojeknya, apalagi kalo tiba-tiba rem, ‘barang’ kita biasa kena punggung, enak di tukang ojeknya. Kalo naik bentor, biar jungkir balik, tidak ada yang sentuh, hahaha”, (Novie, wawancara, 2021).

Ibu Ika, juga demikian pendapatnya, bagi Ibu Ika, selain murah, bentor nyaman digunakan karena lapang meskipun memuat dua orang. Menurutnya bentor selain nyaman, juga murah. Untuk tarif per kepalanya, bentor dibayar Rp. 5.000 jauh dekat, tentunya dalam takaran jauh yang masih bisa dikatakan dalam radius tiga hingga lima Km.

Sebagaimana dipahami, selain bentor, moda transportasi lainnya yang ada di Gorontalo adalah angkutan kota yang berupa mikrolet. Dalam pandangan masyarakat Gorontalo, khususnya mereka yang berjenis kelamin perempuan merasa sedikit risih jika naik angkutan kota dikarenakan mereka harus berdempetan dengan orang lain terlebih lagi jika berdempetan dengan seorang lelaki. Hal ini dipahami sebagai bentuk keyakinan yang dipahami oleh sebagian perempuan Gorontalo bahwa bersentuhan dengan lelaki yang bukan muhrim adalah suatu hal yang dilarang dalam agama (Islam). Atas keyakinan tersebut, para perempuan merasa lebih nyaman untuk menjadikan bentor sebagai moda transportasinya.

Ibu Wati mengatakan kepada saya, bahwa dalam pergaulan sehari-hari termasuk dalam berkendara, bentor merupakan sarana transportasi yang terbilang menjaga privasi penumpangnya, hal ini disebabkan karena sebagai penumpang bentor, penumpang tidak bersentuhan dengan penumpang lainnya kecuali mereka berdua itu pun dengan anggota keluarga atau teman. Dengan adanya privasi ini, para penumpang tidak perlu lagi kikuk ketika berkendara. Hal ini memungkinkan lebih terterimanya bentor di masyarakat

Gorontalo mengingat bahwa Gorontalo terbilang salah satu kota yang identik dengan religiusitas yang kental.

Sebagai kota yang dijuluki serambi madinah, para perempuan kota Gorontalo termasuk ketat dalam menjalankan syariat-syariat keagamaan termasuk dalam hal pergaulan dengan lelaki yang bukan muhrim, adanya pemahaman bahwa lelaki yang bukan muhrim tidak boleh disentuh atau menyentuh menjadi sebab para perempuan untuk lebih selektif dalam memilih kendaraan umum. Namun setelah adanya bentor, masyarakat Gorontalo khususnya perempuan menjadi tidak perlu lagi was-was ketika keluar rumah. Pak Wahyu yang memiliki seorang anak perempuan yang masih sekolah di bangku SMA, menyewa bentor untuk keperluan antar jemput anaknya ke sekolah. Menurutnya bentor bisa menjaga anaknya untuk tidak berdempet-dempetan lagi di angkutan kota, sehingga ia tidak perlu khawatir anaknya bisa tetap terjaga dari sentuhan atau menyentuh lelaki yang bukan muhrimnya dalam perspektif Islam dan budaya orang Gorontalo.

C. Rekonstruksi Makna Miring Tentang Bentor

Selama pengumpulan data ada hal yang menarik dari wawancara-wawancara yang saya lakukan dengan tukang bentor. Hal menarik tersebut merupakan sebetulnya 'perlawanan' para tukang bentor terhadap persepsi miring yang dilekatkan pada mereka. Pada persepsi tersebut kerap sekali

melekatkan latar belakang pendidikan dan status ekonomi mereka yang dianggap rendah oleh sebagian masyarakat dan tidak menutup kemungkinan para pengambil kebijakan. Pada titik ini terjadi semacam pelekatan stereotip bahwa orang miskin dan tidak berpendidikan akan mempraktikkan perilaku-prilaku yang selalu berseberangan dengan aturan.

Berbicara tentang persepsi miring yang oleh tukang bentor tidak menerimanya menimbulkan semacam usaha dari tukang bentor untuk menepis apa yang disangkakan oleh masyarakat umum. Dalam usaha untuk menepis persepsi miring tersebut hal yang kerap dilakukan oleh tukang bentor adalah pelayanan maksimal bagi para penumpang, setidaknya mereka berusaha bersikap ramah pada penumpang. Persepsi miring yang kerap disandingkan pada tukang bentor selalu saja ada pembelaan-pembelaan yang pada titik tertentu bisa dimaklumi. Semisalnya pembelaan tentang adanya tukang bentor yang memarkir bentornya di depan pintu-pintu pasar, oleh tukang bentor menganggap hal tersebut tidak setiap waktunya dilakukan, hanya pada jam-jam tertentu mereka akan parkir, khususnya di jam-jam banyannya pengunjung di pasar. Biasanya mereka yang parkir di depan pintu-pintu pasar itu pada jam 08.00 hingga jam 10.00 sepuluh pagi.

“Biasanya kami parkir di depan pasar jam-jam delapan – sepuluh pagi, itu pun kami tidak parkir selama dua jam itu, pasti akan selalu bergantian, karena kalo kami sudah dapat penumpang, kami otomatis akan pergi mengantar, benar kami salah, tapi kami mentaktisinya sekarang, parkir di ruas jalan lain yang dekat dengan pasar, kami tukang bentor yang berada di depan pasar

menjemput atau menawarkan jasa ke penumpang”, (Usman, wawancara, 2021)

Pembelaan-pembelaan diri untuk tidak dikatakan sebagai sumber masalah dalam sistem transportasi di Kota Gorontalo sebetulnya perlawanan terhadap struktur yang terlanjur dipahami oleh tukang bendor sebagai hal yang terkesan ambigu. Tidak adanya ketegasan, terkait izin, trayek, dan sistem tarif yang hingga hari ini sepenuhnya masih dalam proses perumusan kebijakan membuat tukang bendor terkendala dalam praktik-praktik yang serba salah. Dalam pembelaan akan persepsi miring itu, tukang bendor melakukan perlawanan-perlawanan yang sifatnya soft dalam artian mereka secara perlahan mencoba untuk merekonstruksi persepsi masyarakat dan khususnya bagi pemerintah daerah agar mereka bisa dipahami sebagai moda transportasi yang berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi baik ekonomi tukang bendor sendiri maupun ekonomi masyarakat luas.

Perlawanan-perlawanan yang sifatnya soft dilakukan oleh tukang bendor khususnya para tukang bendor yang terbilang senior di Gorontalo. di masa awal, persepsi akan bendor yang tidak nyaman dan tidak aman untuk dijadikan sebagai moda transportasi dilawan oleh para tukang bendor dengan sebuah strategi yang diluar sangkaan saya sebagai peneliti. Membayar teman atau keluarga untuk menjadi penumpang adalah sebuah bentuk strategi yang tak pernah saya pikirkan sebelumnya. Rupanya,

dalam kondisi yang sedemikian sulitnya untuk menepis persepsi dan untuk menumbuhkan keyakinan kepada masyarakat Gorontalo bahwa bentor itu layak untuk ditumpangi, para tukang bentor memiliki kreatifitas budaya yang cukup taktis.

Setelah terbentuknya organisasi bentor di Gorontalo yang diberi nama IPB, pemberian sanksi bagi tukang bentor yang suka menerobos trafik light dan suka balapan di jalan raya merupakan langkah yang membuat saya kagum. Kekaguman saya ini wajar mengingat tukang bentor terlanjur dipahami oleh sebagian besar masyarakat bahwa mereka tidak berpendidikan tinggi dimana mereka yang tidak berpendidikan ini ada kecendrungan untuk sulit mematuhi aturan.

Organisasi-organisasi bentor yang terbentuk di Kota Gorontalo bisa dikatakan sebagai sebetuk ekspresi-ekspresi simbolik yang pada hakikat ingin menunjukkan keberadaan bentor. Ekspresi simbolik ini dipahami sebagai sebuah perjuangan bahwa sebuah kelompok memiliki 'kekuatan' yang pada titik-titik tertentu akan melakukan perlawanan, sekecil apapun perlawanan itu. Pada titik ini, organisasi bentor seperti IPB yang diketuai oleh Pak Usman selain sebagai wadah bagi tukang bentor untuk menyampaikan aspirasi, masalah, keinginan, pengetahuan, dan harapan juga menjadi modal untuk menyatakan eksistensi tukang bentor.

Pengakuan akan eksistensi seseorang atau sekelompok orang merupakan hal yang mendasari orang bisa membangun hubungan yang

berkeadilan. Hubungan yang berkeadilan ini dimaksudkan sebagai hubungan yang terjalin tanpa ada kekangan antara beberapa pihak. Dalam konteks ini dengan adanya hubungan yang terbangun antara tukang bentor, masyarakat umum dan pemerintah daerah, polantas, dinas perhubungan memungkinkan sinergitas yang diharapkan pada titik tertentu terjadinya rekontruksi pemaknaan terhadap bentor yang selama ini oleh sebagian orang dianggap moda transportasi yang tidak layak beroperasi di jalan raya.

Pada tahapan rekontruksi pemaknaan, jika dimungkinkan terbangun praktik-praktik yang dilakukan tukang bentor sebagai antitesa dari persepsi miring atau pemaknaan negatif yang selama ini mendeskreditkan bentor pelan akan berubah dengan sendirinya. Pemaknaan yang berubah ini akan terinternalisasi sehingga pada titik tertentu akan menjadi habitus sebagaimana yang dikatakan oleh Bourdieu (1990). Habitus menghasilkan, dan dihasilkan oleh kehidupan sosial, di satu pihak, habitus adalah “struktur yang menstruktur” (*strukturing structure*); artinya, habitus adalah sebuah struktur yang menstruktur kehidupan sosial, di lain pihak, habitus adalah “struktur yang terstruktur” (*structured structure*); yakni, habitus adalah struktur yang distrukturisasi oleh dunia sosial. Dengan kata lain Bourdieu menjelaskan habitus sebagai dialektika internalisasi dari eksternalitas dan eksternalisasi dari internalitas.

Sehingga, di satu pihak, habitus diciptakan oleh praktik atau tindakan; di lain pihak, habitus adalah hasil tindakan yang diciptakan kehidupan sosial.

Menurut Bordieu, habitus semata-mata mengusulkan apa yang sebaiknya dipikirkan orang dan apa yang sebaiknya mereka pilih untuk dilakukan. Dalam menentukan pilihan, aktor menggunakan pertimbangan mendalam berdasarkan kesadaran, meski proses pembuatan keputusan ini mencerminkan berperannya habitus (1990). Habitus menyediakan prinsip-prinsip yang dijadikan sebagai dasar oleh aktor dalam membuat pilihan dan memilih strategi yang akan digunakan dalam kehidupan sosial, aktor bertindak menurut cara yang masuk akal (*reasonable*). Mereka mempunyai perasaan dalam bertindak, ada logikanya untuk apa aktor bertindak, inilah yang disebut dengan logika tindakan Bourdieu (1990). Logika tindakan Bourdieu (logika praktis) berbeda dengan rasionalitas (logika formal). Terdapat konsep relasionalisme dari Bourdieu yang digunakan untuk menuntun individu untuk mengakui bahwa habitus bukanlah struktur yang tetap, tak dapat berubah, tetapi diadaptasi oleh individu yang secara konstan berubah di hadapan situasi yang saling bertentangan di mana mereka berada.

Selain itu, seperti dijelaskan oleh Giddens bahwa dari proses rasionalisasi, kemudian mereka sendiri membangun semacam kesadaran diskursif atas apa yang mereka putuskan tersebut. Kesadaran ini penting dibangun di antara mereka karena dalam praktiknya tidak jarang apa yang

diputuskan saat ini tidak dicemati sebagai nilai (bukan hanya kesepakatan) yang harus ditransformasi kepada generasi selanjutnya sebagai budaya, tetapi lebih dipahami sebagai kepentingan pragmatis yang sangat terbatas ruang dan waktu. Oleh karena itu, perlu dilakukan transformasi kesadaran melalui berbagai cara penumbuhan. Hal ini agar bisa memastikan bahwa ke depan apa yang menjadi keputusan ini tidak menjadi konflik yang berpeluang merugikan banyak pihak. Meski semua keputusan ini bukan tanpa resiko bagi keberlangsungan masyarakatnya sendiri, namun apa yang dibangun saat ini jelas bisa menjadi landasan kuat di masa-masa mendatang.

Dalam rangka merekonstruksi makna miring terhadap bentor khususnya bagi Dinas Perhubungan yang sampai sekarang belum menerima bentor sebagai sarana transportasi legal, tukang bentor berupaya dalam membentuk praktik-praktik yang mencerminkan keadaban meskipun dalam kondisi tertentu masih ditemukan beberapa tukang bentor masih melakukan hal-hal yang melanggar aturan.

D. Adaptasi Dengan Globalisasi (Transportasi *Online*)

Sebagai sebuah moda transportasi lokal yang merupakan kreatifitas budaya masyarakat Gorontalo, keberadaan bentor yang sudah menjadi bagian dalam struktur masyarakat Kota Gorontalo. Sebagaimana kita ketahui bahwa angkutan online adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis

internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Aplikasi tersebut dapat diunduh atau yang biasa di kenal dengan kata *download*, sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan atau masyarakat yang membutuhkan jasa transportasi *online*.

Angkutan online merupakan bagian dari kemajuan teknologi yang tidak bisa dihindari dalam kehidupan masyarakat saat ini. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Angkutan online yang dalam konteks ini adalah transportasi online seperti Gojek, Maxim, Grab dan lain-lain menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

Hasil penelitian (Anwar, 2017: 223) tentang angkutan online memiliki beberapa keunggulan sehingga diminati oleh masyarakat, (1) Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan Grab yang berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telfon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan online yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan; (2) Dari segi transparansi, jasa angkutan Grab ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan online secara detail, seperti nama pengemudi,

nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya; (3) Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan online telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan online, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini; (4) Dari segi kenyamanan, konsumen angkutan online merasakan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012- 2017), yang memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb); (5) Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan angkutan Grab adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan Grab yaitu fitur aplikasi berupa GrabBike (layanan transportasi motor online), GrabCar (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya point to point atau jam-jaman dengan tarif flat per kilometer), GrabTaksi (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunya para pencari jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo) dan GrabExpress (layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian dan keamanan) dan GrabFood (layanan pesan antar makanan yang telah bekerjasama dengan beberapa restoran); dan (6) Memiliki fitur promo, konsumen tidak hanya dimanjakan dengan tarif murah tapi juga adanya diskon dan promo menarik. Jika secara rutin

masyarakat yang memanfaatkan diskon dan promo angkutan online, maka nilai penghematan biaya angkutan akan terasa bagi masyarakat yang menggunakan jasa transportasi online.

Namun pada tahun 2018, angkutan online ini hadir di Kota Gorontalo dan berimplikasi pada eksistensi bentor sebagai moda transportasi favorit saat ini. Kehadiran ini menimbulkan kontroversi di Gorontalo. Selama ini, pengguna transportasi online hanya pada mobil dan motor, sementara di Kota Gorontalo mayoritas bentor (roda tiga). Menurut pengelola Gojek yang saya hubungi, awalnya agak unik Gorontalo karena yang banyak beroperasi bentor sementara pada aplikasi tidak ada jenis pelayanan bentor.

