

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setiap daerah memiliki alat transportasi yang berbeda-beda tergantung dengan kondisi wilayahnya. Pada wilayah perairan, transportasi yang biasa digunakan masyarakat yaitu perahu, kapal, sampan dan sejenisnya. Transportasi udara seperti pesawat dan helikopter biasa digunakan untuk penyeberangan antar pulau, negara, maupun antar daerah yang memiliki jarak tempuh yang cukup jauh. Pada wilayah daratan transportasi yang biasa digunakan yaitu seperti mobil, motor, sepeda dan sejenisnya.

Transportasi diartikan sebagai membawa sesuatu ketempat lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis. Akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuan sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi¹.

Transportasi bukan merupakan tujuan akhir, tetapi merupakan sarana untuk menunjang pencapaian banyak tujuan. Tidak seperti jaman primitif dahulu, dewasa ini jasa transportasi yang tersedia telah mampu melayani dan menunjang seluruh kegiatan manusia. Pertumbuhan fasilitas transportasi memberikan manfaat-manfaat yang besar kepada peningkatan kemakmuran bangsa dan kemajuan peradaban manusia.² Transportasi sangat diperlukan oleh semua lapisan umur, karena dengan transportasi semuanya menjadi mudah. Begitu pula dengan

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*, (Padang: Universitas Andalas, 1986), hlm. 1.

² Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), hlm. 35-36.

masyarakat yang tinggal di Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan. Dalam kesehariannya mereka juga banyak menggunakan jasa transportasi umum.

Kecamatan Koto XI Tarusan merupakan kecamatan yang berada di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat. Pola pemukiman penduduk di Kecamatan Koto XI Tarusan memiliki pola memanjang mengikuti jalan utama. Wilayah Kecamatan Koto XI Tarusan dimulai dari Nagari Siguntur yang berbatasan dengan Kota Padang, hingga Nagari Kapuh yang berbatasan dengan Kecamatan Bayang. Pola pemukiman penduduk yang memanjang menjadikan angkutan umum sangat penting untuk menempuh jarak antar *nagari*. Ada dua jenis angkutan umum yang merupakan angkutan umum kecamatan di Kecamatan Koto XI Tarusan yaitu, ojek dan becak bermotor (*bentor*) yang bagi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan lebih dikenal dengan sebutan becak motor.

Becak bermotor (*bentor*) merupakan transportasi umum yang berbeda dari sepeda motor atau kendaraan bermotor roda dua pada umumnya. *Bentor* memiliki tiga roda yang mana berbeda dengan sepeda motor yang hanya memiliki dua roda dan penumpang berada di bagian depan pengendara layaknya angkutan becak³. *Bentor* sendiri memiliki bentuk yang berbeda-beda berdasarkan daerah dimana *bentor* tersebut berkembang⁴. Becak motor Kecamatan Koto XI Tarusan memiliki bentuknya sendiri yaitu tempat duduk penumpang berada di samping pengemudi. Secara umum bentuk *bentor* disesuaikan dengan kapasitas pengangkutan

³ Andi Fajar Anas, "Pengendalian Becak Motor Sebagai Angkutan Umum di Kota Makassar", Skripsi, (Makassar: Universitas Hasanuddin, 2017), hlm 2.

⁴ Di Sumatera Barat saja, contohnya di Kota Solok becak motor yang berkembang menggunakan motor vespa sebagai tenaga penggerak dengan tempat duduk penumpang berada di sebelah motor. Becak motor di Kota Solok ini berasal dari bentuk becak motor yang berkembang di Kota Medan (Rika Kornila, "Taslim: Penarik Becak Motor Di Kota Solok Tahun 2003—2006", Skripsi, (Padang: Universitas Andalas, 2007)).

penumpang. Bentor ditujukan untuk dapat mengangkut penumpang lebih banyak daripada sepeda motor biasa dan dapat melaju lebih cepat daripada becak kayuh.⁵ Becak bermotor telah sejak lama ditemui di beberapa daerah di Indonesia. Diketahui dari segi manfaat memang bentor selain lebih cepat menjangkau tujuan, bentor bisa menjadi alternatif untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh angkutan umum lainnya seperti angkot, *bus way*, mini bus dan lain-lain⁶.

