

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Manusia dalam perjalanannya di dunia ini tidak dapat dipisahkan dari konsep pekerjaan atau mata pencarian hidup. Sejak awal peradaban, bekerja telah menjadi inti eksistensi manusia, bukan hanya sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan fisik semata, melainkan juga sebagai fondasi bagi pembentukan identitas sosial, interaksi antarindividu, dan kontribusi terhadap komunitas yang lebih luas. Melalui pekerjaan, individu mendapatkan penghasilan yang memungkinkan mereka mengakses barang dan jasa esensial, sekaligus menempatkan diri dalam struktur sosial yang lebih besar. Lebih dari sekadar transaksi ekonomi, bekerja juga merupakan kebutuhan sosial; sebagai *Homo homini socius*, manusia senantiasa berinteraksi, saling membutuhkan, dan melengkapi satu sama lain melalui berbagai bentuk pekerjaan.

Secara umum, pekerjaan dapat dikategorikan menjadi dua jenis besar: pekerjaan menghasilkan barang dan pekerjaan menghasilkan jasa. Pekerjaan yang menghasilkan barang melibatkan proses produksi fisik, mengubah bahan mentah menjadi produk jadi yang dapat disentuh dan disimpan, seperti petani yang menghasilkan pangan, atau pengrajin yang menciptakan mebel. Di sisi lain, pekerjaan di bidang jasa memiliki karakteristik yang berbeda secara fundamental. Jasa diartikan sebagai kegiatan atau tindakan tidak berwujud yang diberikan oleh satu pihak kepada pihak lain, dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan atau memberikan nilai tambah tanpa adanya perpindahan kepemilikan fisik dari produk. Oleh karena sifatnya yang tidak berwujud dan seringkali melibatkan interaksi langsung, pekerjaan di bidang jasa menuntut adanya keterampilan dan keahlian khusus dari penyediaanya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), keterampilan diartikan sebagai kecakapan untuk menyelesaikan tugas; kemampuan melakukan sesuatu. Sementara itu, keahlian, sebagaimana dijelaskan oleh Imam Ghazali (2019: 220) dalam karyanya *Agar Keinginan Cepat Terkabul*, adalah pengejawantahan dari ilmu dan teori. Artinya, keahlian bukan sekadar kemampuan praktik, melainkan juga pemahaman mendalam yang lahir dari pengetahuan teoretis dan pengalaman. Dengan demikian, keterampilan dan keahlian menjadi dua pilar penting yang mendasari keberhasilan dan kualitas dalam setiap pekerjaan di bidang jasa. Para pekerja jasa, baik secara individu maupun dalam sebuah tim, mengaplikasikan keahlian dan keterampilan mereka melalui serangkaian proses teknis untuk menyediakan layanan yang memudahkan atau membantu konsumen memenuhi kebutuhan spesifik mereka. Berbagai jenis pekerjaan jasa sangat lazim di sekitar kita, meliputi beragam bidang mulai dari kesehatan, pendidikan, transportasi, hingga yang relevan dengan studi ini, yaitu keamanan.

Jasa pengamanan merupakan salah satu sektor penting dalam bidang pelayanan jasa yang berupaya menjaga dan menjamin terpeliharanya suatu kondisi yang aman. Tujuan utamanya adalah untuk meminimalisir atau menekan sekecil mungkin potensi kerugian, baik personal, material, maupun data, yang

mungkin timbul akibat kelalaian, kealpaan, atau bahkan bencana alam. Praktik jasa pengamanan sangat beragam jenisnya, bergantung pada sifat objek yang akan diamankan dan permintaan spesifik dari konsumen. Secara umum, jasa keamanan sering kali berfokus pada penjagaan aset tetap seperti kantor, hotel, bank, perumahan, dan fasilitas publik lainnya. Namun, lingkup jasa pengamanan juga meluas hingga mencakup benda bergerak seperti kendaraan, bahkan juga melibatkan pengawalan terhadap individu, terutama tokoh penting atau figur publik seperti pejabat pemerintah, selebriti, atau individu berprofil tinggi lainnya yang memerlukan perlindungan ekstra. Dari sinilah kemudian berkembanglah jasa pengawalan sebagai bagian integral dari spektrum layanan keamanan.