Selain itu kehadiran transportasi online mendapatkan perlawanan atau penolakan dari para pengemudi bentor yang dimotori oleh Ikatan Pengemudi Bentor (IPB). Demonstrasi penolakan sampai di Polda Gorontalo. Aksi penolakan dan demonstrasi kelompok tersebut akhirnya bisa menemukan solusi atau kesepakatan bahwa transportasi online bisa diterima dengan mengikutkan bentor sebagai salah satu pelayanan transportasi bagi pelanggan di Kota Gorontalo dan sekitarnya. Menurut Pak Kevin salah seorang pengemudi bentor online Gojek, kalau memesan diaplikasi dengan motor (gojek) itu sama saja dengan memesan bentor untuk kebutuhan transportasi.



Gambar 10. Bersama Pengemudi Bentor Online

Selanjutnya menurut informan Pak Karim salah satu pengemudi bentor online Maxim, sebelum kehadiran bentor, pengemudi melakukan pencarian penumpang dengan cara mutua-mutar Kota Gorontalo (*Ba Damri*) atau mangkal pada tempat-tempat strategis seperti mall, kantor, rumah sakit atau sekolah.

Saat ini terdapat dua jenis pelayanan bentor sejak tahun 2018 yakni secara manual dan online. Awalnya waktu online masuk penolakan karena belum terbiasa dan banyak juga pengemudi yang belum familiar dengan teknologi atau aplikasi. Tetapi pihak perusahaan transportasi online melakukan sosialisasi dengan baik bersama Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) bahkan pengurusnya menjadi bagian karyawan perusahaan transportasi *online*.

Bagi pengemudi bentor *online* merasakan bahwa awalnya menggunakan aplikasi sudah susah dapat penumpang, namun lama-lama terbiasa dan

mendapatkan penumpang yang lumayan jika dibandingkan dengan bentor manual. Dan pengemudi bentor mengakui pelayanan terhadap penumpang untuk online lebih murah dan harga lebih transparan.

Awal masuk Gojek hanya 300 orang pengemudi yang diterima yang tersebar di berbagai pangkalan hingga kini ribuan, dan memiliki 21 organisasi komunitas pengemudi (*driver*). Kemudian masuk Grab yang awalnya menerima motor dan mobil, namun Ketika ada perlawanan dari komunitas pengemudi bentor akhirnya Grab juga menerima bentor dan terakhir perusahaan online Maxim yang masuk tahun 2020 di Kota Gorontalo.

Pengalaman beberapa pengemudi bentor, awalnya baru daftar Gojek, mereka belum aktif dan hingga enam bulan penumpang masih belum banyak dan masih dikombinasi dengan penumpang manual. Tidak lama setelah diaktifkan dan sistem *online* mulai populer di Kota Gorontalo, penghasilan sudah mulai banyak bisa sampai Rp. 300.000,- perhari. Namun sembari menggunakan online, para pengemudi akui juga tetap menggunakan manual jika ada penumpang yang memanggil tetapi aplikasi dimatikan agar tidak tumpang tindih. Namun kondisi seperti ini yang menyebabkan konflik internal (antara manual dan *online*). Walaupun demikian, pengemudi selalu beralasan penumpang yang memanggil untuk dimuat. Untuk menghindari konflik antara manual dan online, disepakati Bersama bahwa ada beberapa lokasi dilarang mengambil penumpang seperti di Rumah Sakit Kota Gorontalo, Mall

Gorontalo, Bandara, dan lain-lain, karena di depan rumah sakit ada pangkalan bentor yang manual.

Bagi pengemudi bentor yang sudah menggunakan media online, pendaftaran untuk menjadi anggota relative muda. Terlebih jika ada teman yang kasih kenal. Hanya dengan *men-download* aplikasi, lalu mengambil skala prioritas dengan catatan akan diberikan dari kantor dengan layanan khusus. Untuk mengambil prioritas pengemudi harus membeli atribut Rp. 220.000 (dua ratus dua puluh ribu rupiah) dan sudah mendapatkan Jaket dan Helem. Proses pendaftaran online dengan menyertakan KTP, STNK motor, foto motor dan bentor. Khusus di Kota Gorontalo berlaku mekanisme pendaftaran dua kederaaan (motor dan bentor). Melayani penumpang pun akan dilayani dengan pertanyaan melalui *chat* pesan di aplikasi untuk menggunakan bentor meskipun pesannya motor. Kondisi seperti ini sudah menjadi hal yang biasa bagi masyarakat Gorontalo dalam kerangka relasi antara pengemudi bentor dan penumpang bentor.

E. Moda Transportasi Berbasis Kesetaraan Gender

Salah satu yang mendukung eksistensi bentor di Kota Gorontalo adalah bentor merupakan moda transportasi yang menghormati posisi perempuan sehingga diakui oleh para pengemudi bentor bahwa sebagian besar penumpang bentor banyak perempuan, terutama melayani ibu-ibu dan

anaknya yang beraktifitas pasar, kantor dan sekolah pada waktu-waktu tertentu.

Menurut informasi dari Ibu Novi seorang ibu yang berlangganan bentor meskipun ia memiliki kendaraan pribadi dirumahnya. Bagi Ibu Novi, alasan paling kuat memilih bentor sebagai sarana transportasi karena bentor itu menjaga dan melindungi perempuan. Ia merasa aman karena tidak bersentuhan langsung dengan pengemudi (laki-laki). Selain itu, bisa terjaga dari pelecehan karena saat berada di dalam badan bentor karena ada kap penutup didepannya. Bahkan menurut informasi dari pengemudi, terkadang di dalam bentornya ada ibu-ibu yang berdandan saat buru-buru ke kantor dan belum sempat berdandan dirumahnya. Penumpang pun tidak ragu jika naik bentor dengan busana yang dia pakai seperti rok, dan bahkan bisa tidur istirahat di atas bentor jika penumpang tersebut kelelahan di tempat kerjanya.

Tak hanya penumpang yang melindungi dan menjaga hak-hak perempuan, di Gorontalo pengemudi bentor perempuan pun banyak di temui di hampir semua pangkalan dan di ruas jalan. Bahkan menurut pengemudi bentor perempuan, penghasilan sebagai pengemudi bentor sangat membantu perekonomian keluarga, terlebih bagi pengemudi bentor yang berstatus janda sehingga ia harus menjadi kepala keluarga yang harus menghidupi anak-anaknya. Ibu Ana seorang janda yang berprofesi pengemudi bentor mengakui bahwa awalnya saja ada yang heran melihat ia sebagai pengemudi bentor, setelah itu sudah menjadi hal yang biasa bagi masyarakat atau pelanggan

bentor di Gorontalo. Dan menurutnya, pekerjaan ini sangat ringan dan bukan masalah bagi perempuan. Ia pun mengakui bahwa pendapatannya sama bahkan lebih dari pengemudi laki-laki karena ia mendapat semacam kepercayaan dari penumpang khususnya perempuan. Menurutnya, tiap hari ia memiliki penumpang langganan yang di antar dari rumah ke kantor seperti ibu-ibu PNS dan pegawai bank.

Di Kota Gorontalo, konstruksi sosial yang membangun stigma dan stereotip gender kepada profesi bentor *online* adalah positif yang bisa diterima oleh struktur sosial masyarakat Gorontalo. Masyarakat tidak memandang profesi bentor perempuan sebagai suatu hal yang bersifat negatif, justru masyarakat memandang profesi bentor perempuan sebagai sebuah kesetaraan gender dalam ruang-ruang mata pencaharian.

Tak hanya itu, diakui oleh pengemudi bentor (*online*) bahwa keharusan di era revolusi industri 4.0 ini. Biasanya perempuan tidak bisa menggunakan aplikasi GPS dan Maps pada Handphone. Perempuan yang menjadi pengemudi bentor *online* dengan adanya profesi bentor *online* perempuan, mereka menjadi melek teknologi terhadap aplikasi-aplikasi yang biasanya hanya dipahami oleh kaum lelaki. Stigma perempuan tidak melek teknologi dan tidak bisa menguasai jalanan cair melalui profesi bentor *online* ini.



Gambar 11. Salah Seorang Pengemudi Bentor Perempuan

Pada perkembangan keberadaan bentor, pihak perusahaan transportasi online khususnya bentor *online* membuat beberapa kebijakan yaitu diantara driver perempuan akan lebih sering mendapat penumpang atau customer perempuan. Dampak inilah yang sebenarnya menjadi temuan dari penelitian ini. Pihak aplikator sudah mulai memperhatikan dampak sosial dari keberadaan profesi pengemudi bentor online perempuan yang terus bertambah dan akan terus bertambah. Keberadaan profesi bentor online perempuan sangat memberikan bias positif terhadap kebutuhan ketersediaan driver bentor online perempuan pada angkutan umum berbasis online ini. Kebanyakan perempuan dewasa dan anak-anak akan merasa nyaman jika naik pada bentor yang pengemudinya berjenis kelamin sama (perempuan).

Selain itu, konsumen perempuan juga merasa nyaman apabila dibonceng sesama perempuan dengan alasan lebih hati-hati dalam berkendara. Selain itu, sebagian merasa senang dikarenakan simbol profesi bentor online perempuan adalah bentuk perjuangan kemandirian pada kaum perempuan untuk bertahan hidup di era yang membutuhkan kreatifitas ini.

Dalam kaitan dengan gender dalam kacamata *third sex* yang memandang gender adalah bukan dari kemampuan fisik saja. Maksud dari kasus ini adalah bahwa pengemudi bentor perempuan bukanlah suatu objek studi untuk semakin membuat sekat antara laki-laki dan perempuan. Tapi menciptakan bentuk perlindungan sosial dan kontribusi sosial nyata. Dukungan terhadap pernyataan berikut adalah Irwan (2003) mengemukakan konteks gender tersebut sebagai konstruksi sosiokultural yang membedakan jenis kelamin. Peran sosiokultural dalam mengurangi aliansi pemisah antara konsep pengemudi bentor laki-laki dan perempuan dapat diminimalisir.

Pemahaman dan norma terhadap konstruksi sosial terhadap gender adalah proses pembentukan terhadap norma. Selama memandang kesetaraan bahwa driver perempuan sama dengan laki-laki. Meminimalkan tindak kejahatan terhadap perempuan tentu berawal dari normatif terhadap pemahaman konteks gender pada profesi. Foucault juga beranggapan bahwa kultur yang dibentuk dalam sebuah kesepakatan dan rasionalitas yang ada dalam masyarakat bahwa pengayaan gender yang terbangun melalui asumsi yang beredar bahwa wanita tidak cocok bekerja sebagai lapangan. Bagi

Foucault identitas dalam diri juga sebagai perwujudan identitas semu karena bentukan sosial dalam membentuk identitas mereka sebagai perempuan dibangun dalam struktur sosial masyarakat.

F. Memanfaatkan Penerapan Aturan yang Dilematis

Sebagai sarana transportasi yang 'terlanjur' menjadi kebutuhan masyarakat, legalitasnya sebagai moda transportasi masih dalam proses. Dalam proses legalitas tersebut, untuk tidak mematikan bentor secara sepihak, Pemerintah Gorontalo telah mengeluarkan regulasi untuk menanungi 'legalitas' bentor sebagai moda transportasi. Regulasi tersebut berupa Perda No 6 tahun 2006 tentang pengaturan penyelenggaraan kendaraan bermotor namun perda ini hingga saat ini belum efektif pelaksanaannya.

Sebagai usaha Pemerintah Daerah dalam memfasilitasi bentor untuk bisa beroperasi dan menjadi moda transportasi yang legal, pada tahun 2017 Pemerintah Provinsi Gorontalo dan Dinas Perhubungan Provinsi Gorontalo, mengajukan revisi Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, namun masih dilakukan kajian oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, sebab berkaitan dengan keamanan penumpang belum memenuhi syarat. Dalam undang-undang No 22 tahun 2009 dibahas tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya

setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Dalam usaha pengajuan revisi tersebut didapatkan usulan dari pihak Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk merubah rancang bangunan atau rangka bentor. Tentang maksud rancang bangun atau rangka bentor yang dirasa memiliki standar keamanan dan keselamatan oleh pemerintah daerah tidak ditemukan kejelasan seperti apa yang dikategorikan layak oleh kementerian perhubungan.

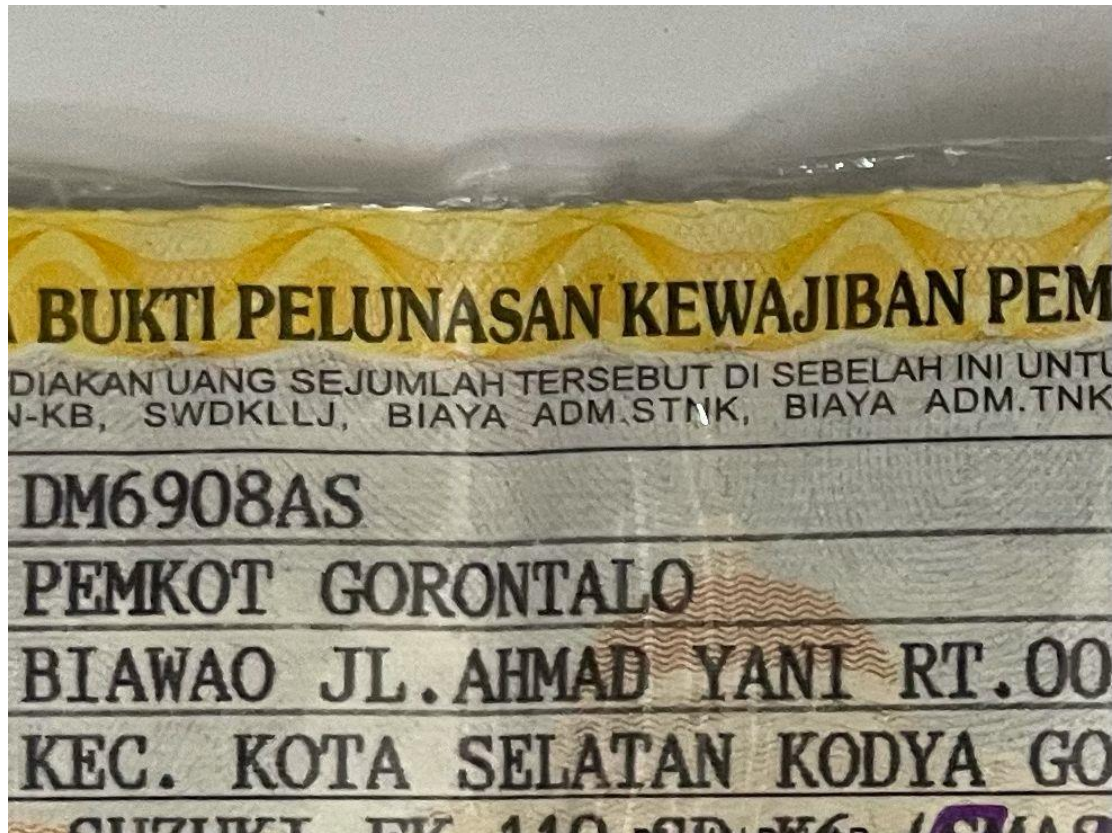
Dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 20 menyatakan bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Jika merujuk pada defenisi undang-undang ini, maka bentor tidak akan menjadi moda transportasi kecuali ada revisi dari pemerintah terkait.

