

**STRATEGI ADAPTASI TUKANG BECAK
DALAM KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI
(Studi Kasus Tukang Becak di Kelurahan Bontobiraeng
Kecamatan Mamajang Kota Makassar)**

Baihaqi Hendri Mangatta
NIM. 0908175013

ABSTRACT

Some of them are still can found a means traditional transportation of Becak in several regions of general and especially the Makassar City. For the past few years little by little the number of Becak began to unravel, because literally irreplaceable with a vehicle which is much more modern and fast.

Becak drivers is a livelihoods just have to rely on physical force. Paddling are is not a matter easy and is done daily from morning to afternoon sometimes into the evening. But, they realized just a job this is what they can do to support their families.

Fulfill their needs is felt difficult by a few people if what they produced from his job not in accordance with the need to be. Therefore they must be able to prioritise what has been need or just a desire.

The becak drivers only a few comes from the town of Makassar most are from regional the province of south sulawesi, as Jeneponto, Gowa, Maros, Pangkep, etc. One of the reasons they work as becak drivers is because apart from people interested transportations service of becak there are still, the job is also one of the that does not require the level of education high or did not even need to seek the education formal.

Keywords: becak, transportation, informal.

Pendahuluan

Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam menunjang mobilitas seseorang setiap harinya, terutama di zaman modern seperti sekarang. Ada berbagai jenis alat transportasi yang bisa dijumpai di zaman sekarang, baik itu yang modern (mobil, motor, pesawat, kereta api, dll.) atau tradisional (bendi, becak dll). Dalam perkembangannya, banyak alat transportasi yang mulai bertransformasi mengikuti perkembangan zaman, seperti kereta/mobil listrik, bahkan yang terbaru adalah mobil yang sudah bisa terbang. Namun di tengah semakin modernnya alat transportasi, kita masih bisa menjumpai di beberapa daerah di Indonesia pada umumnya dan Makassar khususnya sarana transportasi tradisional yang masih bertahan sampai saat ini, salah satunya adalah becak.

Salah satu alasan becak menjadi pilihan bagi sebagian masyarakat Kota Makassar kala itu adalah karena selain kendaraan tersebut bisa melewati jalan-jalan yang tidak dapat

dilalui angkutan umum dan belum banyaknya pilihan transportasi umum, becak juga menggunakan sistem '*tawar-menawar*', tidak seperti kendaraan umum lainnya yang tarifnya sudah ditentukan. Jadi, tarif antara becak satu dengan becak lainnya kadang kala berbeda, walau jarak yang ditempuh sama, semuanya tergantung kesepakatan antara pengguna dengan tukang becak.

Sejak beberapa tahun terakhir ini era keemasan para tukang becak dan becaknya mulai meredup. Sedikit demi sedikit jumlah becak mulai berkurang, karena tergantikan dengan kendaraan yang jauh lebih modern dan cepat. Apalagi masyarakat sekarang lebih memilih memiliki kendaraan pribadi. Karena selain mudah didapatkan dengan cara kredit, tentunya memiliki kendaraan pribadi akan menaikkan gengsi mereka.

Para tukang becak hanya sedikit yang berasal dari Kota Makassar kebanyakan berasal dari kabupaten-kabupaten yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan,

seperti Jeneponto, Gowa, Maros, Pangkep, dll. Salah satu alasan mereka bekerja sebagai tukang becak adalah karena selain peminat jasa transportasi tersebut cukup besar kala itu, ditambah kurangnya lapangan kerja, pekerjaan tersebut juga merupakan salah satu pekerjaan yang tidak memerlukan tingkat pendidikan yang tinggi atau bahkan tidak perlu menempuh pendidikan formal sedikitpun.

Sejalan dengan pertumbuhan manusia sebagai makhluk sosial, manusia memiliki kebutuhan yang semakin banyak dan beraneka ragam. Kebutuhan-kebutuhan hidup tersebut dapat dipenuhi dengan baik apabila adanya pendapatan yang mendukung. Namun, tidak semua kebutuhan tersebut dapat dipenuhi oleh masyarakat, terutama bagi masyarakat ekonomi lemah. Tidak dapat dipungkiri bahwa manusia dalam hidupnya selalu dihadapkan pada berbagai masalah baik itu masalah sosial maupun masalah ekonomi. Masalah ekonomi merupakan masalah yang sangat penting bagi setiap manusia. Karena

merupakan problem yang menyangkut pada kesejahteraan dan pemenuhan kebutuhan hidup orang banyak. Kini, Kota Makassar tidak dapat lagi kita lihat seperti sepuluh atau dua puluh tahun yang lalu, seperti tidak adanya kemacetan, polusi kendaraan, serta sepeda dan becak yang bisa melaju dengan bebasnya di jalan raya. Kendaraan roda dua, empat dan sarana transportasi modern lainnya semakin banyak menghiasi Kota tersebut.

Kehidupan para tukang becak yang masih bertahan kini cukup memprihatinkan. Semakin banyaknya saingan secara otomatis membuat pendapatan mereka menurun. Belum lagi ditambah harga kebutuhan pokok yang semakin mahal dan tidak adanya perhatian khusus dari Pemerintah Kota Makassar tentang becak, membuat kehidupan mereka semakin sulit. Yang dulunya menjadi 'Primadona Transportasi' yang selalu di cari, kini tidak lebih hanya sekedar 'ada atau tidaknya mereka tidak menjadi masalah'.