Becak bermotor atau bentor di Kecamatan Koto XI Tarusan sudah ada sejak tahun 1999 yang merupakan bentuk modifikasi dari becak sepeda. Becak sepeda sendiri sudah ada di Kecamatan Koto XI Tarusan sejak tahun 1993. Seiring dengan berkembangnya kendaraan roda dua yang memiliki mesin yaitu sepeda motor, beberapa pengemudi becak sepeda yang sudah memiliki cukup biaya untuk memiliki sepeda motor pada tahun 1999 memodifikasi becak sepedanya menjadi becak motor. Walaupun becak motor mulai ada di Kecamatan Koto XI Tarusan sejak tahun 1999, namun perkembangan becak motor cukup pesat dimulai pada tahun 2000-an, mengingat sepeda motor pada tahun-tahun tersebut masih tergolong sebagai barang mewah.

Dalam perkembangannya sebagai angkutan umum kecamatan, becak motor memiliki eksistensi dan peran yang penting bagi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan. Hal ini dikarenakan dibandingkan ojek yang hanya dapat membawa penumpang dengan kapasitas 1-2 orang, bentor dapat mengangkut 4-5 penumpang sekaligus. Puncak ramainya becak motor digunakan dan berhilir mudik yaitu ketika hari *balai* yang diadakan seminggu sekali di Pasar Tarusan sebagai pasar

⁵ Andi Fajar Anas, *loc. cit.*

⁶ Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, “Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Pembaharuan Hukum: Volume III No. 1 Januari—April 2016*, hlm. 22.

kecamatan, pada hari Selasa. Pada hari Selasa yang merupakan hari *balai* masyarakat dari Nagari Mandeh, Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia, Pulau Kapo-Kapo, dan Nagari Sungai Pinang akan pergi berbelanja ke Pasar Tarusan. *Nagari-nagari* tersebut menggunakan perahu dari *nagari* masing-masing menuju dermaga Carocok Tarusan, nantinya akan menggunakan jasa becak motor dan ojek untuk menuju Pasar Tarusan. Dibandingkan ojek sendiri, masyarakat lebih cenderung menggunakan jasa becak motor dikarenakan becak motor selain mengangkut penumpang dengan jumlah yang lebih besar, becak motor juga dapat membawa barang bawaan penumpang dalam jumlah yang lumayan banyak dibandingkan ojek.

Bentuk topografi Kabupaten Pesisir Selatan sendiri memanjang di sepanjang Pantai Barat Sumatera. Bentuk geografis tersebut menyebabkan Kecamatan Koto XI Tarusan yang merupakan bagian dari Kabupaten Pesisir Selatan memiliki wilayah berupa wilayah daratan dan perairan laut. Pada wilayah daratan seperti Nagari Taratak Sungai Lundang, Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai, Nagari Duku, Nagari Batu Hampa, Nagari Nanggalo, Nagari Jinang, Nagari Ampang Pulau, Nagari Carocok Anau Ampang Pulau, Nagari Pulau Karam, Nagari Batu Kalang, dan Nagari Kapuh masyarakatnya menggunakan transportasi darat berupa mobil dan motor. Kecamatan Koto XI Tarusan berbatasan langsung dengan Kota Padang. Hal ini menyebabkan Kecamatan Koto XI Tarusan merupakan jalur utama transportasi darat dari Kabupaten Pesisir Selatan menuju Kota Padang maupun sebaliknya. Nagari-nagari yang terletak di wilayah perairan laut seperti Nagari Mandeh, Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia, Pulau Kapo-Kapo, dan Sungai Pinang sampai dengan tahun 2015 masih menggunakan alat

transportasi jalur laut seperti perahu dalam berbagai aktifitas, terutama aktifitas antar daerah.

Dimulai dari awal kemunculannya yaitu pada tahun 1999 sampai tahun 2015, becak motor menjadi kendaraan umum kecamatan yang memiliki eksistensi dan peran yang cukup besar di Kecamatan Koto XI Tarusan. Hal ini berkaitan dengan geografis Kecamatan Koto XI Tarusan yang terdiri atas kawasan daratan dan perairan laut, serta pola pemukiman penduduknya. Hal lainnya adalah akses jalan di pemukiman penduduk Kecamatan Koto XI Tarusan sampai tahun 2015 tergolong sangat buruk. Kondisi jalan cukup sempit, sehingga sangat sulit untuk kendaraan roda 4 berpapasan di jalan tersebut, ditambah kondisi jalan yang berlubang. Seiring dengan perkembangan pariwisata dan pembangunan di Kabupaten Pesisir Selatan maupun Kecamatan Koto XI Tarusan, perbaikan dan pembangunan sarana jalan di Kecamatan Koto XI Tarusan membawa perubahan terhadap pola transportasi masyarakat dan berdampak pula terhadap eksistensi dan peran becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan.