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 kelaikan kendaraan penumpang. Sedangkan usulan pembahasan untuk revisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 sudah pada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Hal yang menarik pada moda transportasi ini adalah adanya kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah yang secara hukum formal tidak sah, semisalnya pemberlakuan plat kuning pada bentor pada tahun 2005 – 2007. Pada tataran ini, tentu saja tukang bentor mendapatkan celah untuk bisa mempertegas keberadaannya sebagai moda transportasi legal.

Jika mencermati apa masalah bentor ini, Pemerintah Daerah pada dasarnya memberikan ruang terbuka agar bentor bisa beroperasi secara legal di Gorontalo. hal ini bisa dilihat dari kebijakan-kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah dalam memberikan payung hukum untuk bentor. Hanya saja dalam prosesnya secara nasional khususnya yang berkaitan dengan izin transportasi masih menunggu kebijakan dari kementerian perhubungan.

Dikarenakan belum adanya izin, dalam rangka menaktisi agar bentor bisa dikategorikan sebagai transportasi publik yang berfungsi untuk mengantar atau membawa penumpang maka dibuatkanlah semacam kebijakan untuk pemberlakuan plat motor berkepala enam untuk membedakan pajak yang dikenakan. Kebijakan ini diberlakukan karena pada saat pembayaran pajak kendaraan, bentor tidak sebagaimana tampilan biasanya, tukang bentor melepas badan bentornya sehingga ia tidak ubahnya dengan roda dua umumnya.



Gambar 12. STNK Motor dengan Angka 6 Sebagai Penanda Bentor

Penganturan di pihak Kepolisian juga hanya mengatur pada aturan keamanan seperti penggunaan helm, dan terjadinya pelanggaran atau kecelakaan dalam berkendara di jalan. Model penerapan aturan sama dengan dengan aturan yang berlaku pada motor, karena izin secara operasional semua adalah motor meskipun faktanya beroda tiga (bentor). Namun saat ini, pihak SAMSAT untuk nomor kendaraan, dalam mengeluarkan nomor plat motor, jika digunakan untuk bentor maka angka nomor kendaraan dimulai dengan angka 6, meskipun pajak yang berlaku sama dengan motor yang beroda dua. Tidak ada pajak khusus untuk bentor, dan kesimpulannya semua

lembaga atau perangkat hukum yang mengatur tentang keberadaan bentor di Kota Gorontalo masih dilematis dan butuh kajian-kajian selanjutnya dalam rangka pengaturan moda transportasi darat.

Meskipun secara hukum formal kehadiran bentor di Kota Gorontalo bersifat illegal, namun keberadaan bentor telah membentuk fungsi (ekonomi, sosial, politik, kekerabatan dan lain-lain) dan keteraturan hukum dalam masyarakat Kota Gorontalo dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat. Malinowski (1988) menekankan fungsionalisme sebuah kebudayaan. Ide sentral dari aliran ini adalah bahwa kebudayaan berfungsi untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasar manusia. Malinowski mengkaitkan pembahasan fenomena hukum dengan gejala kemasyarakatan lainnya (misalnya gejala ekonomi, religi, dan lain-lain) yang dianggap memiliki fungsi tertentu bagi masyarakat pendukungnya. Fungsi itu antara lain, untuk menjaga kelangsungan aktifitas masyarakat serta sebagai kontrol sosial. Teori fungsionalisme adalah teori dominan dalam antropologi, memandang budaya hubungan antara bagian-bagian masyarakat yang tercipta dan bagaimana bagian ini fungsional (bermakna memiliki konsekuensi yang menguntungkan pada individu dan masyarakat) dan disfungsional (bermakna memiliki konsekuensi negatif). Teori ini memandang masyarakat sebagai sistem yang kompleks yang mana bagian tersebut bekerja bersama untuk mempromosikan solidaritas dan stabilitas; ini menandakan bahwa kehidupan sosial dituntun

berdasar pada struktur sosial, yang pola perilaku sosialnya secara relatif stabil sebagai satu kesatuan yang terintegrasi dalam masyarakat.

BAB VI

**JUSTIFIKASI BUDAYA SEBAGAI LEGITIMASI BENTOR DALAM
STRUKTUR MASYARAKAT KOTA GORONTALO**

**A. Nilai Budaya *Gambang* Mao dan *Jalo Loyota* Orang Gorontalo
Sebagai Habitus Dalam Bertransportasi**

Masyarakat Gorontalo dan kebudayaannya adalah bagian dari kebudayaan yang ke Sembilan dari Sembilan belas kebudayaan di Nusantara. Kehadiran Islam di Gorontalo telah membawa implikasi pada berbagai aspek kehidupan masyarakat. Pengaruh tersebut antara lain adanya prinsip *adat bersendi syara, syara bersendi adat* dirubah menjadi tiga prinsip *adat, adat bersendi syara, syara bersendi Al-Quran*, akan tetapi dasar falsafah adat dan sumber hukum adat (*butaqolimo*) tidak dirubah tetapi dalam implementasinya pada setiap lembaga adat disesuaikan dengan ajaran Islam (Apriyanto, 2012).

Prinsip-prinsip itu termanifestasi dalam kebudayaan sehari-hari termasuk dalam memiliki moda transportasi untuk kebutuhan sehari-hari. Masyarakat selalu mengutamakan hal-hal yang praktis dalam memenuhi kebutuhannya sepanjang tidak bertentangan dengan nilai-nilai budaya dan agama. Salah satunya nilai budaya *jalo loyota* (praktis) atau nilai budaya yang berupa tindakan atau kebiasaan memilih moda transportasi tanpa ada embel-embel yang menyulitkan berbagai pihak dalam berinteraksi. Bentor bagi masyarakat Gorontalo adalah moda transportasi yang tidak menyulitkan bahkan semua

kebutuhan masyarakat khususnya berkaitan dengan pengangkutan barang dan penumpang lebih mudah. Sebagai contoh menurut informan, untuk mengakses bentor gampang dan pengemudinya bisa saling memaklumi untuk kebutuhan tertentu. Bahkan menurut ibu rumah tangga yang menjadi pelanggan bentor, barang belanjaan pun diangkat sampai di dalam rumah. Ada hubungan kekerabatan yang melekat antara penumpang dan pengemudi walaupun mereka secara genealogi tidak memiliki hubungan darah dalam keluarga.

Selain nilai budaya *jalo loyota*, bentor adalah moda transportasi bagi masyarakat Gorontalo gampang sekali diakses bagi masyarakat yang menggunakan jasa layanan. Di sekitar rumah-rumah penduduk, ada berapa pangkalan bentor yang bisa dijumpai mangkal di berbagai tempat umum seperti pertokoan, perumahan, mall, kantor, dan rumah sakit. Moda transportasi Bentor mengalahkan transportasi bendi, taxi, dan lain-lain. Tarifnya pun sangat murah dan tidak memberatkan masyarakat sehingga bagi masyarakat Gorontalo, bentor itu moda transportasi yang selaras dengan nilai budaya *gambang mao* (tidak merepotkan).

Nilai-nilai budaya ini, sebagaimana teori Bourdieu (1977) yang fokus pada hubungan dialektis antara struktur objektif dan subjektif dari fenomena. Untuk menghindari dilema objektivis-subjektivis, ia berfokus pada praktik, yang dilihat sebagai hasil dari hubungan dialektis antara struktur dan agensi. Praktik-

praktik tidak ditentukan secara objektif, juga bukan produk kehendak bebas. Beberapa pemikirannya yang penting adalah habitus dan kekerasan simbolik.

Habitus merupakan struktur-struktur mental atau kognitif melalui mana orang berurusan dengan dunia sosial (Ritzer, 2011). Orang dikaruniai dengan serangkaian skema yang diinternalisasi untuk merasakan, mengerti, mengapresiasi, dan mengevaluasi dunia sosialnya. Melalui skema tersebut, orang menghasilkan praktik. Secara dialektis, habitus merupakan produk internalisasi struktur-struktur dunia sosial. Habitus memproduksi dan diproduksi oleh dunia sosial. Praktik dengan dasar nilai budaya *Jalo Loyota* dan *gambangji mao* sudah mejadi habitus masyarakat dalam memilih bentor sebagai moda transportasi sehari-hari dalam masyarakat Gorontalo.

Praktik ini termanifestasi dalam sistem nilai budaya merupakan tingkat yang paling tinggi dan paling abstrak dari adat-istiadat. Hal itu disebabkan karena nilai-nilai budaya merupakan konsep-konsep mengenai apa yang hidup dalam alam pikiran sebagian besar dari warga sesuatu masyarakat mengenai apa yang mereka anggap bernilai, berharga, dan penting dalam hidup, sehingga dapat berfungsi sebagai suatu pedoman yang memberi arah dan orientasi kepada kehidupan para warga masyarakat bersangkutan.

Walaupun nilai-nilai budaya berfungsi sebagai pedoman hidup manusia dalam masyarakat, tetapi sebagai konsep, suatu nilai budaya mempunyai ruang lingkup yang luas, dan biasanya sulit diterangkan secara rasional dan nyata. Namun, karena sifatnya yang umum, luas dan tidak kongkrit itu, maka

nilai-nilai budaya dalam suatu kebudayaan berada dalam daerah emosional dari alam jiwa para individu yang menjadi warga dari kebudayaan bersangkutan. Kecuali itu, para individu, sejak kecil telah diresapi dengan nilai-nilai budaya yang hidup dalam masyarakatnya, sehingga konsep-konsep itu sejak lama telah berakar dalam alam jiwa mereka. Itulah sebabnya, nilai-nilai budaya dalam suatu kebudayaan tidak dapat diganti dengan nilai-nilai budaya yang lain dalam waktu yang singkat.

Dalam tiap masyarakat, baik yang kompleks maupun yang sederhana, ada sejumlah nilai budaya yang satu dengan lainnya berkaitan hingga merupakan suatu sistem, dan sistem itu sebagai pedoman dari konsep-konsep ideal dalam kebudayaan memberi pendorong yang kuat terhadap arah kehidupan warga masyarakatnya.

B. Arena Mata Pencarian Bagi Tukang Bentor

Memaknai Kota Gorontalo sebagai ruang tidak semata dimaknai sebagai sebuah konstruksi fisik sebagaimana orang-orang arsitek memahaminya. Dalam hal ini, ruang ruang dipahami sebagai ruang sosial yang memiliki kaitan erat dengan realitas sosial yang melingkupinya, ruang sosial sebagaimana dikatakan oleh Lefebvre (Schmid, 2008) bahwa memahami ruang berarti memisahkan pemahaman tentang ruang sebagai realitas independen yang ada menentang konsep produksi ruang, bahwa ruang secara fundamental selalu terkait dengan realitas sosial, oleh karenanya ruang

“dalam dirinya sendiri” tidak pernah mampu menemukan posisi awal epistemologisnya. Ruang tidak ada “ dalam dirinya sendiri”, dia selalu diproduksi. Hal ini berarti bahwa ruang sebagai ruang-ruang representasi yang memiliki keterikatan pengalaman *sub-conscious* dari ruang melalui citra dan simbol yang dianggap ekuivalen terhadap pengaruh realitas dalam mengkondisikan kemungkinan-kemungkinan untuk bertindak (*action*). Hal ini 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. Dalam pemahaman seperti ini, ruang yang didiami dan dialami oleh mereka yang tidak secara langsung terlibat dalam menghasilkan bangunan (*spatial practices*) atau gagasan tentang ruang (*representations of space*) - paling tidak memakai ruang – turut mengambil peran 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.

Bagi tukang bentor, Kota Gorontalo dimaknainya sebagai arena, tempat atau lokus untuk menawarkan jasa dalam sistem transportasi perkotaan. Kota Gorontalo khususnya jalan rayanya dimaknai oleh tukang bentor sebagai

'ruang kerjanya' dalam menghasilkan uang atau penghasilan ekonomi. Jalan raya dalam konteks ini berubah pemaknaannya yang tidak lagi dipandang sebagai sarana transportasi belaka tetapi sebagai ruang kerja bagi tukang bendor.

Jika ditelusuri lebih dalam, jalan raya sebagai ruang kerja bagi tukang bendor memiliki 'aturan-aturan yang sejatinya dipahami dan dipraktikkan oleh tukang bendor seturut dengan pengalaman-pengalaman yang berupa kebiasaan yang mereka praksiskan selama ini. Tidak sebagaimana umumnya sistem kerja yang ada di perkantoran yang memberlakukan aturan-aturan tertulis yang secara ketat mengatur pola kerja para pekerjanya, jalan raya sebagai ruang kerja tukang bendor menerapkan aturan berdasarkan kebiasaan yang terinternalisasi berdasarkan apa yang dialami selama mereka mengantar dan menjemput penumpangnya. Tentang apa yang pantas dan tidak pantas dilakukan di jalan raya, tukang bendor mempraktikkannya berdasarkan pengetahuan-pengetahuan dan pengalaman yang dianggapnya berlaku diantara mereka sesama tukang bendor dan para pengguna jalan lainnya.

Pada tataran ini, antara tukang bendor dengan pengguna jalan lainnya memiliki pemahaman yang setidaknya sama tentang jalan raya. Dalam relasi antara tukang bendor, pedagang, pembeli, anak sekolah, pekerja kantoran, buruh, tukang parkir, polisi lalu lintas, dinas perhubungan terbangun relasi sosial yang membentuk pola tentang bagaimana mereka memaknai dan memperlakukan jalan raya sebagai sebuah hal yang sarat dengan 'aturan-

aturan yang tidak tertulis. Dalam hubungan ini, aturan-aturan yang tidak tertulis ini merupakan struktur, sebuah objektivisme, realitas sosial yang pada titik tertentu mengatur apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh penggunanya. Struktur yang terbentuk antara relasi sosial yang ada menghadirkan praktik-praktik yang kecenderungannya terkadang menyimpang dari aturan yang secara hukum formal tidak boleh dilakukan. Pada titik ini, sebagaimana yang dikatakan oleh Bourdieu bahwa aktor pada titik tertentu melakukan praktik sosialnya berdasarkan pada habitus yang dimilikinya.

Memakai pendekatan Bourdieu (1977) dalam memaknai tentang apa yang dipraktikkan oleh tukang bendor yang terkadang 'menyalahi' aturan-aturan lalu lintas hal yang perlu diperhatikan adalah sejauh mana tukang bendor memperlakukan jalan-jalan raya yang ada di Kota Gorontalo sebagai sebuah ranah yang saling berkaitan satu sama lainnya.

Jalan raya yang dimaknai sebagai ruang kerja oleh tukang bendor sebagai aktor yang sebisa mungkin bisa menghasilkan nilai ekonomis bagi kehidupan tukang bendor. Dalam pemaknaan seperti ini, tukang bendor tentunya memiliki hubungan yang semestinya membangun hubungan yang bernilai positif diantara sesama pengguna jalan lainnya. Hal ini berarti antara tukang bendor harusnya menjalin relasi yang sifatnya dialektis antara pengguna jalan lainnya termasuk dalam usahanya untuk memaknai jalan raya sebagai sumber penghasilan. Dalam pemahaman yang sama ini, sayangnya terkadang apa yang dilakukan oleh tukang bendor atau pengguna jalan lainnya melanggar

kepentingan-kepentingan publik sehingga relasi sosial yang terjadi kadang timpang dalam mempergunakan jalan raya sebagaimana mestinya. Pak Usman dalam wawancaranya dengan saya mengatakan bahwa dalam praktiknya, tukang bentor harusnya mengoperasikan bentornya di jalan raya dengan baik dan taat pada aturan lalu lintas yang ada sehingga lalu lintas bisa berjalan dengan tertib.