Kebudayaan

Kebudayaan adalah *blueprint* atau pedoman menyeluruh bagi kehidupan sebuah masyarakat yang memiliki kebudayaan tersebut. Dalam perspektif ini sebagai terdiri atas perangkat-perangkat yang menjadi sistem acuan atau model kognitif yang berlaku pada berbagai tingkat pengetahuan, perasaan, dan kesadaran. Pendukung kebudayaan yang bersangkutan menggunakan model-model kognitif tersebut secara selektif, yang mereka rasakan sebagai paling cocok atau yang terbaik, untuk dijadikan acuan bagi interpretasi yang penuh makna atas berbagai gejala dan situasi yang mereka hadapi dan untuk mewujudkan tindakan-tindakan dalam menghadapi lingkungannya. Dan memanfaatkan berbagai sumber daya yang terkandung didalamnya. Tindakan-tindakan tersebut dilakukan sesuai dengan dan berada dalam batas-batas pranata sosial yang paling cocok. Tindakan-tindakan tersebut dapat dilihat sebagai dorongan-dorongan untuk pemenuhan kebutuhan-kebutuhan hidup sebagai

manusia maupun sebagai tanggapan-tanggapan atas stimulasi atau rangsangan-rangsangan yang berasal dari lingkungannya (Parsudi Suparlan, 1995a).

Menurut Spradley, kebudayaan sebagai sebuah sistem pengetahuan yang diperoleh manusia melalui proses belajar, yang mereka gunakan untuk menginterpretasikan dunia sekeliling mereka dan sekaligus menyusun strategi perilaku dalam menghadapi dunia sekeliling mereka (1972).

Semakin sedikitnya jumlah penumpang dan mulai banyaknya alat transportasi modern, tentunya membuat para tukang becak belajar untuk bisa beradaptasi dengan perubahan yang sedang dan masih akan terus berlangsung di kota Makassar. Mereka mau tidak mau akan menggunakan segala pengetahuan, pengalaman dan keterampilan yang mereka miliki.

Sektor Informal

Di kota-kota besar di Indonesia termasuk Kota Makassar begitu banyak jenis-jenis pekerjaan di sektor informal

yang menyediakan lapangan pekerjaan. Di kota terdapat kesempatan ekonomi yang lebih luas dibandingkan di pedesaan. Alasan inilah yang mendorong sebagian masyarakat pedesaan mencari pekerjaan di kota. Termasuk masyarakat pedesaan di Kabupaten-kabupaten di Sulawesi Selatan yang memilih untuk mencari pekerjaan di Kota Makassar dan salah satu pekerjaan sektor informal yang cukup menjanjikan saat itu di Kota Makassar adalah menjadi Tukang Becak.

Banyaknya persyaratan untuk bekerja disektor formal membuat mereka (tukang becak) harus rela bekerja disektor informal. Menarik becak adalah sebuah pekerjaan yang hanya mengandalkan kekeuatan fisik dan stamina saja.Selain itu, sebagai salah satu pekerjaan di sektor informal, menarik becak tidaklah membutuhkan status pendidikan yang tinggi.

Pekerjaan di kota dapat dibagi ke dalam tiga kelompok yaitu formal, informal dan tidak sah. Sebagian besar pekerjaan formal dapat di peroleh di kota

menuntut keterampilan yang jarang dimiliki oleh para pendatang dari daerah. Oleh karena itu, banyak diantara para pendatang itu bekerja di sektor informal. Menurut Hart, pekerja sektor informal umumnya miskin, kebanyakan berada dalam usia kerja utama, berpendidikan dan berpenghasilan rendah, serta memiliki modal usaha yang kecil. Akibatnya sektor informal dianggap sebagai jawaban yang tepat dan murah atas masalah ketenagakerjaan di perkotaan (Keith Hart, 1996)

Konsep sektor informal pertama kali digunakan oleh seorang antropolog Inggris bernama Keith Hart dari University of Manchester pada tahun 1973 yang menggambarkan bahwa sektor informal adalah bagian angkatan kerja di kota yang berada diluar pasar tenaga kerja yang terorganisir. Kemudian konsep informal di kembangkan oleh ILO (International Labour Organization atau Organisasi Buruh Internasional) dalam berbagai penelitian di Negara Dunia Ketiga. Sejak Hart

memperkenalkan konsep sektor informal, konsep ini sering digunakan untuk menjelaskan bahwa sektor informal dapat mengurangi pengangguran di kota yang negaranya sedang berkembang, salah satunya adalah Indonesia. Bahkan beberapa pengamat pembangunan di negara sedang berkembang memandang sektor informal sebagai strategi alternatif pemecahan masalah keterbatasan peluang kerja. Sektor informal berfungsi sebagai 'katup pengaman' yang dapat meredam ledakan sosial akibat meningkatnya pencari kerja, baik dalam kota maupun pendatang dari desa.

Strategi

Strategi adalah merupakan pola-pola yang dibentuk oleh berbagai usaha yang direncanakan manusia untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi. Strategi tersebut muncul dari hasil interpretasi manusia dengan menggunakan kerangka pemikiran tertentu atas lingkungan atau situasi yang dihadapi (Ahimsa-Putra, 1988).

Adaptasi

Adaptasi adalah suatu proses untuk memenuhi beberapa syarat dasar tertentu untuk dapat tetap melangsungkan kehidupannya dalam lingkungan tempatnya hidup. Adaptasi manusia, dengan konsep utama penyesuaian manusia terhadap lingkungannya didasarkan pada pola kebudayaan manusia mencakup pemikiran dan keputusan untuk bertindak dengan tepat dalam menanggulangi masalah-masalah yang timbul dari lingkungan yang berubah itu. Dengan demikian adaptasi merupakan pola tingkah laku yang memungkinkan orang perorangan atau kelompok dapat mengatasi lingkungan dan perubahannya (John W. Bennet, 1969).