Fenomena jasa pengawalan kendaraan di Indonesia menunjukkan keragaman praktik yang menarik, mencerminkan adaptasi lokal terhadap tantangan keamanan dan mobilitas di berbagai wilayah. Sebagai contoh, di wilayah Pulau Sumatera, dari ujung utara di Provinsi Aceh hingga ke ujung selatan di Provinsi Lampung, terdapat berbagai bentuk aktivitas jasa pengawalan yang dilakukan oleh masyarakat setempat. Praktik-praktik ini seringkali muncul sebagai respons terhadap kondisi spesifik di wilayah tersebut. Di Provinsi Lampung, misalnya, jasa pengawalan kendaraan sering kali digunakan oleh para sopir truk dan kendaraan lain guna menghindari ancaman kriminalitas yang marak terjadi di jalanan. Daerah Lampung sempat dikenal dengan aksi kejahatan seperti penghadangan dan pemalakan kendaraan, yang secara lokal dikenal dengan istilah "bajing loncat". Aksi ini seringkali menargetkan kendaraan yang melintas dan tidak jarang menimbulkan korban di kalangan sopir, sehingga memicu kemunculan jasa pengawalan kendaraan sebagai bentuk perlindungan diri dan aset. Ini menunjukkan bahwa jasa pengawalan dapat lahir dari kebutuhan mendesak untuk mitigasi risiko keamanan.

Namun, fenomena jasa pengawalan kendaraan tidak hanya terbatas pada wilayah Sumatera. Di Pulau Sulawesi, tepatnya di Sulawesi Selatan, praktik serupa juga dapat ditemui, meskipun dengan pemicu dan karakteristik yang berbeda. Fokus penelitian ini adalah di Kabupaten Maros, yang merupakan wilayah strategis sebagai jalur penghubung utama antara wilayah pesisir barat (termasuk Makassar, ibu kota provinsi dan pusat ekonomi) dengan sisi timur Sulawesi Selatan. Jalur krusial ini dikenal sebagai Jalan Lintas Poros Maros-Bone.

Secara geografis, sebagian besar jalur Lintas Poros Maros-Bone merupakan daerah pegunungan, menyajikan kontur alam yang menantang. Di antara ruas jalan ini, terdapat satu segmen yang secara khusus dikenal sempit dan berkelok-kelok, serta dikelilingi oleh tebing terjal di satu sisi dan jurang di sisi lain. Bagian ini dikenal dengan sebutan jalur Kappang, karena lokasinya yang berdekatan dengan pemukiman di Dusun Kappang. Jalur Kappang telah lama menjadi titik krusial dalam dinamika transportasi di Sulawesi Selatan.

Di jalur Kappang, intensitas lalu lintas kendaraan besar, terutama truk bermuatan berat, sangat tinggi. Kontur jalan yang berliku, tanjakan dan turunan yang curam, serta lebar jalan yang terbatas, seringkali menyebabkan truk-truk tersebut membutuhkan pemandu jalan. Kondisi ini sering memicu terjadinya kemacetan parah, baik yang disebabkan oleh kendaraan besar yang berpapasan di titik sempit,

ataupun akibat kendaraan besar yang mengalami masalah teknis atau kecelakaan karena sopir tidak sepenuhnya memahami medan jalan yang menantang. Berita dari *Detiksulsel.com*, misalnya, pernah mengeluhkan kondisi ruas jalan nasional Maros-Bone di kawasan Hutan Karaengta (Kappang) yang kerap dikeluhkan pengguna jalan. Seorang sopir truk asal Soppeng bernama Adi, pernah menceritakan pengalamannya terjebak macet selama lima jam di jalur tersebut, mulai dari subuh hingga pukul 9 pagi, akibat truk yang mengalami masalah. Selain kerusakan truk, daerah tersebut juga sering menjadi lokasi kecelakaan, mulai dari truk yang menabrak tebing hingga yang terguling ke dalam jurang. Insiden-insiden ini tidak hanya menghambat arus logistik, tetapi juga menimbulkan kerugian material dan potensi bahaya bagi keselamatan jiwa. Ini menunjukkan bahwa masalah di jalur Maros-Bone lebih bersifat operasional dan geografis dibandingkan kriminalitas seperti di Lampung.