Jalan raya sebagai ruang kerja tukang bentor memiliki aturan-aturan yang secara tegas mengatur tentang bagaimana seharusnya para penggunanya berkendara dengan tertib sehingga keselamatan dan kenyamanan selama berkendara terjaga. Oleh Polantas yang saya wawancarai mengatakan bahwa rerata pengguna jalan memahami aturan berlalu lintas, hanya saja atas adanya kepentingan-kepentingan tiap penggunanya yang masing-masing berberda sehingga memungkinkan terjadinya pelanggaran-pelanggran. Dimaklumi bahwasanya setiap kepentingan memiliki setidaknya nilai ekonomis yang terkadang atas nilai ekonomis ini memungkinkan tiap aktor dari pengguna jalan melanggar struktur yang telah terbangun selama ini. Tukang bentor yang selama ini berkendara dengan bentornya tidak luput dari pelanggaran-pelanggran ini disebabkan karena adanya dorongan-dorongan untuk pemenuhan ekonomi keluarganya. Hanya saja, dalam usahanya memenuhi kebutuhan ekonomi keluarganya itu mereka seolah menutup mata ketika diperhadapkan pada kondisi tertentu semisalnya masih kurangnya penghasilan didapatkan.

Yusran, Abduh dan tukang bentor lainnya yang menjadi informan saya dalam penelitian menyadari benar apa yang dilakukannya terkadang merugikan pengguna jalan lainnya. Yusran sebagai kepala keluarga dengan tiga orang anak yang menjadi tanggung jawabnya mengharuskan dirinya untuk bergelut di jalan raya sepanjang harinya selama 12 jam. Dalam usahanya tersebut, jalan-jalan protokol yang seharusnya tidak boleh dilalui oleh bentor terkadang dilangarnya pada jam-jam tertentu. Menurutnya, jika tidak melalui jalan protokol, meskipun separuhnya, ia dalam satu harinya akan kehilangan penumpang setidaknya dua hingga tiga orang penumpang. Hal tersebut tentunya akan mengurangi penghasilannya dalam sehari.

Sejalan dengan yang dikatakan Yusran tentang akan berkurangnya penghasilan jika ia tidak melanggar sedikit aturan lalu lintas, Abduh yang saya wawancarai juga memiliki alasan yang sama. Menurut Abduh, jalan-jalan protokol umumnya merupakan wilayah perkantoran yang tentunya potensi penumpang tinggi. Untuk mendapatkan penumpang, Abduh setidaknya harus melalui separuh dari jalan protokol yang tidak bisa dilalui bentor. Aturan tidak bolehnya dilalui bentor secara otomatis akan dilanggar oleh Pak Abduh.

Bagi aparat Dinas Perhubungan Kota Gorontalo sangat memahami pola kerja dari tukang bentor berkenaan pelanggarannya untuk beroperasi di jalan-jalan protokol. Pak Leo mengatakan bahwa tukang bentor dipahami mencari penghasilan keluarganya di jalan-jalan raya, hanya saja para tukang bentor ini dalam beroprasi mereka melanggar aturan untuk berada di jalan-jalan protokol

meskipun sekedar memotong jalan atau hanya melewati sebagian jalan protokol saja. Oleh karena jalan protokol merupakan wilayah perkantoran, sekolah dan Mall yang memungkinkan adanya kepadatan kendaraan khususnya di jam-jam tertentu dengan adanya bentor yang turut beroperasi didalamnya mau tidak mau kemacetan akan sulit dihindari.

Hal yang tidak bisa dihindari adalah keberadaan bentor di jalan-jalan protokol adalah imbas dari adanya 'ketergantungan' masyarakat Gorontalo yang menjadikan bentor sebagai salah satu sarana transportasi publiknya. Adanya anak-anak sekolah yang harus diantar atau pun dijemput di sekolahnya yang kebtulan sekolahnya berada di area jalan protokol mengharuskan tukang bentor harus melanggar 'sedikti' aturan. Atas pemahaman ini, oleh dinas perhubungan yang saya wawancara memberikan 'pemakluman' terhadap pelanggaran tersebut. Pemakluman ini menjadi sebuah keringanan atas dasar nilai 'kebersamaan' untuk mencari nafkah.

"kita sebagai aparat mau bertindak tegas sesuai aturan, tapi kasihan juga tukang bentornya tidak dapat uang. Ada aturan yang memang harus dipikir ulang karena kalo memang bentor sudah legal sebagai transportasi publik sebagaimana mobil angkutan antar kota yang bisa lewat jalan protokol yah bentor juga bisa harusnya lewat. Tapi karena aturannya memang bentor belum sah sebetulnya sebagai transportasi umum jadi kita ini sebagai petugas terkadang kasihan juga", (Malik, Wawancara, 2021)

Hal yang diungkapkan oleh Pak Malik sebagai salah satu aparat sejalan dengan yang dikatakan oleh Pak Usman selaku presiden IPB. Menurutnya pemerintah daerah seharusnya meninjau ulang tentang pelarangan untuk

beroperasi di sekitaran jalan protokol di Kota Gorontalo. Setidaknya ada izin yang diberikan kepada bentor untuk beroperasi di jam tertentu di jalan protokol.

“seharusnya itu ada izin dari pihak terkait kalo bentor bisa beroperasi di jalan-jalan protokol, kan sekedar mengantar dan menjemput penumpang saja, kita pake jalan protokol tidak sepanjang jalan protokol, kami hanya memotong saja biasanya kemudian mengambil jalan lainnya yang tidak ada larangan untuk diallui. Kan kalo misalnya antara jam tujuh sampe jam delapan pagi dan jam empat sampai jam lima sore kami bisa mengantar dan menjemput anak sekolah, itu baru adil sebetulnya, karena kalo alasan macet, pasti macet kalo jam begitu, kan lagi sibuk-sibuknya orang. Para orang tua juga tidak harus ke sekolah anaknya lagi toh”, (Usman, wawancara, 2021)

Sebagai ruang kerja, bagi tukang bentor jalan raya memiliki potensi untuk menghasilkan uang jika dipahami sebaik-baiknya. Karenanya tiap tukang bentor yang berperan sebagai salah aktor dalam menggunakan jalan raya harus memiliki pengetahuan-pengetahun yang baik dalam memahami pola prilaku yang dipraktikkan calon penumpangnya dalam aktivitas kesehariannya. Kemahiran dalam membaca keberadaan calon penumpang yang banyak menjadi salah satu faktor kesuksesan tukang bentor dalam mendapatkan hasil ekonomi yang banyak. Ibaratnya seorang nelayan, memahami area tangkap yang banyak, keadaan arus, angin, kelengkapan kapal menjadi kunci sehingga ikan banyak yang tertangkap.

Umumnya, tukang bentor sudah memiliki pengetahuan tentang wilayah mana yang harusnya menjadi ruang kerjanya. Dalam pemahaman itu, ia akan membuat pola yang teratur dalam mempraktikkan apa yang dipahaminya. Menentukan jam berangkat, rute dan titik lokus yang tepat menjadi strategi

yang harus dimiliki tukang bentor. Kapan waktunya harus menunggu penumpang dan mengikuti antrian yang diistilahkan 'buang angin' juga harus dipahami secara mumpuni oleh tukang bentor. Dalam kenyataan seperti ini, kemampuan untuk memahami realitas sebagai tukang bentor harus benar-benar dimiliki oleh tukang bentor khususnya bagi tukang bentor yang baru memulai usahanya.

Abduh sebagai tukang bentor yang baru, banyak belajar dari Pak Usman dalam memahami pola aktivitas masyarakat Gorontalo. Dalam beroparsi di jalan raya, seorang tukang bentor harus memiliki kematangan dalam soal rolling dan menunggu penumpang, salah waktu berarti hilang satu penumpang. Abduh menjelaskan kepada saya bahwa menunggu penumpang di pasar misalnya harus tepat waktunya, karena kedisiplinan dalam mengatur waktu harus benar-benar dimiliki oleh tukang bentor.

Dalam praktiknya, tukang bentor sebagaimana yang saya lihat memang memiliki kedisiplinan yang terbilang cukup tinggi. Mereka umumnya telah berangkat dari tempat tinggalnya pukul 06,00 paling telat pukul 06.30 baik mereka yang memiliki langganan anak, sekolah, pekerja kantoran, pedagang pasar atau pun mereka yang tidak memiliki langganan. Bagi mereka yang memiliki langganan anak sekolah mereka biasanya akan mengantar anak sekolah langganannya dan akan mencari penumpang lainnya di jalan yang dilaluinya untuk mangkal. Bagi mereka yang tidak memiliki langganan, akan standby di sekitaran kompleks atau pemukiman masyarakat. Menurut, Pak

Salam, akan selalu ada penumpang di jam-jam tertentu semisalnya pagi di jam enam hingga sepuluh pagi diakrenakan di jam-jam tersebut merupakan waktu bagi masyarakat gorontalo untuk beraktivitas. Menurutny, hanya tukang bentor yang malas saja yang bangun kesiangan yang berpendapat bahwa untuk mendapatkan penumpang di Gorontalo adalah hal yang sulit.

C. Relasi Antara Bentor, Tukang Parkir, dan Pengunjung Pasar

Prins dan Nas (1983) dalam artikelnya yang berjudul “The Struggle for The Third World City” mengemukakan bahwa semua kegiatan manusia harus menggunakan ruang. Hubungan-hubungan sosial dibangun di atas landasan struktur ruang (*spatial structure*), dan hubungan-hubungan ini, demikian juga struktur ruang, selalu dilanda ketegangan. Pemikiran tersebut menjadi landasan dasar dalam menganalisis penggunaan ruang-ruang perkotaan. Semakin banyak individu atau kelompok ingin mengakses ruang yang sama, maka semakin tinggi ketegangan yang melanda kawasan ruang tersebut. Jika kota diasumsikan sebagai ruang yang paling banyak diminati oleh manusia maka ketegangan di kota jauh lebih besar dan lebih intensif jika dibandingkan dengan tempat lain.

Upaya tukang bentor di Kota Gorontalo untuk mendapatkan tempat parkir terkendala dengan ketidakmampuan mereka untuk mendapatkan ruang yang memadai dan legal, serta ketidakmampuan mereka untuk membangun jejaring antara sesama pengguna jalan dan khususnya bagi pihak terkait dalam

hal ini tukang parkir dan Dinas Perhubungan. Oleh karena itu, jika di pusat-pusat perbelanjaan seperti Mall dan Pasar-pasar tradisional di Kota Gorontalo ditemukan masih banyaknya bentor yang parkir secara serampangan pada jam-jam tertentu merupakan konsekuensi dari belum ditemukannya kata sepakat dalam hal pengaturan parkir bagi bentor. Meskipun demikian, pada kenyataan yang ada, selalu saja ada mekanisme yang mengkondisikan adanya kesepahaman antara pengguna jalan dalam hal ini bentor dengan pihak terkait (Perusahaan Daerah Parkir dan Dinas Perhubungan) dalam pengelolaan area parkir.

Memaknai jalan-jalan raya khususnya yang berkaitan dengan area parkir, bagi tukang bentor merupakan arena bagi mereka untuk mendapatkan penumpang. Area parkir dalam konteks ini tidak sekedar sebagai area yang sifatnya diam, tidak menghasilkan apa-apa. Bagi tukang bentor, memarkir untuk sementara bentornya adalah bagian dari kerja atau kegiatan yang menghasilkan nilai ekonomis. Di saat mereka memarkir bentornya, di saat itu tukang bentor berharap akan adanya penumpang yang akan menggunakan jasanya saat bentornya di parkir. Oleh karena itu, dalam pemahaman budaya tukang bentor, memarkir bentor - di pusat-pusat perbelanjaan semisal pasar, di pusat-pusat perkantoran, sekolah adalah memiliki nilai ekonomi atau sama dengan uang.

Pada kenyataan seperti ini, tidak hanya bentor yang menjadikan area parkir sebagai arena untuk mendapatkan uang, namun ada juga aktor-aktor

lain yang memaknai area parkir sebagai uang. Mereka-mereka itu adalah tukang parkir dan pengunjung. Pengunjung dalam ahl ini adalah mereka yang memarkir kendaraannya untuk melakukan kegiatan ekonomi.

Tak jarang antara tukang parkir dengan tukang bentor atau dengan pengunjung lainnya saling mengklaim bahwa suatu tempat adalah 'miliknya'. Pada proses saling mengklaim tempat ini biasanya terjadi ketegangan-ketegangan yang ujungnya mengakibatkan ketidaknyamanan diantara mereka. Oleh tukang bentor, sebenarnya area parkir yang tersedia memang disadarinya sebagai area yang diperuntukkan bagi para pengunjung untuk memarkir kendaraannya, namun atas alasan bahwa mereka tidak akan lama di area parkir, tukang bentor biasanya akan bertahan meskipun ia telah dilarang oleh tukang parkir untuk berada di area parkir.

Menurut informan, perselisihan antara tukang bentor dengan tukang parkir biasanya diakibatkan tidak adanya salaing pengertian antara tukang bentor dengan tukang parkir, Umumnya, perselisihan itu lebih pada tidak adanya setoran yang diberikan ke tukang parkir sedangkan bagi tukang parkir sendiri area parkir juga merupakan ranah bagi mereka untuk mendapatkan uang. Tidak adanya setoran atau pembayaran yang dikenakan bagi bentor yang parkir memang tidak ada aturan yang secara tegas mengaturnya hanya atas kesukarelaan dari tukang bentor saja yang biasanya memberikan semacam setoran bagi tukang parkir. Tukang bentor beranggapan, jika mereka harus membayar tiap kali mereka menunggu penumpang di area parkir,

penghasilan mereka akan berkurang. Sebagaimana diketahui dalam satu harinya, bagi tukang bentor yang biasanya menunggu penumpang di pusat perbelanjaan biasanya lima hingga tujuh kali akan standby di area parkir untuk menunggu penumpang, jika mereka harus membayar setiap kalinya sebesar Rp. 2.000 maka ia harus merelakan penghasilannya berkurang, setidaknya senilai dengan dua orang penumpang. Demikian halnya dengan tukang parkir, mereka area parkirnya akan mengurangi penghasilannya.

Dalam kondisi demikian itu, adanya kesepakatan tentang nilai ekonomi akan ruang kota menjadi pegangan untuk lahirnya saling pengertian antara tukang bentor dengan tukang parkir berupa konsekuensi logis yang ditanggung oleh tukang parkir untuk memberikan sebagian penghasilannya kepada tukang parkir meskipun pemberian itu tidaklah bersifat rutin dan memaksa.

Belum adanya aturan tentang area parkir bagi tukang bentor menjadi salah satu kendala bagi penataan ruang di Kota Gorontalo. menyikapi hal tersebut, tukang bentor biasanya membuat pengaturan sendiri dengan menjadikan lahan-lahan kosong yang tidak terlalu mengganggu pengguna jalan lainnya. Selain itu, memilih lahan kosong tersebut untuk menghindari perselisihan dengan tukang parkir setidaknya dengan adanya lahan kosong yang belum diklaim sebagai tempat parkir yang 'sah' oleh tukang parkir tidak mengurangi penghasilan di antara kedua belah pihak.