Strategi adaptasi merupakan suatu upaya yang harus dilakukan oleh individu atau kelompok dengan harapan dapat mempertahankan hidupnya dan melakukan aktifitas dengan mudah. Upaya manusia dalam mempertahankan hidupnya, dalam hal ini harus bisa beradaptasi dengan lingkungan alam dan lingkungan sosialnya. Proses ini merupakan proses

yang harus dihadapi oleh seseorang dalam menghadapi lingkungannya sehingga dapat menciptakan keserasian dan keselarasan dalam menghadapi kehidupannya.

Manusia sebagai makhluk sosial, tentunya memiliki kebutuhan yang semakin banyak dan beranekaragam. Berbagai kebutuhan tersebut dapat dipenuhi dengan baik apabila adanya pendapatan yang mendukung. Namun tidak semua kebutuhan tersebut dapat dipenuhi, terutama bagi masyarakat ekonomi lemah. Dalam kehidupan manusia tidak bisa dihindarkan dari berbagai masalah baik itu masalah sosial maupun masalah ekonomi. Masalah ekonomi merupakan masalah yang sangat penting bagi setiap manusia. Karena permasalahan ekonomi merupakan problema yang menyangkut pada kesejahteraan orang banyak. Hal tersebut tentunya dirasakan pula oleh para tukang becak yang masih bertahan di Kota Makassar, dan untuk mengatasi berbagai permasalahan ekonomi tersebut

tentunya dibutuhkan berbagai strategi adaptif.

Tukang Becak di Makassar

Tukang becak adalah sebuah realitas kehidupan yang tetap bertahan ditengah derasnya arus modernisasi. Setiap definisi mengenai modernisasi sedikit banyaknya tidak saja mencakup perubahan tetapi, lebih penting lagi, mencakup pengertian mengenai efisiensi, meningkatnya interaksi antara manusia dan ruang, dan sangat mejemuknya hubungan sosial. Tanpa kecuali, pengertian-pengertian itu juga ada hubungannya dengan kota dan yang menyebabkan bertambahnya urbanisasi masyarakat. Sejarah Tukang becak sendiri pada awalnya adalah masyarakat pedesaan yang mencoba merasakan dinamika kerasnya kehidupan perkotaan. Mereka adalah contoh dari kaum urban yang memilih meninggalkan desanya demi mencari pekerjaan di kota. Ini pula yang terjadi pada sebagian besar masyarakat pedesaan di Sulawesi Selatan yang mencoba mencari peruntungannya di Kota Makassar.

Sebagai kota terbesar sekaligus merupakan ibukota dari Provinsi Sulawesi Selatan, membuat Kota Makassar menawarkan peluang kerja yang lebih banyak, baik itu disektor formal maupun informal. Tapi tentunya untuk bisa bersaing dalam hal pekerjaan di kota besar seperti Makassar tidak cukup hanya sekedar bermodalkan nekad saja. Diperlukan keterampilan dan tingkat pendidikan yang memadai, disamping itu membutuhkan sedikit keberuntungan.

Lemahnya kehidupan ekonomi dipedesaan serta kurangnya sarana dan prasarana infrastruktur terutama disektor pendidikan, membuat tingkat pendidikan mayoritas masyarakat pedesaan hanyalah tamatan SD, SMP dan SMA. Bahkan ada yang tidak menempuh pendidikan formal sedikitpun. Ini merupakan hal yang lumrah terjadi dipedesaan, apalagi bagi pedesaan yang masuk kategori tertinggal. Ini pulalah yang dialami oleh para tukang becak di Kota Makassar yang mayoritas berasal dari pedesaan. Mereka memiliki status pendidikan yang rendah.

Ditambah keterampilan yang juga rendah, membuat tidak banyak yang bisa mereka kerjakan di kota dan tidak banyak lapangan pekerjaan yang bisa mempekerjakan mereka.

Di Kota Makassar sendiri, pernah terjadi pembatasan jumlah maupun aktifitas tukang becak. Hal ini terjadi pada tahun 1970-an. Hal ini tampak pada Catatan Dean Forbes "*Petty Commodity Production and Under-Development : The Case of Pedlars and Trishaw Riders In Ujung Pandang, Indonesia*" pada tahun 1979. Catatan ini menggambarkan bagaimana ekonomi sektor informal seperti tukang becak, pedagang kaki lima, bersaing dengan ekonomi kapitalis atau pemilik modal. Misalnya pada tahun 1976, jumlah becak yang beroperasi di Kota Makassar sekitar 17.500 unit, pemiliknya sekitar 6.817 orang, menghidupi sekitar 68.000 jiwa keluarganya, atau 12,11 % dari total jumlah penduduk Kota Makassar pada saat itu yang berjumlah 561.501 jiwa. Keadaan ini menjadi alasan Pemerintah Kota Makassar untuk melakukan pembatasan produksi

becak. Becak hanya diproduksi untuk disuplai keluar kota. Kemudian, Pemerintah Kota Makassar mengajukan kebijakan transportasi yang disebut Layanan Khusus Angkutan Kota (LKAK), yakni mini bus (angkutan kota atau di Makassar disebut '*pete-pete*'). Sebanyak 176 unit mini bus yang beroperasi di dua jalur utama dalam kota dengan tarif murah, yakni Rp. 50 jauh-dekat. Dampak dari adanya kebijakan tersebut adalah jumlah becak pada tahun 1985 semakin menurun menjadi 16.000 unit.