Menyadari vitalnya jalur ini bagi konektivitas dan perekonomian regional, Pemerintah Kabupaten Maros tidak berdiam diri. Proyek pengerjaan Jalan Poros Maros-Bone di wilayah Camba atau Kappang, Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan, telah dianggarkan sebesar Rp 157,3 miliar. Proyek infrastruktur berskala besar ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan keamanan jalan. Saat ini, proyek pelebaran jalan di daerah Kappang telah rampung. Kondisi jalan telah mengalami banyak perubahan signifikan; lebar jalan diperluas secara drastis, sehingga memungkinkan manuver kendaraan besar lebih leluasa, dan fasilitas jalan seperti penerangan juga telah ditambah secara substansial. Dengan perbaikan ini, diharapkan masalah kemacetan dan risiko kecelakaan dapat berkurang secara signifikan, memperlancar arus transportasi barang dan manusia.

Namun, di tengah perbaikan infrastruktur yang masif dan kondisi jalan yang sudah jauh lebih lancar serta jarang terjadi kemacetan, sebuah fenomena menarik tetap bertahan: jasa pengawalan mobil truk oleh masyarakat setempat, yang dikenal sebagai "pakkawal". Meskipun keberadaan mereka tidak seaktif dan semarak seperti dahulu sebelum proyek pelebaran jalan, mereka masih ada dan terlihat beroperasi. Keberlanjutan praktik ini, meskipun dalam skala yang lebih kecil, memunculkan pertanyaan penting: Mengapa jasa *pakkawal* masih eksis ketika pemicu utamanya (kemacetan parah dan kesulitan manuver di jalan sempit) telah berkurang? Apakah ada faktor lain yang kini mendorong keberadaan mereka, atau apakah ini bentuk adaptasi sosial-ekonomi yang berjuang untuk bertahan di tengah perubahan?

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian antropologis yang mendalam mengenai fenomena aktivitas jasa pengawalan mobil truk di Lintas Jalan Poros Maros-Bone. Penelitian ini akan berfokus pada praktik yang dilakukan oleh masyarakat setempat, khususnya di daerah Kappang atau Desa Labuaja, yang secara tradisional memandu mobil truk bermuatan berat dan berukuran besar agar perjalanan mereka lebih lancar dan aman. Penelitian ini diharapkan dapat mengungkap dinamika kompleks antara pembangunan infrastruktur, adaptasi sosial masyarakat lokal, dan perubahan strategi penghidupan dalam konteks mobilitas dan transportasi.

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang di atas maka rumusan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana awal mula munculnya Jasa pengawalan mobil truck pengangkut barang di Jalan Lintas Poros Maros-Bone?
2. Bagaimana aktivitas jasa pengawalan di Jalan Lintas Poros Maros-Bone?
3. Bagaimana dampak pelebaran jalan terhadap eksistensi aktifitas Jasa pengawalan di Jalan Lintas Poros Maros-Bone?

1.3 Tujuan penelitian

Berdasarkan masalah penelitian yang telah di paparkan di atas, maka tujuan penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan awal mula munculnya Jasa pengawalan mobil truck di Jalan Lintas Poros Maros-Bone!
2. Mendeskripsikan proses aktivitas jasa pengawalan mobil truck di Jalan Lintas Poros Maros-Bone!
3. Mendeskripsikan dampak aktifitas Jasa pengawalan mobil truck di Jalan Lintas Poros Maros-Bone setelah proyek pelebaran jalan!

1.4 Manfaat penelitian

1. secara akademik Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya ilmu antropologi dengan memberikan gambaran terkait aktifitas Jasa pengawalan mobil truck lintas jln poros Maros-Bone yang dilakukan oleh masyarakat di desa Labuaja kecamatan cenrana kabupaten Maros
2. Secara praktis diharapkan penelitian ini dapat menjadi rujukan untuk penelitian selanjutnya khususnya yang meneliti terkait aktifitas Jasa pengawalan mobil truck lintas jln poros Maros-Bone yang dilakukan oleh masyarakat di desa Labuaja kecamatan cenrana kabupaten Maros.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka ini membahas kerangka konseptual dan teoritis yang relevan untuk memahami fenomena jasa pengawal mobil truk (*pakkawal*) di Lintas Jalan Poros Maros-Bone. Dengan mengacu pada literatur antropologi dan studi terkait, bagian ini akan menguraikan konsep-konsep kunci yang membantu menganalisis asal-usul, aktivitas, serta dampak perubahan infrastruktur terhadap praktik sosial ini.