Hal lain yang dimungkinkan dengan langkah yang ditempuh oleh tukang bontor tersebut memungkinkan bagi pengguna jalan khususnya bagi para pengunjung pasar atau pusat perbelanjaan lainnya tidak terganggu kenyamanannya baik dikala berkendara ataupun disaat ingin memarkir kendaraan.

Melihat apa yang terjadi di pasar-pasar tradisional yang ada di Gorontalo dalam hal bagaimana tukang bontor membuat mekanisme kerjanya merupakan tindakan-tindakan yang berkesadaran atau sebagaimana yang dikatakan oleh Bourdieu (1990) sebagai praktek. Konsep praktek ala Bourdieu ini dipahami sebagai penolakan terhadap dominasi objektivisme terhadap subjektivisme. Dalam kerangka ini, Bourdieu ingin menyampaikan bahwa seorang individu atau aktor adalah dipengaruhi oleh strukturnya, tetapi juga individu tersebut bebas untuk bertindak sesuai dengan keinginannya. Sehingga disini yang menentukan praktek atau tindakan individu adalah ranah dimana ia berada dan habitus masing-masing individu.

Dalam kerangka pemikiran Bourdieu tentang praktek hal yang patut dicermati adalah adanya kesaling pengaruh antara struktur dengan aktor. Dalam konsep strukturnya, Bourdieu menekankan bahwa dalam kehidupan sosial masyarakat, struktur sangat dominan dalam mempengaruhi Agen. Individu pada dasarnya sangat dominan dipengaruhi struktur dalam kehidupannya. Akan tetapi Agen juga bisa berperan dalam mempengaruhi struktur dalam kemasyarakatan, akan tetapi tidak sepenuhnya bisa lepas dari

struktur yang ada. Jadi adanya hubungan timbal balik disini, yaitu struktur yang mempengaruhi agen, dan agen mempengaruhi struktur. Struktur disini bersifat sebagai genetik/ bawaan.

Dengan memakai pandangan praktik yang diketengahkan Bourdieu ini, antara tukang bentor, tukang parkir, pengunjung lainnya beserta segenap struktur nilai yang ada menunjukkan relasi yang saling mempengaruhi satu sama lainnya yang pada titik tertentu menciptakan struktur baru dan relasi sosial yang baru. Struktur baru yang terbentuk tersebut tidak akan berlaku statis namun akan selalu melalui dinamika antara aktor-aktor yang berperan di dalam struktur. Pada titik ini, Giddens (1984) menjelaskan tentang sifat dualitas struktur yang berarti bahwa struktur menjadi medium sekaligus sebagai hasil dari tindakan-tindakan dari aktor yang diorganisasikan secara berulang. Hal ini berarti properti-properti struktural tidak berada di luar tindakan tetapi sangat terkait dalam produksi dan reproduksi tindakan-tindakan yang dilakukan. Struktur akan senantiasa diciptakan, dipertahankan dan diubah berdasarkan tindakan-tindakan para aktor dimana tindakan-tindakan tersebut diberi bentuk yang bermakna melalui kerangka struktur.

D. Perebutan Ruang Antar Moda Transportasi

Di Kota Gorontalo, sarana transportasi yang umumnya digunakan adalah becak, bendi, angkutan umum, bentor dan ojek. Sebelum massifnya bentor digunakan di Gorontalo, becak, bendi dan kendaraan umum merupakan

sarana yang paling banyak digunakan. Di tahun 2000 awal, dengan adanya beberapa bentor, moda transportasi seperti bendi dan becak mulai ditinggalkan. Hal ini disebabkan oleh dua kondisi yaitu *pertama* masyarakat cenderung untuk memilih bentor dengan alasan bisa menjangkau gang-gang atau Lorong-lorong kecil, mudah ditemukan, murah, bisa memuat barang yang lebih banyak dan privacy masyarakat tidak terganggu. Kondisi *kedua* adalah banyaknya tukang becak dan kusir bendi yang beralih profesi menjadi tukang bentor.

Dalam kondisi demikian, hal yang tidak bisa dielakkan adalah masalah yang terkait dengan memperebutkan penumpang, rute dan area parkir antara tukang bentor dengan moda transportasi lainnya. Sebagai usaha dalam perebutan penumpang dengan moda transportasi lainnya, tukang bentor memiliki potensi yang lebih unggul dibandingkan mode transportasi lainnya. Terhadap becak misalnya adanya hal-hal yang menyangkut moralitas khususnya berkaitan dengan rasa iba terhadap tukang becak yang harus mengayuh jauh untuk mendapatkan penghasilan ekonomi. Sebagaimana yang dikakatan oleh Ibu Novie, rasa iba, kasihan, membuat dirinya lebih memilih bentor dibandingkan becak.

“Kasihan, apalagi kalo tukang becaknya sudah berumur, harus mendorong, mengayuh, kalo bentor kan ada mesin yang gerakkan, jadi mau tua mau muda sama saja”, (Novie, wawancara, 2021).

Hal serupa dikatakan oleh Ibu Nur kepada saya, menurut Ibu Nur, tukang becak umumnya yang ada di Kota Gorontalo rerata usianya sudah tua, dengan usia yang tua tersebut harusnya mereka sudah berada di rumah dan tak perlu lagi beraktivitas.

Tukang becak yang beralih menjadi tukang bentor juga merasakan kelebihan bentor dibandingkan becak kayuh khususnya terkait dengan efektivitas dan efisiensi. Bagi mereka, dengan mengayuh becak, mereka hanya bisa mendapatkan penumpang lima dalam seharinya, maksimal tujuh, itu pun di waktu-waktu tertentu saja. Hal ini disebabkan karena dalam satu kali pengantaran dengan menggunakan becak memerlukan waktu yang lebih lama sehingga untuk mendapatkan penumpang selanjutnya membutuhkan waktu ekstra. Sangat berbeda jika menggunakan bentor yang digerakkan oleh mesin. Dalam beroperasi, misalnya dalam mengantar penumpang dari satu titik ke titik lainnya hanya membutuhkan waktu lima hingga tujuh menit dalam radius tiga kilometer. Jika dibandingkan antara becak kayuh dengan becak motor maka sangat jelas perbedaan waktu yang dibutuhkan. Artinya adalah dalam seharinya bentor bisa mendapatkan penumpang dua kali lipat dibandingkan dengan becak.

Adanya perbedaan ini, becak kayuh yang tadinya menjadi moda transportasi umum di Kota Gorontalo pelan semakin hilang digantikan oleh becak motor. Hilangnya becak kayuh di Gorontalo bukan semata karena penumpang beralih ke moda transportasi lainnya tapi lebih kepada kesadaran

diskursif (Giddens, 1984) tukang becak sendiri. Kesadaran diskursif ini sebagaimana yang dikatakan oleh Giddens sebagai bentuk ekspresi sang aktor tentang kondisi sosial khususnya kondisi-kondisi dari tindakannya sendiri.

Sebagaimana becak, kendaraan umum (mikrolet) dan ojek juga mengalami hal senasib meskipun keberadaan mikrolet dan ojek masih tetap eksis. Mikrolet masih tetap eksis di Gorontalo dikarenakan ia didukung oleh aturan-aturan lalu lintas yang memang merupakan sarana transportasi yang legal. Sebagai moda transportasi yang legal, mikrolet memiliki rute yang jelas sehingga bagi masyarakat umum masih menjadikannya sebagai sarana transportasinya. Hanya saja, kendala yang dirasakan oleh masyarakat terhadap mikrolet adalah *pertama* mikrolet tidak bisa mengantar penumpang hingga ke tempat tujuan utama yang diinginkan dituju oleh penumpang. *Kedua* adalah dikarenakan mikrolet memiliki rute tertentu, ia biasanya menunggu penumpangnya penuh dulu baru berangkat. Hal ini yang membuat penumpang biasanya tidak betah berlama-lama menunggu, terlebih lagi jika penumpang ingin berangkat beraktivitas. *Ketiga* adalah mikrolet membawa penumpang yang tujuannya berbeda yang tentunya berdampak pada seringnya ia singgah menurunkan dan mengambil penumpang. *Keempat* adalah penumpang berdempetan satu sama lainnya sehingga bagi perempuan merasa risih berdempetan terlebih lagi jika harus berdempetan dengan lelaki yang bukan muhrimnya. *Kelima* adalah dikarenakan penumpangnya yang beragam,

terkadang ada saja yang melakukan aktivitas di atas mikrolet yang mengganggu penumpang lainnya, semisalnya merokok.



Gambar 13. Mangkal Berdampingan Bendi Menunggu Penumpang

Untuk moda transportasi bendi, selain semakin berkurangnya bendi di Kota Gorontalo, masyarakat lebih memilih bentor dikarenakan bendi sebagai moda transportasi yang digerakkan oleh kuda membuat penumpangnya kurang nyaman akibat bau dari kotoran kuda yang biasanya membuang kotoran disaat beroperasi di jalan. Oleh Pak Akmal, seorang warga Gorontalo yang saya wawancarai mengatakan bahwa bendi dulunya sebagai moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat, seiring waktu bendi digantikan

bentor dan kendaraan umum lainnya. Menurutnya hal yang cukup mengganggu ketika naik bendi adalah bau kotoran kuda yang biasanya tidak dibersihkan oleh kusirnya. Hal ini yang membuat bendi tidak lagi digunakan dan masyarakat lebih memilih bentor.

Moda transportasi yang masih terbilang digunakan secara massif oleh masyarakat Gorontalo selain bentor adalah ojek motor. Keberadaan ojek motor baik yang konvensional maupun yang sudah menggunakan aplikasi gojek atau grab masih menjadi sarana transportasi yang layak digunakan. Hanya saja, bagi sebagian masyarakat dibandingkan menggunakan ojek motor, mereka lebih memilih bentor dikarenakan bentor lebih memungkinkan masyarakat mendapatkan privasi pada saat berkendara sehingga membuatnya lebih nyaman.

Dalam kenyataan yang saya ungkapkan di atas menyangkut pilihan-pilihan masyarakat terhadap moda transportasi dalam rangka mendapatkan penumpang terlihat bahwa terjadi proses pemilihan moda transportasi berdasarkan kenyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Di titik ini terjadi praktik yang sifatnya saling mengisi satu sama lain. Masyarakat memilih bentor dibandingkan moda transportasi lainnya disebabkan karena bentor memiliki nilai lebih dibandingkan moda transportasi lainnya. Dari sini, apa yang dipahami masyarakat bahwa bentor menghadirkan kenyamanan bagi penumpangnya disambut dengan pelayanan-pelayanan dari tukang bentor untuk semakin disukai oleh masyarakat.

Tukang bentor begitu tahu apa yang dibutuhkan penumpang sehingga mereka menyediakan pelayanan yang maksimal kepada penumpangnya. Berusaha untuk tampil rapi, necis, dan harum merupakan bentuk dari proses belajar mereka dalam rangka pelayanan kepada penumpang. Bersikap ramah, membantu penumpang untuk mengangkat barangnya juga merupakan salah satu hal yang mendapat penilaian positif dari masyarakat Gorontalo.

Perebutan akan penumpang antar moda transportasi di Gorontalo menunjukkan sesuatu hal yang tidak memerlukan urat leher menegang atau memunculkan perselisihan, meskipun tidak menutup kemungkinan ada juga kejadian-kejadian yang sifatnya negatif terjadi. Biasanya hal yang terjadi adalah pelanggaran-pelanggaran bagi bentor untuk mengambil atau mengantar penumpang di wilayah-wilayah yang merupakan tempat mangkalnya ojek atau becak. Hal ini terjadi di masa awal-awal beroperasinya bentor. Namun pada saat ini, berdasarkan pengamatan dan wawancara yang saya lakukan kejadian seperti ini jarang bahkan tidak terjadi lagi.

E. Bentor Konvensional Versus Bentor *Online*

Layanan *online* sendiri merupakan suatu layanan dengan teknologi berbasis internet skala lokal, nasional, maupun internasional. Layanan tersebut memberikan keleluasaan untuk mendapatkan apa yang dibutuhkan dan inginkan tanpa harus mengeluarkan tenaga, waktu, dan biaya yang berlebih. Selain itu, dengan layanan online, menjadi lebih mudah dalam

bertransportasi kemanapun dan darimanapun. Salah satu layanan *online* yang ada sekarang adalah layanan antar jemput secara *online* atau layanan transportasi *online*.

Sekarang ini di Gorontalo terdapat bentor *online*, yang setiap harinya menunggu penumpang lewat *smartphone* atau gawai. Tahun 2018 merupakan awal terjalannya kerjasama bentor dengan Grab dan Gojek. Kerjasama ini mengakibatkan adanya dua di moda transportasi bentor, yaitu bentor konvensional dan bentor online.

Berbeda dengan bentor konvensional yang harus menunggu ataupun berkeliling untuk mendapatkan penumpang. Bentor online kebanyakan hanya menunggu Handphone berbunyi sebagai penanda adanya penumpang. Kemudahan ini, memungkinkan bagi tukang bentor yang telah menggunakan aplikasi Gojek atau Grab menunggu penumpangnya di sekitaran mereka tinggal. Meskipun demikian, tukang bentor tetap harus bergerak mencari arena untuk mendapatkan penumpang yang lebih banyak. Dalam hal ini, menunggu penumpang di area sebelum adanya kerjasama dengan Gojek dan Grab tetap dilakukan. Bahkan ada juga tukang bentor yang 'mematikan' aplikasinya untuk sementara waktu dikarenakan penumpang biasanya ketika di pasar tidak sempat lagi membuka aplikasi Gojek atau Grabnya hanya sekedar untuk memesan bentor online.

Salah satu kemudahan bagi masyarakat Gorontalo semenjak adanya bentor online adalah cara bertransaksi dengan penumpang. Bentor *online* tidak

menjalani proses tawar menawar karena sudah terpatok tarif lewat aplikasi *online*. Hal ini bagi para pekerja kantoran dan anak sekolah yang berburu waktu tidak perlu lagi membuang waktu hanya sekedar untuk menawar harga. Hanya saja, tarif bentor online meskipun pada dasarnya murah masih saja dianggap oleh masyarakat tinggi. Jika menggunakan bentor konvensional, dengan adanya tawar menawar harga, jarak yang dianggap jauh pun bisa bertarif murah. Hal ini disebabkan karena adanya hubungan yang selama ini terjalin antara penumpang dengan tukang bentor. Hal yang saya dapatkan selama melakukan penelitian khususnya bagi bentor perumahan rata-rata mereka memiliki langganan sehingga dalam hal transaksi antara penumpang dengan tukang bentor tidak perlu lagi melakukan tawar menawar untuk satu tujuan. Oleh Ibu Ika, ia masih memilih untuk mengendarai bentor konvensional dengan alasan adanya ikatan emosional dengan beberapa tukang bentor di sekitar rumahnya. Baginya, meskipun ada kemudahan untuk mengakses bentor online namun dikarenakan aplikasilah yang menentukan tukang bentor mana yang akan mengantar atau menjemputnya maka ia lebih memilih bentor konvensional.

“Saya lebih nyaman kalo pake bentor dekat rumah, sudah kenal, jadi bisa minta tolong diangkat barang, bisa ngobrol, kalo bentor online kan kita nda tau dia bagaimana tukang bentornya”, (Ika, wawancara, 2021)

Pada kenyataannya, meskipun ada kemudahan dengan adanya bentor online, masyarakat masih ada juga yang tetap bertahan untuk menggunakan

bentor konvensional. Begitupun dengan tukang bentor online yang masih terkadang tidak menggunakan aplikasinya.