Namun, hingga kini jumlah becak tidak bertambah malah terus berkurang secara drastis. Mereka tidak mampu bersaing dengan kendaraan-kendaraan modern lainnya. Hanya sedikit dari mereka tetap mencoba bertahan. Becak telah tergerus oleh arus modernisasi dan kini ada atau tidaknya perda No 3 tersebutpun tidaklah berpengaruh sama sekali, karena pada kenyataannya masyarakat sendirilah yang mulai meninggalkan mereka.

Bahasa Sehari-hari Tukang Becak

Pemahaman akan bahasa asli masyarakat yang diteliti oleh seorang Antropolog sangatlah penting. Dengan menguasai bahasa asli masyarakat yang diteliti, akan membuat proses pengumpulan data terutama ketika sedang wawancara akan lebih mudah dan data yang didapatkan bisa lebih diper-tanggung jawabkan.

Bahasa sehari-hari yang digunakan oleh tukang becak tergantung dengan siapa mereka berbicara. Jika dengan keluarga, sesama tukang becak atau siapapun yang mengerti mereka akan menggunakan bahasa Makassar. Tapi jika dengan orang yang tidak mengerti bahasa Makassar mereka biasa menggunakan bahasa campuran (Makassar dan Indonesia) yang mudah di mengerti. Hanya ada tambahan beberapa kata (dalam bahasa Makassar) yang berfungsi sebagai penguat sebuah kalimat (yang tidak memiliki arti, namun memiliki makna) seperti '*ji*', '*mi*', '*iyya*', '*bede*', '*mami*', '*tong*', '*ka*', '*maki*', '*jaki*', '*na*', '*tawwa*', '*pi*', '*ki*,

'ta'. Kata-kata tersebut akan sering kita dengar ketika berbincang dengan orang-orang Makassar termasuk dengan para tukang becak.

Kehidupan Sosial Tukang Becak

Manusia merupakan makhluk sosial yang tidak bisa hidup sendiri dalam menjalani kehidupannya. Seberapa penyendirinya seseorang pun mereka tetap membutuhkan orang lain. Keterbatasan kemampuan berfikir dan kemampuan fisik dari masing-masing manusia menjadi alasan mengapa setiap manusia saling membutuhkan satu sama lain. Hal tersebut sudah merupakan kodrat dari Sang Pencipta.

Kehidupan sosial tukang becak erat kaitannya dengan pola interaksi antara sesama tukang becak, tukang becak dengan lingkungan sekitarnya dan tukang becak dengan penumpang. Selain itu, perubahan sosial yang tengah terjadi pada masyarakat Kota Makassar secara umum, membuat pola pikir perilaku secara sosial para tukang becak juga ikut berubah.

Di mana mereka mulai ikut menggunakan teknologi seperti telepon genggam agar lebih memudahkan para penumpang untuk menghubungi mereka atau siapapun yang membutuhkan bantuan mereka. Mereka juga mulai menganggap bahwa pendidikan formal untuk anak di zaman sekarang itu sangat penting (ini di buktikan dengan mereka berupaya sekeras mungkin untuk menyekolahkan anak mereka setinggi mungkin agar kelak memiliki kehidupan yang lebih baik dari orang tuanya). Mereka juga kini lebih aktif berpartisipasi dengan segala kegiatan di lingkungan sekitarnya (baik itu lingkungan tempatnya tinggal maupun lingkungan tempatnya mencari uang). Misalnya di Kelurahan Bontobiraeng yang setiap hari Jumat diadakan kegiatan kerja bakti, mereka para tukang becak yang sehari-harinya mangkal di Kelurahan tersebut ikut pula berpartisipasi dalam kegiatan tersebut walaupun sejatinya mereka bukanlah warga di Kelurahan tersebut. Inilah yang menyebabkan mengapa warga sekitar terlihat akrab dengan

mereka dan kerap memanggil mereka ketika sedang membutuhkan bantuan. Ketika hari raya Idul Adha (biasa juga disebut lebaran haji atau lebaran kurban), mereka juga kerap ikut membantu selama proses penyembelihan sapi atau kambing.

Ada satu kegiatan sosial yang dulunya selalu melibatkan para tukang becak yang tidak akan pernah kita jumpai lagi di Kota Makassar yaitu 'Lomba Balap Becak'. Perlombaan ini hanya akan diselenggarakan di daerah-daerah di Kota Makassar yang memiliki jalan yang lebar dan di Kecamatan Mamajang sendiri perlombaan tersebut selalu dipusatkan di Kelurahan Bonto-biraeng (lebih tepatnya di Jln Tupai, startnya selalu di depan Masjid Nurul Jihad kemudian berputar mengelilingi SD Negeri Mamajang 2 dan finis di awal tempat mereka start) karena struktur jalannya yang sangat mendukung. Perlombaan ini biasa diadakan pada saat memperingati acara 17 Agustus. Lomba balap becak adalah salah satu kegiatan yang paling

ditunggu-tunggu saat acara tersebut (selain panjat pinang). Momen yang paling ditunggu selama proses balap becak adalah ketika becak berbelok dengan kecepatan yang tinggi. Pada momen ini akan banyak terdengar suara tepuk tangan dan histeris dari para penonton (terutama ibu-ibu). Karena pada momen inilah kita akan melihat bagaimana sebelah ban depan dari becak akan terangkat selama beberapa detik. Makanya tidak jarang pada momen ini terjadi kecelakaan (tabrakan atau terjatuh karena tidak bisa menjaga keseimbangan). Kemampuan dan pengalaman para tukang becak akan terlihat pada perlombaan tersebut.