Dimulai dari tahun 2016, becak motor kehilangan eksistensi dan perannya sebagai angkutan umum kecamatan. Hal ini terjadi bersamaan dengan dibangunnya akses jalur darat yang melewati Nagari Mandeh, Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia, dan Nagari Sungai Pinang. Pembangunan akses darat tersebut mengubah pola transportasi masyarakat 3 nagari tersebut yang juga berdampak pada penggunaan becak motor. Masyarakat nagari-nagari tersebut merupakan penumpang tetap yang menggunakan jasa becak motor untuk membawa penumpang dari Dermaga Carocok Tarusan. Pembangunan akses jalur darat memudahkan masyarakat 3 nagari tersebut untuk menggunakan kendaraan

pribadi maupun angkutan umum mereka sendiri yaitu mobil *pick up* L-300 yang telah dimodifikasi disebut dengan *oto ka pasa*⁷. *Oto ka pasa* sendiri menjadi alternatif kendaraan umum masyarakat Nagari Mandeh dan Nagari Sungai Nyalo Mudik Aia dikarenakan becak motor tidak dapat digunakan untuk mengantar penumpang ke *nagari-nagari* tersebut. Walaupun akses darat sudah bisa diakses dan kondisi jalan sangat bagus menuju Nagari Mandeh, Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia, dan Nagari Sungai Pinang, medan jalur yang memiliki tanjakan yang cukup tinggi tinggi dapat ditempuh oleh becak motor. Becak motor hanya dapat menempuh medan perjalanan dengan kondisi jalan mendatar dan tanjakan yang tidak terlalu tinggi. Hal inilah yang menyebabkan becak motor mulai kehilangan eksistensinya di *nagari-nagari* perairan laut di Kecamatan Koto XI Tarusan.

Pada tahun 2019, sebagai puncak dari perubahan tersebut secara perlahan eksistensi dan peran becak motor sebagai angkutan umum Kecamatan Koto XI Tarusan mulai meredup. Hal ini tidak terlepas dari dampak perubahan yang terjadi pada pembangunan akses jalur darat di Kecamatan Koto XI Tarusan. Terutama pembangunan akses jalur darat di Nagari Mandeh, Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia dan Nagari Sungai Pinang. Penelitian ini mengajukan permasalahan utama yaitu selama dua dekade becak motor memiliki eksistensi dan peran sebagai angkutan umum Kecamatan Koto XI Tarusan, mengalami dampak dari pembangunan pariwisata yang ada di Kecamatan Koto XI Tarusan. Dampak yang ditimbulkan dari pariwisata disebabkan pembangunan jaringan jalan provinsi yang membuka akses transportasi darat pada *nagari* perairan laut Kecamatan Koto XI

⁷ Yolanda, “Perubahan Transportasi Maritim dan Dampak Pariwisata Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Masyarakat Ngari Mandeh, Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan, Tahun 2010—2018”, Skripsi, (Padang: Universitas Andalas,2020), hlm. 110—111.

Tarusan sebagai penumpang utama becak motor. Permasalahan ini menarik dikaji dikarenakan eksistensi dan peran becak motor selama 20 tahun menjadi angkutan umum Kecamatan Koto XI Tarusan dan dampak pariwisata bagi perkembangan becak motor sebagai transportasi umum di Kecamatan Koto XI Tarusan. Selain itu, belum adanya kajian historiografi terhadap hal tersebut menyebabkan permasalahan ini menjadi menarik serta unik untuk diteliti.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Batasan spasial yang digunakan dalam penulisan ini yaitu, Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat. Becak motor berkembang cukup pesat di Kecamatan Koto XI Tarusan, bahkan merupakan satu-satunya angkutan umum yang mengangkut penumpang lebih banyak dibandingkan angkutan lainnya yaitu ojek. Geografi kecamatan koto XI Tarusan yang memanjang mengikuti jalan utama, namun bercabang pada pemukiman-pemukiman penduduk pada wilayah perkampungan yang menuju wilayah perairan. Hal ini menjadikan becak motor cukup eksis dan memiliki peran yang penting di Kecamatan Koto XI Tarusan sebagai angkutan umum dikarenakan ukuran yang dapat memasuki akses jalan yang lebih kecil.