Semenjak adanya bentor online, bentor konvensional masih tetap eksis, hanya saja dalam hal mendapatkan penumpang bentor konvensional terbilang kalah jika harus menunggu penumpang di wilayah kantor dan Mall. Hal ini disebabkan karena rerata calon penumpang yang berada di area tersebut merupakan masyarakat yang telah melek teknologi. Hal ini membuat para tukang bentor konvensional mau tidak mau beralih ke bentor online, setidaknya mereka memiliki aplikasi online agar tidak ketinggalan mendapatkan penumpang.

Dalam kenyataannya, antara bentor konvensional dengan bentor online tidaklah bisa dibedakan dengan menarik garis pemisah secara tegas. Hal ini dikarenakan bentor konvensional juga terkadang menggunakan aplikasi Gojek dan Grab demikian pula sebaliknya. Saya melihatnya ada sebetulnya pengetahuan yang terbangun di tukang bentor bahwa area untuk menunggu penumpang menentukan seperti apa tukang bentor harus bertindak. Apa yang dikemukakan oleh Yusran bahwa tempat menunggu penumpang merupakan faktor utama untuk menggunakan aplikasi online. Jika menunggu penumpang di area pasar tradisional maka bagi bentor online akan mematikan aplikasinya untuk sementara tapi jika mereka menunggu penumpang di area perkantoran, Mall, dan sekolah mereka umumnya menggunakan aplikasi.

Sebagai konsekuensi logis dari mematikan aplikasi adalah tukang bentor akan kehilangan poin yang berarti pula tukang bentor akan tidak mendapatkan bonus. Namun bagi tukang bentor yang memang sudah paham betul pola aktivitas masyarakat Gorontalo tidak terlalu peduli jika mereka tidak mendapatkan bonus, terlebih lagi bagi mereka yang memiliki langganan setiap harinya. Pak Syaiful yang merupakan salah satu tukang bentor senior di Gorontalo memiliki aplikasi Gojek, dalam kesehariannya, dia memiliki dua langganan anak sekolah untuk diantar dan dijemput. Pak Syaiful yang sehari-harinya mangkal di salah satu perumahan di Kota Selatan hanya menggunakan aplikasi Gojeknya di siang hari di sekitaran Gorontalo Mall. Menurutnya, tukang bentor harus pintar membaca kondisi kekinian, mereka harus tahu bagaimana ritme aktivitas masyarakat Gorontalo, jika tidak memahami itu, tukang bentor akan sulit mendapatkan penumpang. Disadari olehnya bahwa meskipun semakin canggihnya teknologi tetap saja teknologi tidak bisa membaca secara nyata apa yang terjadi di lapangan.

“Bayangkan saja, kalo kita mengantar penumpang ke suatu tempat, terkadang itu, tidak lama kemudian ada lagi penumpang yang kasi singgah kita, kalo pake aplikasi, biasanya kita lewati saja itu penumpang karena aplikasi tidak membaca kalo ada penumpang, atau biasa juga itu aplikasi tidak kasi kita penumpang padahal penumpang sudah di depan mata. Jadi saya itu, baru pake aplikasi kalo benar-benar mau tunggu penumpang di mall atau di dekat-dekat kantor saja, kalo cari penumpang sambil keliling-keliling saya biasanya matikan aplikasi saya, karena begtu tadi, ada penumpang depan mata tapi tidak bisa kita ambil”, (Syaiful, wawancara, 2021)

Senada dengan apa yang dikatakan oleh Pak Syaiful, Pak Malik sebagai masyarakat Gorontalo lebih senang tidak menggunakan aplikasi Gojeknya kalau sekedar ingin menggunakan bentor. Menurutnya lebih cepat mendapatkan bentor konvensional dibandingkan menggunakan bentor online.

“Kalau menunggu bentor online biasanya lama baru tiba, padahal bentor sudah ada dua kali lewat, jadi saya lebih senang itu berdiri saja di pinggir jalan, pasti ada bentor lewat”, (Malik, wawancara, 2021)

Sekaitan dengan pendapatan yang didapatkan baik bentor konvensional maupun bentor online, saya melihatnya tidak terlalu signifikan perbedaannya, meskipun bagi mereka yang telah menggunakan sepenuhnya aplikasi memiliki pendapatan yang sedikit lebih banyak dalam satu harinya. Namun bagi tukang bentor yang pintar memadukan pola kerja antara bentor konvensional dan bentor online akan mendapatkan penghasilan yang terbilang tinggi dibandingkan mereka yang bertahan pada satu model saja.

Sebagaimana yang dikatakan oleh Pak Syaiful, tukang bentor harus memiliki kemampuan untuk membaca ritme aktivitas masyarakat Gorontalo jika ingin mendapatkan penghasilan yang banyak. Dengan kemampuan membaca ritme, seorang tukang bentor tidak serta merta harus mematikan pola kerja yang selama ini mereka lakukan hanya karena adanya kemudahan untuk mendapatkan penumpang melalui kecanggihan teknologi. Hal yang tidak bisa dipungkiri adalah dengan menggunakan sepenuhnya aplikasi secara otomatis relasi-relasi sosial yang selama ini terbangun akan putus dengan sendirinya,

semisalnya pola langganan yang selama ini dijalankan oleh tukang bentor. Namun jika menggunakan kedua mekanisme kerja, bentor konvensional dan bentor online, tukang bentor akan mendapatkan keuntungan yang berlipat ganda.

Bagi informan yang juga sebagai presiden IPB, menyarankan pada anggotanya dan khususnya bagi tukang bentor yang menyewa bentornya untuk tetap menggunakan pola sebelumnya sembari menggunakan aplikasi. Hal ini ditekankan oleh informan agar kesejahteraan anggotanya semakin meningkat. Hal lain yang membuat informan menyarankan untuk menggunakan aplikasi adalah sebuah langkah maju agar bentor semakin mendapat pengakuan atau legitimasi dari masyarakat bahwasanya bentor di Gorontalo merupakan moda transportasi yang legal. Informan menyadari betul bahwa dengan adanya kerjasama antara bentor dengan Gojek dan Grab merupakan langkah baru agar pemerintah bisa lebih memperhatikan keberadaan bentor yang masih terkatung statusnya sebagai moda transportasi legal, meskipun pada dasarnya telah ada kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah menyangkut bentor. Namun menurut informan, aturan tentang bentor haruslah sepenuhnya mendapatkan kepastian hukum formal dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Munculnya berbagai dimensi yang bersifat informal di perkotaan mengindikasikan bahwa sistem yang ada tidak dirancang untuk mengakomodasi realitas-realitas sosial yang secara tiba-tiba mengemuka

dalam skala besar karena ruang kota yang memang terbatas. Terbatasnya ruang kota membawa konsekuensi bahwa penggunaan ruang yang berlangsung secara terus-menerus akan melibatkan ketegangan di antara sejumlah kelompok kepentingan karena tingginya permintaan akan ruang baik oleh perorangan maupun oleh kelompok tertentu. Oleh karena itu konflik yang menyangkut penggunaan suatu lokasi tertentu dapat timbul dengan mudah. Freek Colombijn (2006), mengemukakan bahwa persaingan untuk mendapatkan ruang di sini dianggap sebagai suatu perlombaan dan hadiahnya adalah ruang tersebut. Tidak semua pemain atau tim dalam perlombaan ini sama pentingnya, kelompok-kelompok yang paling strategis adalah yang paling berpengaruh, sedangkan sebagian besar anggota masyarakat yang lainnya harus menyesuaikan diri dengan keadaan supaya mereka dapat menemukan ruang (*niche*) untuk mereka.

Persaingan untuk mendapatkan ruang di kota biasanya melibatkan hampir semua unsur yang menginginkan atau berkepentingan atas ruang tersebut. Menurut Ramlan Surbakti (1996), untuk kasus-kasus kontemporer, sebagian besar perebutan ruang kota secara umum biasanya terjadi antara pemerintah kota dengan masyarakat, yang polanya cukup beragam.

McKenzi (1967) mengistilahkan proses perebutan ruang kota sebagai invasi atas ruang. Menurutnya proses invasi dibagi dalam tiga tingkatan, yaitu *initial stage* (tahap permulaan), *secondary stage* (tahap lanjutan), dan *climax stage* (tahap klimaks). Proses permulaan invasi ditandai adanya gejala

ekspansi geografis dari satu grup sosial dan kemudian menemui tantangan dari penduduk yang ada pada daerah yang terkena ekspansi. Pada tahapan lanjutan persaingan semakin seru yang kemudian diikuti proses *displacement* (perpindahan), *selection* (seleksi), dan *assimilation* (asimilasi). Intensitas proses *displacement*, *selection*, *assimilation* sangat ditentukan oleh sifat yang mengekspansi maupun yang diekspansi. Kelompok-kelompok yang terpaksa kalah bersaing akan menempati/mengadakan ekspansi ke wilayah lain yang lebih lemah dan kemudian akan diikuti oleh sukseksi baru. Pada saat terakhir tersebut akan tercapai tahapan klimaks. Tahapan klimaks dapat dicapai setelah tercapai *equilibrium* (keseimbangan) antar kelompok-kelompok yang saling bersaing untuk mendapatkan ruang tersebut. *Equilibrium* dapat tercapai ketika semua kelompok sudah mendapatkan bagiannya masing-masing dari ruang yang diperebutkan tersebut, walaupun hal tersebut sangat sulit terwujud.

Mengacu pada apa yang dijelaskan oleh McKenzi dalam rangka invasi ruang perkotaan khususnya dalam hal transportasi perkotaan, bentor sebagai moda transportasi di Gorontalo mau tidak mau harus memiliki strategi yang mumpuni agar mereka mendapatkan legitimasi dari masyarakat dan pemerintah daerah khususnya dinas terkait. Apa yang saya temukan di lapangan menunjukkan bahwa bentor dala rangka mendapatkan legitimasi dari masyarakat lebih banyak menempuh jalur membangun wacana tentang kebermanfaatan bentor bagi masyarakat. Ada dua wacana yang selalu mereka kontruksi dan reproduksi baik untuk masyarakat maupun bagi pemerintah

khususnya bagi dinas perhubungan dan polantas. Kedua wacana tersebut adalah *pertama* reproduksi wacana lapangan kerja dan *kedua* adalah reproduksi wacana kebutuhan transportasi.

F. Reproduksi Wacana lapangan Kerja

Keberadaan bentor sebagai moda transportasi umum sebenarnya ilegal, tapi karena bentor merupakan salah satu pekerjaan yang tentunya berdampak pada berkurangnya jumlah pengangguran, mau tidak mau kita sebagai pemerintah daerah memaklumi bentor untuk beroperasi.. Berdasarkan wawancara yang saya lakukan dengan Dinas Tenaga Kerja Kota Gorontalo, bentor memberikan peluang bagi masyarakat khususnya bagi mereka yang belum atau tidak memiliki pekerjaan tetap. Semenjak maraknya di pertengahan tahun 2000 an, masyarakat yang sebelumnya bekerja sebagai buruh upahan memilih untuk menyewa bentor bahkan ada yang memberanikan diri untuk membeli atau menyicil kendaraan untuk dijadikan bentor. Kemudahan untuk bekerjasama dengan juragan bentor sepanjang persyaratan utama semisal memiliki SIM terpenuhi, juragan bentor akan mengupayakan bagi masyarakat untuk usaha penyewaan bentor yang dimilikinya.

Semenjak adanya bentor, dalam kenyataan yang saya temukan di lapangan, selain menjadi tukang bentor, ada dua potensi lapangan kerja yang tercipta, yaitu *pertama* menjadi juragan bentor. Keberadaan bentor di Gorontalo, tidak semata bagi masyarakat kecil saja yang mendapatkan

peluang kerja atau penambahan penghasilan tetapi berlaku pula bagi mereka yang memiliki modal. Dengan modal yang dimiliki, para juragan membuat atau membeli bentor yang sudah jadi kemudian mempersewakannya kepada masyarakat yang sedang mencari pekerjaan. Pada titik ini, juragan sebagai pemilik modal melihat celah menyangkut bentor ini untuk peningkatan ekonomi keluarga mereka.

Data wawancara yang saya dapatkan bersama informan, menunjukkan bahwa di Gorontalo ada begitu banyak juragan bentor yang mempersewakan bentornya. Sayangnya data yang saya dapatkan tidak didukung oleh data sekunder dari dinas terkait. Hal ini disebabkan karena belum adanya aturan yang secara legal dari pemerintah sehingga pendataan bentor sebagai transportasi publik belum dilakukan. Namun, jika mengasumsikan bahwa bentor yang beroperasi di Gorontalo berjumlah sekitar 8.000 atau lebih, maka besar kemungkinan juragan bentor tidak terhitung lagi jumlahnya. Sebagai peneliti, saya membayangkan ada banyak pemasukan daerah sekiranya pendataan terhadap jumlah juragan bentor bisa terdata dengan baik. Sayangnya hal itu belum dilakukan oleh pemerintah daerah sehingga peluang untuk menambah pendapatan daerah tidak didapatkan dari penghasilan juragan bentor terlebih lagi bagi penghasilan tukang bentor.

Peluang kerja *kedua* yang tercipta dengan keberadaan bentor adalah terbukanya bengkel-bengkel pembuat dan perakitan bentor. Data yang saya dapatkan untuk di Kota Gorontalo ada sekitar 30 atau lebih bengkel bentor

yang beroperasi. Untuk setiap bengkelnya kurang lebih daya serap pekerjaanya tiga hingga lima orang. Hal ini berarti peluang kerja untuk 150 orang masyarakat Gorontalo terbuka lebar.

Terbukanya peluang kerja bagi masyarakat Gorontalo dengan keberadaan bentor menjadi 'senjata' bagi tukang bentor kepada pemerintah daerah dan dinas terkait yang membuatnya tidak bisa menampik kenyataan untuk segera 'melegalkan' bentor sebagai transportasi publik, setidaknya dengan adanya bentor pemasukan untuk pajak kendaraan di Gorontalo bertambah, meskipun pajak kendaraan tersebut masih dalam kategori pajak kendaraan pribadi.

Selama ini, tukang bentor dan juragan bentor dalam membayar pajak kendaraan masih dikenakan pajak kendaraan pribadi. Untuk mensiasati hal tersebut, di saat mereka akan membayar pajak kendaraan mereka akan membuka rumah-rumah bentornya sehingga yang tampak adalah kendaraan roda dua saja. Menurut informan, belum adanya ketetapan yang dikeluarkan oleh Pemerintah tentang bentor membuat para tukang bentor dan juragan bentor tidak berani membawa kendaraannya dalam bentuk bentor.

“Yah mau dibagaimanakan lagi, kalo kita bawa bentor ke kantor DLLJR, kan tidak mungkin, karena bentor termasuk roda tiga, sedangkan aturannya yang dikenakan pajak kendaraan kan Cuma roda, roda tiga belum ada aturannya”, (Usman, wawancara, 2021)

Dalam kondisi yang serba dilematis ini, 'terbukanya peluang kerja' bagi warga Gorontalo menjadi wacana yang terus menerus direproduksi oleh tukang bentor. Sebagai sebuah wacana, ia menjadi struktur pemahaman antara tukang bentor dengan dinas terkait yang pada titik ujungnya menjadi legitimasi untuk beroperasinya bentor di Kota Gorontalo. Atas wacana ini, antara pemerintah daerah dan tukang bentor mendapatkan keuntungan khususnya keuntungan finansial. Keuntungan bagi pemerintah daerah adalah adanya peningkatan pajak kendaraan dan bagi pelaku bentor (tukang bentor, pemilik dan pembuat bentor) mendapatkan penghasilan ekonomi.