Secara keadaan sosial mereka secara umum termasuk kategori keluarga sejahtera I (miskin) menurut BKKBN, yang hanya mampu memenuhi kebutuhan dasarnya secara minimal tetapi belum mampu memenuhi kebutuhan sosial psikologisnya. Secara umum mereka juga tidak memiliki rumah pribadi di Kota Makassar (hanya mengontrak atau kos), karena sebagian besar

tukang becak yang ada di Kota Makassar berasal dari Desa-desanya di Kabupaten yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan.

Tukang Becak Sebagai Mata Pencaharian Utama

Di setiap daerah di Indonesia memiliki berbagai ciri khas masing-masing entah itu kuliner, cagar alam, hingga sarana transportasi, sehingga dengan melihat atau mendengar kata atau benda tersebut saja orang-orang secara spontan mengingat suatu daerah tertentu. Begitu pula halnya di Kota Makassar, ada berbagai macam hal yang menjadi ciri khas dan salah satunya adalah becak, yang pengayuhnya di Makassar akrab di panggil dengan sebutan '*Daeng becak*'. Bahkan, sekarang Pemerintah Kota Makassar telah mendirikan sebuah tugu becak, yang berlokasi di kawasan anjungan Pantai Losari.

Kehadiran bentor semakin membuat penghasilan tukang becak semakin menurun. Banyak masyarakat yang lebih memilih kendaraan tersebut, dikarenakan

kecepatannya jauh lebih cepat karena sudah menggunakan tenaga mesin. Dalam rentan waktu hanya beberapa tahun saja, jumlah bentor yang ada di Kota Makassar semakin banyak.

Di setiap dekat kawasan strategis seperti tempat perbelanjaan, pasar, dan sekolah kita pasti akan menjumpai mereka. Tidak seperti becak yang sudah tidak dilarang, Pemkot Makassar melarang bentor untuk melintasi jalan-jalan utama seperti di dekat kantor Walikota dan kantor Gubernur Makassar, di sekitar area lapangan karebosi, sepanjang area Pantai Losari, Benteng Fort Rotterdam dan sampai kawasan Pelabuhan. Di kawasan-kawasan inilah yang menjadi lokasi 'steril' bagi bentor. Pelarangan tersebut seharusnya menjadi keuntungan tersendiri bagi para tukang becak. Namun, faktanya kini masyarakat sendirilah yang mulai meninggalkan mereka. Hanya sedikit masyarakat yang hingga kini masih tetap menggunakan jasa tukang becak.

Alasan dan Motivasi Menjadi Tukang Becak

Secara umum, yang menjadi alasan awal setiap orang untuk mencari pekerjaan adalah masalah ekonomi. Namun, tidak semua dari mereka bebas memilih pekerjaan, terutama di perkotaan yang membutuhkan kemampuan dan pendidikan formal yang memadai.

Tukang becak adalah sebuah profesi yang boleh dibilang hanya perlu mengandalkan kekuatan fisik saja. Mengayuh becak di siang hari apalagi terkadang penumpangnya lebih berat dari tukang becak itu sendiri, bukanlah sebuah perkara yang mudah dan itu dilakukan setiap hari dari pagi hingga sore bahkan terkadang sampai malam hari. Tapi, mereka menyadari hanya profesi inilah yang bisa mereka lakukan untuk menghidupi keluarga mereka.

Tukang becak merupakan pekerjaan utama mereka, sebuah profesi yang tidak gampang. Setiap orang memiliki motivasi tersendiri dalam hidupnya. Motivasi sebagai keadaan dalam

diri individu yang mendorong keinginan individu untuk melakukan kegiatan-kegiatan tertentu guna menjadi tujuan. Motivasi sangat mempengaruhi kerja seseorang sehingga dapat dikatakan motivasi adalah faktor penting bagi keberhasilan kerja. Mereka berharap bahwa kelak anak mereka harus memiliki kehidupan yang lebih baik dari orang tua mereka. Karena anak yang hebat merupakan cermin dari ketekunan, kerja keras, doa dan orang tua yang luar biasa.

Penghasilan Sebagai Tukang Becak

Penghasilan atau pendapatan merupakan suatu unsur penting dalam perekonomian sebuah keluarga. Setiap pekerjaan memiliki penghasilan-penghasilan tersendiri. Ada yang banyak dan ada yang sedikit. Semuanya tergantung jenis pekerjaannya. Untuk memiliki penghasilan yang besar, tentunya harus mempunyai kemampuan yang hebat dan disamping itu tingkat pendidikan formal pun juga menentukan. Bagi mereka yang memiliki kemampuan pas-pasan tentunya memiliki penghasilan

yang besar hanyalah sebuah angan semata. Bisa memberi makan keluarga dalam sehari, bisa menyekolahkan anak, membayar kontrakan bila yang belum punya rumah, dan menyisihkan sedikit buat tabungan, itu sudah lebih dari cukup.

Penghasilan rata-rata sebagai tukang becak dalam sehari berkisar antara Rp 30.000 sampai Rp 50.000, bahkan kalau sedang beruntung ada yang bisa sampai Rp 80.000 dalam sehari tergantung jumlah penumpang. Namun, jika kurang beruntung terkadang mereka bahkan hanya mendapatkan penghasilan di bawah Rp 30.000 sebagai tukang becak, semuanya disebabkan karena semakin sedikitnya penumpang yang bisa mereka dapatkan dalam sehari. Selain itu, ini menunjukkan bahwa penghasilan sebagai tukang becak dalam sehari sangatlah tidak tetap.