Batasan temporal dalam penulisan ini yaitu, tahun 1999-2019. Tahun 1999 digunakan sebagai batasan temporal awal penelitian dikarenakan pada tahun inilah becak motor dibuat dan berkembang di Kecamatan Koto XI Tarusan dan memiliki peran yang cukup besar bagi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan pada tahun-tahun setelahnya. Tahun 2019 merupakan batasan temporal akhir dari penulisan dikarenakan pada tahun inilah becak motor mulai kehilangan eksistensi dan perannya sebagai angkutan umum Kecamatan Koto XI Tarusan. Hal ini tidak

terlepas dari pembangunan jaringan jalan provinsi yang meliputi Koto XI Tarusan-Nagari Mandeh-Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia-Nagari Sungai Pinang-Sungai Pisang⁸. Pembangunan akses jalur darat terhadap 3 Nagari di Kecamatan Koto Tarusan yaitu Nagari Mandeh, Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia, dan Nagari Sungai Pinang membawa dampak pada jumlah pengguna becak motor. Hal inilah yang menyebabkan pada tahun 2019 terhitung jumlah becak motor hanya setengah dari jumlah tahun-tahun sebelumnya yaitu kurang lebih 100 unit becak motor yang beroperasi ketika hari *balai*. Mengingat tahun 2005-2015, jumlah becak motor mencapai hampir 200 unit di Kecamatan Koto XI Tarusan. Selain itu beberapa becak motorpun mulai dimodifikasi menjadi becak pengangkut barang. Perubahan inilah yang menjadikan tahun 2019 menjadi batasan akhir dari penulisan ini.

Rumusan masalah yang diajukan dalam penulisan ini, yaitu sebagai berikut.

1. Apa yang melatar belakangi berkembangnya becak motor sebagai angkutan umum di Kecamatan Koto XI Tarusan?
2. Bagaimana eksistensi becak motor sebagai angkutan umum di Kecamatan Koto XI Tarusan?
3. Bagaimana dampak pariwisata pada peran becak motor sebagai angkutan umum bagi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan?

C. Tujuan dan Manfaat

Tujuan dan manfaat yang ingin dicapai dalam penulisan ini yaitu sebagai berikut:

⁸ *Ibid.*

1. Menjelaskan latar belakang ada dan berkembangnya becak motor sebagai angkutan umum di Kecamatan Koto XI Tarusan.
2. Menguraikan eksistensi becak motor sebagai angkutan umum di Kecamatan Koto XI Tarusan.
3. Menganalisis dampak pariwisata pada peran becak motor sebagai angkutan umum bagi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan.

D. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini ada beberapa sumber tinjauan pustaka yang menjadi pijakan awal dalam menganalisis, memahami dan menulis objek penelitian ini. Sumber-sumber tersebut baik berupa sumber buku, jurnal, maupun skripsi yang memiliki keterkaitan dengan penelitian.

Buku dengan judul *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori* yang ditulis oleh Andriansyah yang diterbitkan pada tahun 2015 di Jakarta oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama menjadi salah satu sumber tinjauan pustaka dalam penelitian ini. Buku ini membahas mengenai studi tentang transportasi, transportasi bagian integral perekonomian, pengaruh perkembangan transportasi dalam pertumbuhan ekonomi, transportasi dan pertumbuhan daerah, pengembangan teknologi dan manajemen transportasi serta kebijakan nasional dalam masalah transportasi⁹. Penelitian dan penulisan tentang becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan erat kaitannya dengan memahami konsep dari transportasi itu sendiri.