2.1 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian sebelumnya telah menyentuh aspek-aspek yang berkaitan dengan transportasi, jasa, atau fenomena informal, meskipun belum ada yang secara spesifik mengkaji jasa *pakkawal* di konteks Maros-Bone.

- **Ariyanto (2022)** dalam skripsinya menganalisis tinjauan hukum Islam tentang praktik upah pengawal truk di Lampung. Penelitian ini berfokus pada aspek legalitas dan kehalalan upah yang diperoleh, yang relevan untuk memahami dimensi normatif dan etika dalam praktik pengawalan, meskipun konteksnya berbeda dari segi pemicu kemunculan jasa.
- **Saputra (2022)** melakukan analisis model perilaku pengemudi mobil truk dalam pemilihan rute jalan (Route Choice) dengan studi kasus di Jalan Tol Trans Sumatera. Penelitian ini menyoroti faktor-faktor yang memengaruhi keputusan pengemudi, termasuk kemacetan sebagai variabel sensitif. Relevansinya terletak pada pemahaman mengenai bagaimana kondisi jalan (seperti kemacetan) memengaruhi keputusan sopir dan secara tidak langsung menciptakan kebutuhan akan jasa seperti *pakkawal*.
- **Kevin et al. (2018)** meneliti sistem monitoring keamanan *blind spot* pada mobil truk menggunakan Teknik Pulse Width Modulation (PWM) Berbasis Mikrokontroler. Penelitian ini relevan dalam konteks keselamatan berkendara truk, terutama di jalur-jalur rawan seperti Poros Maros-Bone yang memiliki banyak tikungan. Ini memberikan perspektif tentang bagaimana teknologi dapat mengatasi sebagian masalah keselamatan yang mungkin secara manual coba diatasi oleh *pakkawal*.
- **Arman (2015)** mengkaji pengaruh arus kendaraan berat terhadap tingkat kemacetan lalu lintas dan solusinya di Kabupaten Gowa. Studi ini memperkuat argumen tentang bagaimana peningkatan volume kendaraan berat berkorelasi langsung dengan masalah kemacetan, yang menjadi salah satu pemicu utama kemunculan *pakkawal* di Maros-Bone.
- **Fitriah et al. (2018)** menganalisis perbandingan biaya pengangkutan peti kemas menggunakan moda truk, kereta api, dan kapal di Provinsi Sulawesi Selatan. Penelitian ini memberikan gambaran tentang konteks ekonomi transportasi di Sulawesi Selatan, termasuk peran truk dalam logistik yang

melintasi jalur Maros-Bone, yang secara tidak langsung membentuk permintaan akan efisiensi dan keamanan perjalanan.

- **Lutfie (2019)** mengestimasi kendaraan truk pada Jalan Poros Malino Kabupaten Gowa, Sulawesi Selatan. Ini relevan karena menunjukkan bagaimana penelitian kuantitatif dapat mengukur volume lalu lintas truk, yang merupakan faktor penting dalam memahami kebutuhan akan jasa pengawalan.

Penelitian-penelitian terdahulu ini memberikan landasan kontekstual mengenai isu transportasi dan logistik di Sulawesi Selatan, serta beberapa aspek terkait jasa dan keamanan. Namun, belum ada yang secara khusus membahas fenomena *pakkawal* dari perspektif antropologi, termasuk asal-usul sosial, organisasi informal, dan dampak perubahan infrastruktur. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat mengisi kekosongan tersebut.

2.2 Jalan Sebagai Jalur Transportasi dan Infrastruktur

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang sangat fundamental dalam kehidupan modern. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 mendefinisikan jalan sebagai suatu sistem yang meliputi segala bagian jalan, bangunan pelengkap, dan perlengkapannya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Penyelenggaraan jalan harus dilihat sebagai satu kesatuan sistem jaringan jalan yang saling terhubung, baik sebagai jalan primer maupun sekunder. Jalan primer menghubungkan pusat-pusat kegiatan nasional, wilayah, dan lokal secara berjenjang, tidak terputus di kawasan perkotaan. Jalan sekunder menghubungkan kawasan di dalam perkotaan sesuai dengan fungsi kewasannya.