Di Kelurahan Bontobiraeng sendiri ada beberapa lokasi favorit para tukang becak untuk mangkal. Seperti didekat SD Negeri Mamajang dan SMP PGRI. Setelah jumlah penumpang, jarak tempuh, dan satu lagi

yang juga menentukan pendapatan harian mereka yaitu jam kerja. Artinya semakin lama mereka bekerja sebagai tukang becak dalam artian kerja harian, maka semakin besar pula kemungkinan pendapatan yang bisa mereka hasilkan. Karena semakin lama mereka bekerja, secara otomatis semakin besar pula kemungkinan mereka mendapatkan penumpang yang lebih.

Jadwal kerja mereka dimulai pada pukul 06.00 pagi dan berakhir pada pukul 07.00 malam. Ini berarti jika dihitung dalam hitungan jam maka dalam satu hari mereka bisa bekerja selama 12 sampai 13 jam.

Dorongan untuk bekerja di perkotaan bagi para pendatang apalagi yang berasal pedesaan tentunya harus disesuaikan dengan kemampuan yang dimiliki oleh para pendatang tersebut. Kesempatan bekerja di kota bagi para migran dari desa pada umumnya mereka berada disektor informal, ini karena tingkat keterampilan dan status pendidikan mereka yang rendah. Selain itu, tingkat persaingan pada sektor formal di perkotaan

apalagi di kota besar seperti Makassar sangat ketat sehingga mereka pada akhirnya hanya mampu bekerja pada suatu pekerjaan yang hanya mengandalkan kekuatan fisik saja. Dengan kata lain, menjadi tukang becak sebenarnya merupakan 'keterpaksaan' bagi mereka. Dalam artian bahwa karena tidak adanya keterampilan yang mereka miliki, sehingga mereka 'terpaksa' menjadi tukang becak.

Profesi sebagai tukang becak secara sosial dianggap sebagai pekerjaan yang susah, kasar dan tidak memiliki masa depan yang baik. Namun, bagi mereka yang bekerja dibidang ini, tentunya memiliki pemikiran yang berbeda.

Walaupun pekerjaan sebagai tukang becak itu susah, tapi jika dibandingkan dengan pekerjaan-pekerjaan di sektor informal lainnya yang juga membutuhkan kekuatan fisik, seperti buruh (entah itu buruh pabrik atau buruh bangunan) misalnya, menjadi tukang becak relatif sedikit lebih luwes. Ini disebabkan karena menjadi tukang

becak mereka bisa dengan bebas menentukan waktu istirahat. Jika mereka sedang lelah, dengan mudah bisa istirahat atau bahkan ketika sedang menunggu penumpang sekalipun bisa mereka isi dengan istirahat. Selain itu mereka tidak terikat oleh aturan-aturan yang ketat dan mengekang.

Strategi Adaptasi Tukang Becak

Setiap orang selalu dihadapkan pada persoalan tentang bagaimana mereka berusaha memenuhi kebutuhan pokoknya. Tentunya untuk bisa memenuhi segala kebutuhannya, setiap orang harus bekerja. Hal ini merupakan perspektif awal dari munculnya berbagai strategi adaptasi yang dilakukan para individu. Strategi adaptasi pada hakekatnya merupakan cara-cara bertahan hidup yang dilakukan setiap orang untuk dapat tetap mempertahankan kelangsungan hidupnya.

Sebenarnya, setiap orang sudah 'akrab' dengan yang namanya strategi adaptasi. Hanya mereka terkadang tidak

menyadari apa yang mereka lakukan adalah sebuah strategi adaptasi. Mereka secara naluri akan mencari sebuah cara atau ide ketika mereka dihadapkan pada suatu lingkungan atau suasana baru. Misalnya ketika seorang anak kecil yang baru pertama kali masuk sekolah. Pada awalnya mereka merasa malu, canggung dan sebagainya. Namun, setelah berjalannya waktu mereka akan membaaur dengan lingkungan barunya dengan cara mereka masing-masing. Lama atau tidaknya mereka beradaptasi tergantung dari individu.

Satu-satunya hal didunia ini yang pasti adalah perubahan. Cepat atau lambat setiap manusia akan menghadapi perubahan. Ini pula yang dirasakan oleh para tukang becak di Indonesia pada umumnya dan Makassar khususnya, tidak terkecuali tukang becak di Kelurahan Bontobiraeng. Mereka harus menghadapi kenyataan bahwa masa-masa kejayaan mereka sebagai tukang becak kini sudah berada diujung tanduk dan mungkin dalam beberapa tahun lagi becak bisa

saja hanya akan menjadi salah satu koleksi museum. Melihat kondisi tersebut, sebagian besar tukang becak di Kota Makassar memilih meninggalkan pekerjaan tersebut, karena semakin berkurang drastisnya jumlah penumpang. Namun, sedikit dari mereka memilih tetap bertahan hingga kini. Mereka memilih untuk bertahan sebagai tukang becak. Dalam konteks kehidupan sosial ekonomi yang dihadapi oleh tukang becak, ada sejumlah strategi adaptasi yang mereka lakukan untuk tetap dapat bertahan hidup.

Pekerjaan Sampingan

Penghasilan mereka sebagai tukang becak kini semakin sedikit, berkisar di angka Rp 30.000 sampai Rp 50.000 / hari. Bahkan dalam beberapa kesempatan, pendapatan mereka tidak menyentuh angka Rp 20.000 / harinya. ini semua dikarenakan semakin sedikitnya jumlah penumpang mereka. Sebuah kenyataan yang cukup menyedihkan ditengah semakin mahalnya harga kebutuhan pokok.