Dasar-dasar Ekonomi Transportasi yang ditulis oleh Rahardjo Adisasmita, diterbitkan pada tahun 2010 di Yogyakarta oleh penerbit Graha Ilmu menjadi

⁹ Andriansyah, *op.cit.*

sumber tinjauan pustaka selanjutnya. Buku ini membahas mengenai keinginan dan perilaku melakukan perjalanan, biaya transportasi sebagai faktor penting dalam penentuan lokasi, fungsi dan manfaat transportasi, ciri-ciri transportasi manusia dan barang, kualitas jasa transportasi yang efektif, sarana dan tipe jasa transportasi, pengguna kapasitas angkutan, konsolidasi lalu lintas, pengaruh lokasional biaya transportasi, transportasi dan lalu lintas perdagangan, permintaan dan penawaran jasa transportasi, analisis biaya dan harga jasa transportasi, tarif angkutan, persaingan dalam transportasi dan sistem transportasi nasional¹⁰. Konsep-konsep yang dibahas di dalam buku ini menjadi acuan untuk memahami konsep transportasi dalam sudut pandang yang lebih luas sekaligus menjadi bahan perbandingan dalam berbagai perspektif.

Artikel jurnal dengan judul *Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan* ditulis oleh Meta Suryani dan Anis Mashdurohatun merupakan artikel jurnal yang dijadikan tinjauan pustaka dalam penulisan ini. Artikel ini diterbitkan oleh Jurnal Pembaharuan Hukum, Volume III No. 1 Januari-April 2016. Artikel Jurnal ini menjelaskan tentang bentor dari aspek hukum. Se jauh ini Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia melakukan diskresi terhadap bentor umum yang beroperasi sebagai angkutan umum, dengan memandang dari sisi kemanfaatan bentornya sangat dibutuhkan bagi masyarakat kelas menengah ke bawah khususnya di daerah terpencil yang ada

¹⁰ Rahardjo Adisasmita, *op. cit.*

pada masyarakat Indonesia. Mengingat belum semua wilayah mempunyai transportasi umum yang layak seperti dikota¹¹.

Skripsi dengan judul *Pedati Transportasi Di Pesisir Selatan Studi Kasus: Kecamatan Tarusan, Bayang, dan Kecamatan IV Jurai Tahun 1950-1990* karya Hendrawati yang merupakan mahasiswi Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Andalas yang menyelesaikan studinya pada tahun 1998. Skripsi ini memberikan gambaran transportasi di Kecamatan Koto XI Tarusan, Kecamatan Bayang, dan Kecamatan IV Jurai pada tahun 1990-an. Selain itu skripsi ini juga memberikan gambaran sistem transportasi di Kabupaten Pesisir Selatan tahun 1990-an. Sayangnya skripsi ini hanya terfokus kepada pedati sebagai objek yang dikaji dalam skripsi ini¹².

Skripsi berjudul *Kehidupan Sosial Ekonomi Penarik Becak Dayuh Di Kota Ujung Gading Kecamatan Lembah Melintang Kabupaten Pasaman Barat Tahun 1986-2006* karya Darwatni yang juga merupakan mahasiswi Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Andalas. Skripsi ini menjadi tinjauan pustaka sekaligus bahan perbandingan dikarenakan wilayah penelitiannya masih di Sumatera Barat. Skripsi ini menjadi bahan perbandingan untuk menganalisis perbedaan wilayah untuk cikal bakal transportasi yang sama. Hal ini mengingat becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan sendiri berawal dari becak sepeda yang dikayuh¹³.

¹¹ Meta Suryani, Anis Mashdurohaturun *op. cit.*, hlm. 21.

¹² Hendrawati, "Pedati Transportasi Di Pesisir Selatan Studi Kasus: Kecamatan Tarusan, Bayang, dan Kecamatan IV Jurai Tahun 1950-1990", Skripsi, (Padang: Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1998).

¹³ Darwatni, "Kehidupan Sosial Ekonomi Penarik Becak Dayuh Di Kota Ujung Gading Kecamatan Lembah Melintang Kabupaten Pasaman Barat Tahun 1986-2006", Skripsi, (Padang: Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2008).

Sumber lainnya yaitu skripsi yang berjudul *Pengendalian Becak Motor Sebagai Angkutan Umum Di Kota Makassar* yang ditulis oleh Andi Fajar Anas, Universitas Hasanuddin, 2017, Makassar. Dalam skripsi ini dibahas mengenai pengendalian operasional kendaraan becak motor dalam wilayah kota makassar belum mampu diterapkan secara efektif, disebabkan sulitnya untuk berdialog kepada para pemilik dan pengendara becak motor mengenai batas wilayah pengangkutan becak motor. Para pemilik dan pengendara becak motor selalu saja menolak untuk ditertibkan dan dibatasi ruang lingkup aktivitas pengangkutannya sehingga beberapa langkah yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar mengalami hambatan¹⁴. Pembahasan dari skripsi ini berfokus kepada kebijakan pemerintah terhadap becak motor.