Berdasarkan fungsinya, jalan diklasifikasikan menjadi:

1. **Jalan Arteri:** Untuk lalu lintas jarak jauh menghubungkan antar kota dan daerah .
2. **Jalan Kolektor:** Untuk lalu lintas sedang, menghubungkan pusat kegiatan.
3. **Jalan Lokal:** Menghubungkan pusat kegiatan dengan lingkungan sekitar.
4. **Jalan Lingkungan:** Menghubungkan antarpusat kegiatan di perdesaan atau antarpersil dalam perkotaan.

Jalan Poros Maros-Bone, sebagai jalan arteri primer, memiliki peran vital dalam logistik dan konektivitas. Kondisi jalan, mulai dari lebar, kelandaian, hingga tikungan, sangat memengaruhi kelancaran dan keamanan lalu lintas. Perbaikan dan pelebaran jalan, seperti yang terjadi di poros ini, adalah bentuk investasi infrastruktur yang bertujuan meningkatkan kapasitas dan efisiensi transportasi. Namun, dampak dari perubahan infrastruktur ini tidak hanya bersifat teknis, melainkan juga memicu perubahan sosial dan ekonomi dalam komunitas yang berinteraksi langsung dengannya.

2.3 Konsep Jasa dalam Perspektif Ekonomi dan Sosial

Jasa didefinisikan sebagai kegiatan atau tindakan tidak berwujud yang dapat diidentifikasi, direncanakan, dan dilakukan untuk memenuhi permintaan atau kepuasan pelanggan, melibatkan interaksi tanpa perpindahan kepemilikan. Karakteristik utama jasa meliputi: tidak berwujud (*intangibility*), heterogen (*heterogeneity*), tidak dapat dipisahkan (*inseparability*), dan mudah musnah (*perishability*).

Dalam konteks jasa *pakkawal*, kualitas jasa dapat diukur dari beberapa dimensi:

1. **Kehandalan (*Reliability*):** Kemampuan *pakkawal* untuk secara konsisten mensterilkan jalan dan memandu truk dengan aman di medan sulit.
2. **Jaminan (*Assurance*):** Kompetensi *pakkawal* dalam memahami dinamika lalu lintas dan memberikan instruksi yang tepat, serta memberikan rasa percaya diri kepada sopir.
3. **Bukti Langsung (*Tangible*):** Meskipun jasa *pakkawal* tidak berwujud, penggunaan atribut seperti rompi, senter, atau HT menjadi bukti fisik yang mendukung profesionalisme mereka.
4. **Empati (*Empaty*):** Perhatian *pakkawal* terhadap kebutuhan spesifik sopir truk (misalnya, kesulitan bermanuver dengan muatan berat) dan kesediaan untuk membantu.
5. **Daya Tanggap (*Responsiveness*):** Kecepatan *pakkawal* dalam merespons panggilan atau isyarat dari sopir dan mengambil tindakan yang diperlukan.

Fenomena *pakkawal* juga dapat dilihat sebagai bagian dari **ekonomi informal**. Portes & Sassen-Koob (1987) mendefinisikan sektor informal sebagai kegiatan ekonomi yang beroperasi di luar regulasi formal pemerintah, tidak terdaftar, dan seringkali tidak membayar pajak. Jasa *pakkawal*, dengan sistem upah "seikhlasnya" dan ketiadaan struktur formal, sangat cocok dengan deskripsi ini. Sektor informal seringkali muncul sebagai strategi bertahan hidup atau adaptasi terhadap keterbatasan peluang kerja formal, menyediakan fleksibilitas dan akses pendapatan bagi individu yang mungkin terpinggirkan dari pasar tenaga kerja formal.