Hubungan Baik Sesama Tukang Becak, Bentor dan Penumpang

Kehadiran bentor merupakan sebuah fenomena tersendiri di Kota Makassar. Setiap harinya apabila kita melintas di seputaran Jl. Boulevard khususnya di sekitar Mall Panakukang, akan banyak kita jumpai bentor. Begitu pula di pasar tradisional yang berlokasi di Jl Todopulli (hanya berjarak beberapa meter dari Mall Panakukang), disamping Mall Ratu Indah di Jl Ratulangi, yang dulunya merupakan lokasi favorit para tukang becak, kini sudah sesak dipenuhi dengan bentor. Untungnya di Makassar tidak ada tukang ojek (kecuali daerah pinggiran, seperti di Daya, Antang dan Tamalanrea). Tukang ojek ada di Kota Makassar, bisa dipastikan becak akan semakin ditinggalkan. Karena seperti bentor, ojek juga menggunakan tenaga mesin motor sebagai penggerakannya.

Jumlah bentor yang semakin banyak dan kini menguasai jalur-jalur becak, berpotensi menyebabkan terjadinya gesekan

antara tukang becak dan tukang bentor dalam memperebutkan penumpang. Namun, sampai sekarang tidak pernah ditemukan terjadi konflik antara kedua belah pihak. Dalam beberapa tempat malah kita akan menjumpai becak dan bentor mangkal pada satu tempat yang sama.

Memanfaatkan Tenaga Kerja Keluarga (Istri & Anak)

Untuk menambah pendapatan, mereka juga memanfaatkan tenaga kerja keluarganya. Mereka juga memanfaatkan tenaga kerja keluarganya dalam menambah pendapatan. Saling bekerja sama dalam mencari pendapatan sebagai satu unit keluarga, merupakan sebuah solusi yang dilakukan oleh para tukang becak. Mereka sadar bahwa penghasilan sebagai tukang becak yang kini semakin tidak stabil, dan penghasilan sampingan mereka yang juga tidak tetap dan jarang tersebut, membuat mereka akhirnya mencari solusi lain dalam menambah pendapatan yaitu dengan memanfaatkan tenaga

kerja keluarga dalam hal ini adalah istri dan anaknya.

Menghemat Pengeluaran

Kebutuhan hidup manusia selalu berkembang sejalan dengan tuntutan zaman, tidak sekedar untuk memenuhi kebutuhan makan saja, akan tetapi menyangkut kebutuhan lainnya seperti kebutuhan akan pakaian, rumah, pendidikan, dan kesehatan. Namun, tidak semua bisa memenuhi semua kebutuhan tersebut dengan layak. Terutama bagi mereka yang memiliki pendapatan rendah dan tidak tetap seperti para tukang becak. Ditengah semakin sedikitnya pendapatan sebagai tukang becak, belum lagi harga kebutuhan pokok yang semakin mahal. Mau tidak mau membuat mereka (tukang becak) harus pintar dalam mengatur pengeluaran.

Adanya tempat tinggal membuat mereka tidak perlu merasa cemas meninggalkan keluarganya ketika sedang mencari uang. Semua tukang becak yang diteliti, mengatakan bahwa mereka tidak memiliki rumah secara pribadi. Mereka

semuanya sampai sekarang masih mengontrak rumah. Tidak memiliki rumah sendiri, tentunya membuat pengeluaran mereka semakin bertambah setiap bulannya. Ditambah biaya sekolah anak-anak mereka, uang makan sehari-hari, belum lagi ditambah harga kebutuhan pokok yang semakin mahal dan berkurang drastisnya pendapatan mereka sebagai tukang becak, membuat mereka tentunya harus cerdas dalam mengatur keuangan rumah tangga mereka.

Memenuhi kebutuhan hidup merupakan hal yang terasa sulit dilakukan oleh beberapa anggota masyarakat jika apa yang mereka hasilkan dari pekerjaannya tidak sesuai dengan besarnya kebutuhan yang ingin dipenuhi. Oleh karena itu mereka harus bisa memprioritaskan apa yang menjadi kebutuhan atau hanya sekedar keinginan.

Penghasilan mereka sebagai tukang becak hanya berkisar di angka Rp 30.000 sampai Rp 50.000 / hari. Dengan kebutuhan tersebut, mereka dituntut untuk bisa memenuhi kebutuhan hidupnya.

Ada beberapa kebiasaan para tukang becak yang mereka hilangkan demi menghemat pengeluaran. Mereka meyakini dengan melakukan penghematan, mereka bisa tetap bertahan hidup ditengah harga kebutuhan pokok yang semakin mahal. Apalagi mengingat penghasilan mereka yang tidak tetap tersebut.