Terbukanya peluang kerja, tentu saja berdampak pada pengurangan jumlah pengangguran. Namun sekali lagi data yang menunjukkan secara spesifik tentang pengurangan pengangguran disebabkan oleh adanya bentor tidak saya temukan. Namun keterangan dari BPS mengatakan bahwa peningkatan jumlah lapangan pekerjaan di tahun 2020 salah satunya karena adanya bentor yang beroperasi.

Tabel 13. Lapangan Pekerjaan di Kota Gorontalo

Lapangan Pekerjaan Utama	Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun Ke atas yang Bekerja Selama Seminggu Terakhir Menurut Lapangan Pekerjaan Utama dan Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Pertanian, Kehutanan, Perburuan, dan Perikanan	2474	109	2583
Industri Pengolahan	10924	5088	16012
Lainnya	47009	36050	83059
Jumlah	60407	41247	101654

Sumber: BPS Kota Gorontalo, 2021

Berdasarkan data tersebut di atas meskipun terlihat banyak penduduk Kota Gorontalo yang bekerja pada sektor pertanian, perburuan, perikanan dan industri pengolahan, tetapi pada situasi tertentu mereka menjadi tukang bontor sebagai mata pencaharian alternatif. Kemudian lapangan kerja lain, menurut informasi dari petugas Badan Pusat Statistik Kota Gorontalo adalah sebagian besar bekerja sebagai tukang bontor, hal ini dilakukan karena pekerjaan sebagai tukang bontor masih kategori umum dan mungkin hanya di Gorontalo pekerjaan sebagai tukang bontor banyak populasinya dibanding daerah lain di Indonesia.

G. Reproduksi Wacana Kebutuhan Transportasi

Wacana kedua yang kerap direproduksi untuk mendapatkan legitimasi berkenaan dengan bontor di masyarakat adalah wawacana tentang kebutuhan Transportasi. Jumlah penduduk yang semakin bertambah di Kota Gorontalo secara signifikan akan membutuhkan sarana transportasi. Kebutuhan sarana transportasi ini meniscayakan ketersediaan sarana transportasi yang dinilai bisa memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi penumpangnya.

Beberapa moda transportasi di Kota Gorontalo dengan memperbandingkannya dengan laju pertumbuhan penduduk dalam kenyataannya telah mencukupi. Terkait dengan bentor sebagai sarana transportasi publik, dinas perhubungan masih menyangsikan bentor sebagai moda transportasi publik yang bisa menjamin keselamatan bagi penumpangnya. Namun kesangsian dinas perhubungan ini tidak similar dengan apa yang dipahami oleh masyarakat umum. Oleh masyarakat Gorontalo, bentor sebagai sarana transportasi sangat membantu aktivitas keseharian mereka, terlebih lagi dengan adanya bentor online.

Sebagaimana yang telah saya tulis di bagian sebelumnya di disertai ini, masyarakat Gorontalo sudah banyak yang beralih dari moda transportasi lainnya ke bentor diakibatkan oleh beberapa alasan yang telah saya tulis sebelumnya. Oleh masyarakat, bentor merupakan sarana transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat. Hal ini memungkinkan bagi tukang bentor untuk mewacanakan bahwa keberadaannya merupakan kebutuhan transportasi masyarakat Gorontalo dalam hal transportasi.

Wacana adalah suatu upaya pengungkapan maksud tersembunyi dari seorang subjek yang mengemukakan suatu pernyataan. Pengungkapan itu dilakukan diantaranya dengan menempatkan diri pada posisi seorang pembicara dengan penafsiran mengikuti struktur makna dari seorang pembicara. Dalam pengertian linguistik, wacana adalah merupakan unit bahasa yang lebih besar dari kalimat. Dalam pandangan Cook, wacana

merupakan suatu penggunaan bahasa dalam komunikasi, baik secara lisan ataupun tulisan (Eryanto, 2006).

Bahwa wacana tentang kebutuhan transportasi Gorontalo semakin terpenuhi karena beroperasinya bentor sebagai salah satu moda transportasi membentuk semacam pengetahuan bersama oleh masyarakat. Pengetahuan bersama ini bisa dikatakan sebagai kebudayaan yang dipahami dan di titik tertentu mengarahkan tindakan-tindakan perilaku. Pada titik ini, wacana tentang kebutuhan transportasi masyarakat menjadi objektivisme yang diinternalisasikan masyarakat dalam struktur-struktur kebudayaannya.

Memahami bahwa reproduksi merupakan produksi makna yang menjadi titik acuan dalam bertindak, tukang bentor mendapat posisi negosiasi untuk diterimanya bentor sebagai kendaraan angkutan baik oleh dinas terkait dan umumnya masyarakat Kota Gorontalo. Reproduksi pengetahuan atau wacana ini dilakukan secara terus menerus oleh tukang bentor sehingga oleh pihak yang pada dasarnya tidak membebenarkan bentor sebagai sarana transportasi umum memiliki pemakluman akan realitas bentor ini.

Wacana yang direproduksi berulang ini membentuk habitus masyarakat khususnya dalam pemenuhan kebutuhannya untuk berpindah, bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Habitus yang terbentuk ini senantiasa mengarahkan pelaku untuk bertindak sesuai dengan yang diharapkan. Secara otomatis, dalam memilih moda transportasi, masyarakat Gorontalo akan lebih memilih bentor dibandingkan moda transportasi lainnya.

Hal ini tentunya memberikan keuntungan baik secara finansial terlebih lagi untuk eksistensi bentor itu sendiri. Reproduksi wacana yang dilakukan sebentar resistensi tukang bentor dalam rangka diterimanya mereka sebagai sarana transportasi. Model resistensi yang dilakukan oleh bentor ini mendapat tempat di hati masyarakat oleh karena kebutuhan dalam transportasi terpenuhi dengan memenuhi standar harapan yang ditujunya. Pada titik ini, terjadi saling kebergantungan antara tukang bentor dengan kebutuhan masyarakat sehingga pihak terkait yang mengurus masalah lalu lintas di Kota Gorontalo mau tidak mau menerima keberadaan bentor sebagai transportasi publik.

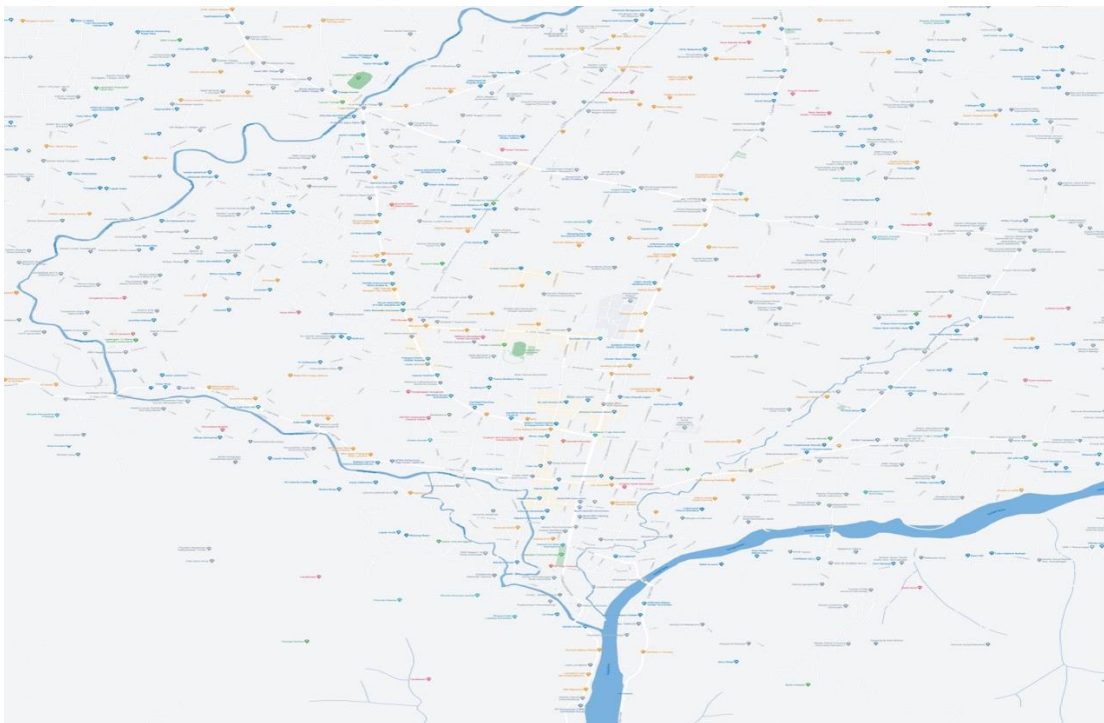
H. Topografi dan Kondisi Jalan Banyak Simpang Empat

Salah satu yang mendukung eksistensi bentor sebagai moda transportasi yang banyak diminati dan mengepung Kota Gorontalo adalah keadaan alam dan kondisi jalan yang menurut Pak Leo sebagai staf Dinas Perhubungan Kota Gorontalo adalah banyak simpang empat. Apabila kita menelusuri jalan-jalan protokol di Kota Gorontalo hampir setiap 100 meter ada simpang empat dan banyak lorong-lorong yang menghubungkan kantor-kantor, sekolah, dan pemukiman penduduk.

Kota Gorontalo seperti pemukiman yang dikelilingi oleh pegunungan dan pantai. Kondisi topografi Kota Gorontalo adalah tanah datar yang dilalui tiga buah sungai yang bermuara di Teluk Tomini, Pelabuhan Gorontalo. Bagian selatan diapit dua pegunungan berbatu kapur dan pasir. Ketinggian dari

permukaan laut antara 0 sampai 470 meter dan bagian pesisir pantai landai berpasir.

Sebagai sebuah kota jasa, Kota Gorontalo memiliki jalan yang cukup baik dan mulus di pusat kota namun terlalu banyak persimpangan empat dan Lorong-lorong yang menghubungkan pemukiman penduduk dengan fasilitas lain di kota. Di dalam wilayah Kota Gorontalo, pembangunan jalan di Kota Gorontalo sudah lumayan baik. Hingga tahun 2020 pembangunan jalan di Kota Gorontalo berdasarkan kewenangan pusat-provinsi-kota adalah panjang jalan negara 22,18 km, panjang jalan provinsi 45,05 km, dan panjang jalan kota 230,64 km. Kondisi ruas jalan di Kota Gorontalo dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 14. Peta Ruas Jalan di Kota Gorontalo

Berdasarkan gambar peta ruas jalan di Kota Gorontalo, terlalu banyak titik persimpangan empat dan Lorong-lorong yang menjadi pemukiman penduduk. Kondisi ini memberi ruang secara bebas atau melegitimasi bentor sebagai moda transportasi. Menurut pak Usman pengemudi bentor, Kota Gorontalo ini hanya cocok becak dan bentor. Hal ini menurutnya karena kecepatan maksimal bentor hanya 40 km/jam, sehingga gampang untuk tikungan jika menjumpai persimpangan karena kecepatan tidak tinggi. Selain itu, bentor juga gampang mengakses pada jalan-jalan menuju pemukiman penduduk. Apabila ia membawa penumpang untuk masuk ke Llorong, bukan masalah bagi bentor.

Jika dibandingkan dengan moda transportasi bus, mikrolet, taxi, dan bendi kondisi ini agak berat tidak seperti bentor yang lebih praktis. Di sisi lain, ongkos untuk mengantar penumpang tarif bentor standar karena jalan-jalan tidak terlalu jauh karena hanya masuk pada lorong-lorong dan persimpangan jalan. Kondisi ini, secara fisik mendukung atau melegitimasi posisi bentor bisa eksis sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo.

I. Bentor Menjadi Media Kampanye Politik

Sebagai sebuah moda transportasi favorit di Kota Gorontalo, bentor selalu menjadi media dalam berbagai kampanye politik baik pemilu legislatif, pemilu kepala daerah walikota/bupati dan gubernur, bahkan pada saat

kampanye pemilihan presiden (pilpres). Fungsi bentor sebagai kendaraan arak-arakan saat kampanye di jalan raya sehingga jalan menjadi meriah, apalagi seluruh badan bentor dipenuhi dengan atribut gambar, baik gambar pasangan calon atau gambar partai politik tertentu.

Menurut salah seorang anggota legislatif yang saat berkampanye pemilihan legislatif, ia menggunakan bentor sebagai media kampanye. Biaya penyewaan bentor antara Rp. 50.000,- hingga Rp. 100.000. Untuk yang sewa bentor Rp. 50.000,- hanya pengemudi dan bentor, sedangkan untuk sewa Rp. 100.000,- itu untuk pengemudi dan bentor serta dua orang penumpang yang ikut kampanye berada di atas bentor.

Bagi pengemudi bentor di Kota Gorontalo musim kampanye adalah musim membawa berkah bagi seluruh pengemudi bentor. Apalagi kalau pemilu legislatif karena banyak peserta kampanye dari partai politik bahkan dalam seminggu, setiap hari pasti ada panggilan untuk kampanye. Ikut kampanye jauh lebih menguntungkan dibanding mangkal seharian menunggu penumpang. Untuk kampanye hanya disewa selama tiga jam, kemudian bisa melibatkan anggota keluarga sebagai peserta kampanye dan otomatis anggota keluarganya juga mendapatkan pendapatan dari kampanye tersebut. Musim kampanye adalah musim panen bagi bentor, dan biasanya mendapatkan pendapatan tambahan disbanding hari-hari biasa.

Bentor dicitrakan sebagai moda transportasi yang merakyat, dan selalu kampanye selalu pasangan calon atau partai politik tertentu mencitrakan

dirinya dekat dengan rakyat sebagai pemilih. Ini alasan yang paling mendasar bagi politisi yang sering menggunakan bentor sebagai media kampanye. Selain populasi bentor yang banyak dan favorit di Gorontalo, hal terpenting bahwa bentor mencitrakan “merakyat” dan itu pesan kampanye yang ingin selalu disampaikan kepada masyarakat atau konsituen dalam pemilu legislatif atau pemilu kepala daerah.

Tak hanya elit lokal dalam berkampanye selalu menggunakan bentor, sejumlah tokoh-tokoh nasional seperti Jusuf Kalla, sadiaga Uno dan lain menggunakan bentor dalam arti naik bentor saat kampanye di Kota Gorontalo. Bahkan Presiden Joko Widodo dan Ibu Negara saat kunjungan kerja di Gorontalo ikut naik bentor dan tidak naik kendaraan yang telah disediakan sebelumnya.



Gambar 15. Presiden Jokowi Naik Bentor saat di Gorontalo

Peristiwa ini terjadi pada tanggal 1 maret 2019, dan bahkan moment saat presiden Joko Widodo (Jokowi) bersama Ibu Negara Iriana Jokowi tampil mesra di Gorontalo di atas bentor. Bapak presiden dan Ibu Negara tampak menaiki becak motor alias bentor untuk menghadiri satu agenda di Universitas Muhammadiyah Gorontalo. Moment tersebut diabadikan dalam akun pribadi bapak presiden. Dalam foto terlihat Jokowi mengenakan kemeja putih dan jaket itu duduk berdampingan dengan Iriana yang menggunakan kerudung putih yang naik bentor ke kampus Universitas Muhammadiyah Gorontalo dalam rangka meresmikan rusunawa asrama putri bagi mahasiswa.