2.4 Kerangka Teori Antropologi

Untuk menganalisis fenomena *pakkawal* secara komprehensif, beberapa teori antropologi relevan dapat digunakan:

2.4.1 Teori Fungsionalisme Struktural (A.R. Radcliffe-Brown)

Meskipun tidak akan digunakan secara eksplisit sebagai kerangka utama, konsep dasar fungsionalisme struktural (Radcliffe-Brown, 1952) dapat memberikan perspektif awal. Teori ini memandang masyarakat sebagai sistem yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berhubungan, di mana setiap bagian memiliki fungsi untuk menjaga stabilitas dan keseimbangan sistem secara

keseluruhan. Dalam konteks ini, jasa *pakkawal*, meskipun informal, dapat dilihat sebagai "struktur" atau "praktik" yang muncul untuk memenuhi "fungsi" menjaga kelancaran dan keamanan lalu lintas di jalur yang sulit, sehingga berkontribusi pada stabilitas sistem transportasi di daerah tersebut. Fungsi ini menjadi semakin penting ketika tidak ada mekanisme formal yang memadai untuk mengatasi masalah tersebut.

2.4.2 Antropologi Ekonomi dan Strategi Penghidupan (*Livelihood Strategies*)

Konsep antropologi ekonomi, khususnya tentang strategi penghidupan (*livelihood strategies*), sangat relevan. Eric Wolf (1982) dalam karyanya yang monumental menunjukkan bagaimana masyarakat, terutama di luar pusat-pusat ekonomi besar, mengembangkan berbagai cara untuk bertahan hidup dan mencari nafkah. Jasa *pakkawal* adalah contoh konkret dari adaptasi ekonomi lokal. Di daerah dengan keterbatasan akses pekerjaan formal, masyarakat memanfaatkan peluang yang ada, bahkan yang tidak terstruktur, untuk menciptakan pendapatan.

Portes dan Sassen-Koob (1987) membahas sektor informal sebagai respons terhadap keterbatasan peluang kerja formal, terutama dalam konteks urbanisasi. Meskipun Desa Labuaja bukan daerah perkotaan besar, prinsip yang sama berlaku: masyarakat menemukan cara untuk "membuatnya sendiri" di luar struktur ekonomi formal. Jasa *pakkawal*, dengan fleksibilitas upah "seikhlasnya" dan ketiadaan perizinan resmi, adalah manifestasi dari ekonomi informal ini. Ini juga menunjukkan **resiliensi ekonomi** masyarakat dalam menghadapi tantangan struktural.

2.4.3 Teori Ekologi Budaya (Julian Steward)

Julian Steward (1955) dengan teori Ekologi Budayanya menekankan hubungan antara budaya dan lingkungan. Ia berpendapat bahwa budaya adalah adaptasi terhadap lingkungan fisik dan sosial. Dalam kasus *pakkawal*, kemunculan dan aktivitas mereka dapat dilihat sebagai **adaptasi budaya** terhadap lingkungan geografis yang menantang (jalan sempit, berkelok, tanjakan curam di Hutan Karaenta) dan lingkungan sosial-ekonomi yang mendorong peningkatan volume truk. Interaksi antara **lingkungan alam (topografi jalan)**, **teknologi (truk besar)**, dan **organisasi sosial (komunitas *pakkawal*)** membentuk sebuah **inti budaya** yang memungkinkan keberlangsungan aktivitas ini. Perubahan lingkungan fisik melalui pelebaran jalan, sesuai teori ini, akan memicu adaptasi atau perubahan dalam inti budaya tersebut, yang menjelaskan dampak signifikan terhadap eksistensi *pakkawal*.

2.4.4 Teori Perubahan Sosial dan Akulturasi (Ralph Linton)

Perubahan sosial adalah keniscayaan dalam masyarakat. Ralph Linton (1940) membahas konsep **akulturasi** sebagai perubahan yang terjadi pada suatu kebudayaan akibat adanya kontak dengan kebudayaan lain atau pengaruh eksternal. Dalam konteks ini, proyek pelebaran jalan dapat dianggap

sebagai **agen perubahan eksternal** yang masif. Perubahan infrastruktur ini bukan sekadar pembangunan fisik, melainkan intervensi yang mengubah "lingkungan" sosial-ekonomi bagi komunitas *pakkawal*.