Kini, eksistensi para tukang becak di Kota Makassar benar-benar sedang terancam. Terakhir jumlah becak masih cukup banyak sekitar tahun 2009. Setelah itu mereka mulai 'menghilang' satu persatu. Yang tersisa sekarang hanyalah para tukang-tukang becak lanjut usia. Faktor utama mengapa sampai sekarang masih ada tukang becak yang tetap bertahan adalah karena masih ada sedikit masyarakat yang mau tetap menggunakan jasa mereka. Tanpa sedikit dari masyarakat tersebut, entah bagaimana nasib mereka. Namun pada akhirnya sederas apapun arus perubahan zaman yang terjadi di Kota Makassar, mereka akan tetap terus bertahan sebagai tukang

becak sampai mereka sudah tidak mampu lagi mengayuh becaknya, karena mereka sudah terlanjur mencintai profesi tersebut, ditambah lagi tentunya ada sedikit kebanggaan bahwa mereka adalah salah satu ikon kota (sayangnya sudah mulai dilupakan) yang terkenal. Yang bisa mereka lakukan sekarang hanyalah bersabar sembari mengenang kembali lembar-lembar sejarah kejayaannya dulu dan sekaligus menyaksikan bagaimana manusia-manusia yang terus berubah secara perlahan-lahan, yang sayangnya perubahan-perubahan itu tidak banyak memberikan efek positif bagi mereka (tukang becak).

Kesimpulan

Para tukang becak di Kota Makassar sebagian besar berasal dari Kabupaten-kabupaten yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan (Jeneponto, Gowa, Maros, Pangkep dll) dan hanya sedikit yang berasal dari Makassar. Alasan utama mereka bekerja sebagai tukang becak adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup dan profesi tersebut dipilih selain karena tidak

membutuhkan kemampuan atau pendidikan yang tinggi, profesi tersebut juga dipilih karena pada saat itu becak sangat digemari oleh masyarakat Kota Makassar sebagai sarana transportasi umum.

Kini, di Kota Makassar para tukang becak yang tersisa hanyalah para tukang becak lanjut usia. Tukang becak yang dulunya banyak yang berusia muda kini telah beralih profesi dan salah satunya adalah menjadi tukang bentor (becak motor). Bentor sendiri kini ibarat fenomena baru di Kota Makassar. Jumlahnya mencapai ribuan unit dan masih bisa terus bertambah.

Kehadiran bentor dan semakin mudahnya masyarakat memiliki kendaraan pribadi melalui sistem kredit, akhirnya

membuat kehidupan ekonomi para tukang becak mengalami kesulitan karena pendapatannya yang semakin menurun. Ini semakin diperparah dengan harga kebutuhan pokok yang semakin mahal. Hal-hal tersebut pada akhirnya membuat para tukang becak yang masih bertahan harus memiliki strategi-strategi untuk bisa beradaptasi dengan lingkungan barunya menyangkut masalah ekonominya. Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa satrategi adaptasi mereka adalah dengan mencari pekerjaan sampingan, menjaga hubungan baik sesama tukang becak, tukang bentor dan penumpang, memanfaatkan tenaga kerja keluarga (Istri & Anak), kemudian terakhir dengan melakukan penghematan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahimsa-Putra, H.S, 1988. *Minawang: Hubungan Patron-Klien di Sulawesi Selatan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- _____, 2009. Paradigma Ilmu Sosial Budaya: Sebuah Pandangan. Makalah disampaikan dalam Kuliah Umum "*Paradigma Penelitian Ilmu-ilmu Humaniora*", diselenggarakan oleh Program Studi Linguistik, Sekolah Pascasarjana, Universitas Pendidikan Indonesia, di Bandung, 7 Desember.
- Alland, A.Jr, 1970. Ekologi & Adaptation To Parasitic Diseases, Dalam A.P.Vanda (ed) *Environment Cultural Behaviour: Ecological Studies in Cultural Anthropology*. Garden City: Natural History Press.
- Azumi Yoshifumi, 2001. *Abang Beca, Sekejam-kejamnya Ibu Tiri Masih Lebih Kejam Ibu Kota*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Bennet, John, W, 1976. *Adaptation & Human Behaviour in the Ecological Transition: Cultural Anthropologi & Human Adaptation*. New York: Pergamon Press.
- _____, 1969. *Anticipation, Adaptation & Concept of Culture in Anthropologi*. Dalam Science 192.
- Bintarto, R, 1989. *Interaksi Desa – Kota dan Permasalahannya*. Yogyakarta : Ghalia Indonesia.
- Geertz Clifford, 1973. *Penjaja dan Raja: Perubahan Sosial dan Modernisasi di Dua Kota Indonesia*. Terjemahan S. Supomo Jakarta: Indonesia Raya 1973.
- Hart Keith, 1996. Sektor Informal Dalam Meaning, Chris & Tadjuddin, Noer Effendy, *Urbanisasi Pengangguran & Sektor Informal di kota*. Jakarta: Gramedia.

- Poerwadarminta, W.J.S, 1989. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka: Jakarta.
- Smith. A. Oliver, 1982. *Here There is Life: The Sosial and Cultural Dynamics of Succesful Resistance to Resettlement in Postdisaster Peru in Involuntary Migration and Resttlemet the Problems and Respons of Dislocated People*. Boulder, Colorado: Westview Press.
- Spradley, J.P, 1972. Foundations of Cultural Knowledge, dalam *Culture and Cognition: Rules, Maps, and Plans*. (editor oleh: James P. Spradley), San Francisco: Chandler.
- _____,1997. "*Metode Etnografi*" (terjemahan). Yogyakarta: PT Tiara Wacana
- Suparlan Parsudi, 1995a. "Transmigrasi dan Transformasi Budaya". Makalah pada Seminar *Sembilan Puluh Tahun Transmigasi di Indonesia, Universitas Lampung*. Departemen Transmigasi dan PPH, R.I., Bandar Lampung, 5 september 1995.
- _____, 1995b. "*Antropologi Dalam Pembangunan*". Makalah pada Ceramah Umum Kuliah Perdana, Kajian Antropologi, Program Pascasarjana, Universitas Indonesia Jakarta, 12 September 1995.