Dengan beberapa peristiwa yang memosisikan bentor sebagai media penting dalam kehidupan demokrasi. Bentor tidak dimaknai sebagai moda transportasi tapi memiliki kontribusi dalam kehidupan berdemokrasi, meskipun fungsi dan peran bentor hanya sebagai media membangun citra dalam berbagai kampanye politik, dan menguatkan posisi bentor dalam struktur sosial masyarakat Kota Gorontalo.

BAB VII

PENUTUP

A. Kesimpulan

Penelitian yang saya lakukan adalah penelitian antropologi memahami relasi kuasa eksistensi bentor (*agency*) sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo yang fokus dengan legitimasi masyarakat terhadap bentor dan strategi bentor memaknai ruang di Kota Gorontalo dengan berbagai relasi sosial serta bentuk-bentuk budaya yang dikembangkan bentor dalam rangka memberikan justifikasi terhadap berbagai tindakan mereka, baik melalui “pranata-pranata baru” yang diciptakan maupun melalui pranata yang telah ada yang sebagai bagian dari strategi bentor dalam merebut ruang di Kota Gorontalo.

Dalam penelitian ini saya menggunakan penelitian lapangan di Kota Gorontalo dengan pendekatan etnografi sebagaimana tradisi yang dilakukan oleh peneliti antropologi. Sehubungan dengan penelitian ini ada beberapa hal berkenaan dengan simpulan hasil penelitian yang saya peroleh selama melakukan penelitian hingga tersusunnya disertasi ini.

Pertama, kehadiran bentor di Kota Gorontalo merupakan sebuah proses panjang dari perkembangan Kota Gorontalo seiring perubahan dan dinamika masyarakat yang bertransformasi dari moda transportasi menggunakan hewan (kuda atau sapi), tenaga manusia (becak) hingga mesin motor dan

dikombinasi dengan kreatifitas budaya masyarakat Gorontalo memodifikasi becak menjadi becak motor atau yang dikenal dengan bentor. Kehadiran bentor sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo meskipun ilegal dalam relasinya dengan negara tetapi tepat menjadi moda transportasi favorit dalam kehidupan masyarakat Kota Gorontalo, dan masyarakat memberi ruang bentor sebagai kearifan lokal.

Kedua, keberadaan bentor sebagai kreatifitas budaya dan mendapat ruang dalam kehidupan masyarakat Gorontalo merupakan konsekuensi dari bentor sebuah mekanisme sistem ekonomi (usaha/bisnis) yang cukup berkontribusi dalam perekonomian Kota Gorontalo serta menciptakan jenis mata pencaharian masyarakat. Dalam usaha atau bisnis bentor sebagai moda transportasi, ditemukan dua model dalam pengelolaan usaha yakni, (1) pengemudi bentor yang secara mandiri merekayasa bentornya atau direkayasa oleh orang lain dengan menggunakan modal yang ia miliki, dan (2) pengemudi yang menyewa bentor namun setelah beberapa waktu ia memiliki secara sah bentor yang sebelumnya dengan mekanisme sewa.

Ketiga, eksistensi bentor sebagai moda transportasi di Kota Gorontalo menghasilkan beragam persepsi dari masyarakat sebagai sebuah proses konstruksi pemaknaan ini, sebagaimana Berger (1963) memandang masyarakat sebagai proses yang berlangsung dalam tiga momen dialektis yang simultan eksternalisasi, objektivasi dan internalisasi yang membentuk struktur sosial masyarakat. Persepsi miring (negatif) yang berupa stigma terhadap bentor seperti

transportasi yang ugal-ugalan di jalan, penyebab kemacetan, senang parkir sembarang, dan penyebab kecelakaan. Sebaliknya, ada juga persepsi positif terhadap bentor sebagai moda transportasi yakni moda transportasi yang mudah diakses, disenangi karena muatannya banyak, dan tarifnya murah. Persepsi ini sewajarnya ada dan melekat dalam struktur masyarakat merupakan sebuah produk interaksi yang berlangsung terus menerus dalam kehidupan sehari-hari.

Keempat, bentor dalam dimensi sosial budaya masyarakat Gorontalo, Ketika mendapatkan persepsi negatif (stigma), maka mereka dengan aktif melakukan perlawanan dan mengkonstruksi diri atas makna yang disematkan terhadap mereka serta mengadaptasi peradapan global, serta menjadi moda transportasi yang mengakui kesetaraan gender sebagai mekanisme adaptasi dalam rangka merebut ruang di perkotaan.

Kelima, dalam rangka mendapatkan legitimasi dalam struktur masyarakat Gorontalo, bentor secara aktif mengembangkan dan mereproduksi wacana kesempatan lapangan kerja dan wacana kebutuhan transportasi dalam kota Gorontalo. Selain wacana itu, legitimasi bentor dalam merebut ruang diperkotaan dikuatkan oleh nilai-nilai budaya *gambangji mao* dan *jalo loyota* orang Gorontalo sebagai habitus, relasi bentor dengan elit politik dan negara, serta kondisi topografi dan ruas jalan di Kota Gorontalo. Kondisi ini yang menyebabkan bentor mendapat ruang pada masyarakat Gorontalo dibandingkan moda transportasi lain seperti bendi, mobil mikrolet, bus damri dan lain-lain.

Dan *keenam*, konsep merebut ruang di perkotaan, adalah kemampuan bentor dalam mengembangkan relasi kuasa, mengontruksi wacana, dan menjadikan bentor

sebagai habitus dalam struktur masyarakat Gorontalo sehingga legalitas formal versi negara menjadi terabaikan dan bentor tetap menjadi moda transportasi favorit di Kota Gorontalo.

B. Implikasi Teoritis dan Praktis

Merebut ruang di perkotaan sebagai sebuah praktek relasi kuasa yang dilakukan oleh bentor sebagai moda transportasi dalam kajian antropologi secara tradisional “se wajarnya sudah ada” dan “melekat pada” pada budaya di perkotaan. Bentor sebagai benda tetapi dilihat sebagai *agency* dengan berbagai strategi dalam mengembangkan dan memperoleh keuntungan atas tindakannya dalam merebut ruang di Kota Gorontalo. Dalam upaya mengembangkan strategi merebut ruang, bentor mendapatkan ruang justifikasi terhadap berbagai tindakan mereka, baik melalui “pranata-pranata baru” yang diciptakan maupun melalui pranata yang telah ada yang kemudian disesuaikan dengan dinamika sosial budaya masyarakat Kota Gorontalo. Meskipun dianggap ilegal keberadaannya, bentor memiliki fungsi-fungsi ekonomi, politik, sosial, kekerabatan dan lain-lain yang menciptakan keteraturan (struktural fungsional) dalam masyarakat Gorontalo. Hal ini sebagaimana teori struktural fungsional Malinowski, meskipun dalam konteks bentor sebagai *agency* ada dialektika dalam struktur

Sebagai implikasi praktis, dalam penelitian ini menyarankan perlunya penguatan legalitas formal terhadap eksistensi bentor sebagai moda

transportasi di perkotaan, serta modifikasi bentor berdasarkan standar keselamatan sebuah transportasi meskipun saat ini persepsi masyarakat masih menganggap bentor sebagai transportasi yang aman dan membantu keperluan transportasi sehari-hari.***

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, I., 2003. Penelitian berwawasan gender dalam ilmu sosial. *Jurnal Humaniora*, 15(3), pp.265-275
- Achebe, Chinua Colonialist Criticism in, paper in Walder, Dennis (1990) (Ed.) *Literature in the Modern World*. Oxford: Oxford University Press
- Ansy'ari, S.I. 1993. *Sosiologi Kota dan Desa*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Anwar, A., A. 2017. Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. *Jurnal Etnografi Indonesia*, 223, Vol.2 No. 2, 2527-931X.
- Apriyanto, Joni. 2012. *Sejarah Gorontalo Modern: Dari Hegemoni Kolonial Ke Provinsi*. Yogyakarta: Ombak (Anggota IKAPI).
- Basham, R. 1978. *Urban Anthropology: The Cross-Culture Study of Complex Societies*. USA: Mayfield Publishing Company
- Bell, David 2001. *An Introduction to Cybercultures*. London & New York: Routledge
- Bourdieu, Pierre, 1977, *Outline of a Theory of Practice*, University of Cambridge.
- , 1984, *Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- , 1985. *The Field of Cultural Production*. Terjemahan R. Nice. Cambridge MA, Harvard University Press.
- Bruner, Edward , 1986 *Experience and Its Expressions* dalam Bruner, Edward & Turner, Victor (ed) *The Anthropology of Experience*. Chicago: University of Illinois.
- Creswell, J. W. 2010. *Reserach Design; Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed* (Ketiga). Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Daldjoeni, N. 1977. *Seluk Beluk Masyarakat Kota (Pusparagam Sosiologi Kota dan Ekologi Sosial)*, Bandung, PT. Alumni

- Desmawanto MH, Sudarsono & Hadiyantina S, 2014. *Eksistensi Peraturan Daerah tentang Becak Bermotor*. Jurnal Hukum Universitas Brawijaya 15:1-20.
- Durkheim, Emile, 1956, *Education and Sociology*, New York, Free Press.
- Dwipayana, AAGN Ari. 2001. *Kelas dan Kasta; Pergulatan Kelas Menengah Bali*. Cet.I; PN. Lapera Pustaka Utama, Yogyakarta.
- Ebbe, Katrinka and Donald Hankey. 1999. *Case Study of Ningbo, China: Cultural Heritage Conservation in Urban Upgrading*. Washington, D.C.: The World Bank.
- Ember, Carol R. & Melvin Ember, 1996. *Anthropology*. Eight Edition. Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall
- Eriyanto, Analisis Wacana: Pengantar analisis teks media (Yogyakarta : LKiS, 2006)
- Foucault, Michael 1980. *Power/knowledge: Selected Interviews and Other Writings 1972-1977*. Edited Colin Gordon. New York: Pantheon.
- Giddens, Anthony. 1979. *Central Problems in Social Theory*. London: Macmillan.
- , 1984, *The Constitution of Society-Outline of The Theory structuration*, Polity Press
- Hardiman, 2013. *Melampaui Positivisme dan Modernitas; Diskursus Filosofis Tentang Metode Ilmiah dan Problem Modernitas*. Kanisius, Yogyakarta.
- Katili, Andi Yusuf & Tueno, Nolfi S, 2020, *Analisis Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Di Gorontalo*, Jurnal Ilmu Administrasi, Vol 9 (1), Juni <http://journal.umgo.ac.id/index.php/Publik>
- Kurniawan, Faisal & Soenaryo, Siti Fatimah, Menaksir Kesetaraan Gender Dalam Profesi Ojek Online Perempuan di Kota Malang, *Jurnal Sosiologi Pendidikan Humanis* Vol 4, No 2, Desember 2019

- Lampe, Muni 1989. *Strategi-Strategi Adaptif yang Digunakan Nelayan Madura Dalam Kehidupan Ekonomi Perikanan Lautnya*, Tesis Program Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta
- Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space* – translated by Donald Nicholson-Smith (Oxford UK: Blackwell, 1991).
- Lofgren, O. 1981 *Source Management and Family Firms : Swedish West Coast Fishermen : Anthropological Essays on Modern Fishing*. Raoul Andersen and Cato Wadel (eds) Newfoundland Social and Economic Research, Memorial University of Newfoundland.
- Low, Setha M, 2017. *Spatializing Culture, the Ethnography of Space and Place*, Routledge
- Magdalia Alfian. 2007. *Kota dan Permasalahannya. Makalah*. Disampaikan pada acara Diskusi Sejarah yang diselenggarakan oleh BPSNT Yogyakarta tanggal 11-12 April 2007 di Hotel Matahari, Yogyakarta.
- Malinwiski, Branislaw, 1988. *Tertib Hukum Pada Masyarakat Terasing*, Jakarta, Penerbit Erlangga.
- Marzali, Amri. 2006. 'Struktural-Fungsionalisme, dalam *Jurnal Antropologi Indonesia*, Vol. 30, No. 2, 2006.
- Mudana, I Ketut & Dwi Heriwibowo (2016), *Pengoperasian Becak Motor (Bentor) di Wilayah Kota Gorontalo*, Warta Penelitian Perhubungan, Volume 28, Nomor 2, Maret-April
- Nas, d. P. J. M. 1979. *Kota di Dunia Ketiga: Pengantar Sosiologi Kota*. Jilid 1. Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Nganro, Jamal, 2011. *Analisis Implimentasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Angkutan Kendaraan Bentor di Kota Gorontalo*, Program Doktor Ilmu Administrasi Publik, PPs Univeritas Negeri Makassar
- Norman K. Denzin; Yvonna S. Lincoln. 2009. *Handbook of Qualitatif Research*. Pustaka Pelajar.
- Ritzer. George, 2011. *Modern Sociological Theory* – Terjemahan Alimandan; Teori Sosiologi Modem Cet VII. Jakarta. PN Perpustakaan Nasional.

- Rudyansjah, Tony. 2009. *Kekuasaan, Sejarah, dan Tindakan: Sebuah Kajian Lanskap Budaya*, Jakarta, Rajawali Pers.
- Rutherford, Danilyn. 2003. *Raiding the Land of the Foreigner*, Princeton, Princeton University Press.
- Parimin, Ardi P. 1996. *Jatidiri Kota Kota di Indonesia Umumnya dan di Bali Khususnya*. Makalah. Disampaikan pada seminar di I.T.S. tanggal 31 Oktober 1996.
- Saifudin. Ahmad Fedyani. 2006. *Antropologi Kontemporer; Suatu Pengantar Cet II*. PN. Jakarta, Pranada Media Grup.
- Spradley, J.P. 1980. *Participant Observation*. New York: Holt, Rinehart, and Winston.
- Tahara, Tasrifin, 2010. *Reproduksi Stereotipe dan Resistensi Orang Katobengke dalam Struktur Masyarakat Buton*, Disertasi, Depok, Universitas Indonesia
- Saifuddin, Achmad Fedyani (2005) *Antropologi Kontemporer. Suatu Pengantar Kritis Mengenai Paradigma*. Jakarta: Prenada Media
- Spreiregen, P. D. (1965). *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill Book Company.
- Wibowo A, Suradi M & Mulyadi M (2008) *Pengembangan Desain Konstruksi Kendaraan Becak Motor (Bentor)*. Jurnal Teknik Mesin Sinergi 6 (2):25-34
- Yudiantyo W & Suhardja C (2013) *Perancangan Becak Motor Ditinjau Dari Segi Ergonomi*. Jurnal Integral 3 (2):139-155.
- Yusuf Lubis, Akhyar, 2015. *Pemikiran Kritis Kontemporer, Dari Teori Kritis. Culture Studies, Femenisme, Postkolonial Hingga Multikulturalisme*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Zaleski, Jeff, 1997. *Spiritualitas Cyberspace: Bagaimana Teknologi Komputer Mempengaruhi Kehidupan Keberagamaan Manusia*. Bandung: Kronik Indonesia Baru

Berita Online:

<https://read.id/bentor-gorontalo-belum-miliki-izin-resmi-dari-pemerintah/5-Maret-2019>