Dampak pelebaran jalan terhadap *pakkawal* dapat dianalisis sebagai bentuk **dislokasi sosial dan ekonomi**. Ketika kondisi lingkungan fisik berubah (jalan menjadi lebar dan mulus), kebutuhan akan fungsi *pakkawal* yang lama (mengatasi kemacetan di jalan sempit) akan berkurang drastis. Ini memaksa komunitas *pakkawal* untuk berakulturasi atau beradaptasi dengan kondisi baru. Perubahan ini bisa berupa:

- **Penyusutan dan Marjinalisasi:** Jumlah *pakkawal* berkurang drastis karena sumber pendapatan utama hilang.
- **Pergeseran Fungsi:** Jika ada, fungsi *pakkawal* mungkin bergeser ke niche yang berbeda, seperti membantu truk dengan *overload* di tanjakan ekstrem yang masih sulit, meskipun jalan sudah lebar.
- **Pencarian Alternatif Livelihood:** Anggota komunitas mencari sumber pendapatan lain di luar jasa *pakkawal*.

2.4.5 Antropologi Transportasi dan Mobilitas

Meskipun bukan teori tunggal, bidang antropologi transportasi dan mobilitas mengkaji bagaimana praktik-praktik sosial, identitas, dan hubungan kekuasaan dibentuk oleh dan memengaruhi transportasi. Studi ini akan melihat bagaimana jalan sebagai infrastruktur fisik tidak hanya memfasilitasi pergerakan, tetapi juga menciptakan "**ruang sosial**" di mana interaksi, norma, dan bentuk-bentuk kerja informal seperti *pakkawal* muncul. Dinamika antara sopir dan *pakkawal* adalah contoh interaksi sosial yang terwujud dalam ruang transportasi.

2.4.6 Konsep Sistem Sosial (Talcott Parsons)

Meskipun Parsons adalah sosiolog, konsep sistem sosialnya yang melihat masyarakat sebagai kumpulan bagian yang saling tergantung dan berinteraksi dapat diterapkan secara mikro. Kelompok *pakkawal*, meskipun informal, membentuk sebuah **sistem sosial mini** dengan norma-norma internal (pembagian wilayah, antrian), mekanisme komunikasi (HT, kode lampu), dan bahkan cara penyelesaian konflik (perjanjian antar *pakkawal*). Analisis ini akan melihat bagaimana sistem informal ini mempertahankan diri dan beradaptasi terhadap perubahan.

2.5 Metode Penelitian Kualitatif dan Etnografi

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus dan etnografi. Penelitian kualitatif adalah metode yang berfokus pada pemahaman mendalam tentang fenomena sosial

dalam konteks alami, berpegang pada interpretasi makna yang diberikan oleh partisipan (Moleong, 2006). Pendekatan ini cocok untuk menggali kompleksitas perilaku dan motivasi di balik jasa *pakkawal*.

Etnografi adalah metode antropologi yang secara khusus bertujuan untuk menggambarkan dan menganalisis budaya suatu kelompok secara holistik (Spradley, 1979/1997). Melalui observasi partisipatif dan wawancara mendalam, peneliti berusaha memahami "sudut pandang pribumi" (*emic perspective*)—yaitu bagaimana *pakkawal* dan sopir memahami dunia mereka, praktik mereka, dan makna di baliknya. "Uraian tebal" (*thick description*) oleh Clifford Geertz (1973) adalah inti dari etnografi, di mana bukan hanya apa yang terjadi, tetapi juga konteks, makna, dan implikasi budaya dari peristiwa tersebut yang dijelaskan.

Penggunaan wawancara mendalam (Spradley, 1979) adalah kunci untuk mendapatkan informasi rinci dan perspektif internal dari para informan, termasuk sopir truk dan *pakkawal* (baik yang masih aktif maupun yang sudah tidak aktif). Teknik analisis data interaktif (Miles & Huberman) akan digunakan untuk mereduksi, menyajikan, dan menarik kesimpulan dari data kualitatif.

Tinjauan pustaka ini menegaskan bahwa fenomena jasa *pakkawal* adalah subjek yang kaya untuk analisis antropologis. Dengan memadukan konsep tentang jalan sebagai infrastruktur, sifat jasa dan ekonomi informal, serta teori-teori antropologi mengenai adaptasi budaya, strategi penghidupan, dan perubahan sosial, penelitian ini dapat memberikan pemahaman komprehensif mengenai bagaimana masyarakat merespons dinamika lingkungan dan pembangunan. Kerangka teori ini akan menjadi lensa untuk menganalisis awal mula kemunculan *pakkawal*, aktivitas operasionalnya yang terorganisir secara informal, serta dampak transformatif dari pelebaran jalan terhadap eksistensi praktik sosial-ekonomi yang unik ini.