Penertiban Kendaraan Becak Motor (Betor) Di Kota Yogyakarta Oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, merupakan skripsi yang ditulis oleh mahasiswa Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, Yogyakarta pada tahun 2017. Dalam skripsi ini dibahas mengenai penertiban becak motor di kota Yogyakarta yang dilaksanakan langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta¹⁵.

Skripsi yang ditulis Ahmad Bun Yani Qoimuddin dengan judul *Strategi Bertahan Pengendara Becak Tradisional Terhadap Kemunculan Becak Motor di Desa Cipari, Kabupaten Cilacap* juga menjadi sumber dari tinjauan pustaka dalam penulisan ini. Ahmad merupakan mahasiswa dari Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Skripsi ini membahas tentang strategi bertahan

¹⁴ Andi Fajar Anas, *op. cit.*

¹⁵ Aulia Rachman Firdausy, "Penertiban Kendaraan Becak Motor (Betor) Di Kota Yogyakarta Oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta", (Yogyakarta: Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, 2017).

pengemudi becak tradisional terhadap kemunculan becak motor di desa Cipari, Cilacap¹⁶.

Perubahan Transportasi Maritim Dan Dampak Pariwisata Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Masyarakat Nagari Mandeh, Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan, Tahun 2010-2018 merupakan skripsi yang ditulis oleh Yolanda, mahasiswi Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas. Skripsi ini membahas tentang perubahan transportasi maritim yang disebabkan oleh dampak pariwisata yang ada di Nagari Mandeh. Perubahan transportasi yang ada di Nagari Mandeh juga memberikan dampak yang besar pada eksistensi dan peran becak motor yang ada di Kecamatan Koto XI Tarusan, mengingat Nagari Mandeh merupakan nagari yang mayoritas masyarakatnya sebagai pengguna becak motor sebelum pembangunan akses jalur darat di Nagari Mandeh¹⁷.

Penelitian tentang becak motor sebagai kajian sejarah masih sedikit sekali dapat ditemukan dalam kajian *literature* keilmuan sejarah. Kajian-kajian tentang becak motor lebih banyak dikaji dalam segi hukum mengingat pro dan kontra dari becak motor sebagai kendaraan umum. Hal ini tentu didasarkan pada UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengingat becak motor tidak masuk dalam kategori angkutan umum¹⁸. Di beberapa daerah di Indonesia becak motor dinyatakan sebagai angkutan umum yang ilegal. Hal ini dapat dipahami dari segi hukum, namun hingga saat sekarang nyatanya becak motor masih cukup eksis di beberapa daerah di Indonesia dengan perannya sebagai

¹⁶ Ahmad Bun Yani Qoimuddin, “Strategi Bertahan Pengendara Becak Tradisional Terhadap Kemunculan Becak Motor di Desa Cipari, Kabupaten Cilacap”, (Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, 2018).

¹⁷ Yolanda, *op. cit.*

¹⁸ UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

angkutan umum termasuk di Kecamatan Koto XI Tarusan. Becak motor merupakan objek kajian yang menarik untuk dikaji dalam bidang ilmu kesejarahan mengingat lamanya becak motor masih bertahan di berbagai daerah di Indonesia dengan pro dan kontra terhadap kendaraan tersebut.

E. Kerangka Analisis

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia melakukan aktivitas sehari-hari. Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang mana *trans* berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi yaitu membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi juga diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain¹⁹.

Selaras dengan transportasi, ada sarana dan prasarana penunjang dari kegiatan transportasi. Kendaraan adalah salah satu sarana penunjang dari kegiatan transportasi. Kendaraan merupakan bentuk dari sarana transportasi umum yang terlihat sehari-hari. Biasanya transportasi umum lebih dikenal dengan sebutan angkutan umum. Angkutan menurut UU No. 14 Tahun 1992 tentang Angkutan Jalan adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan²⁰. Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian

¹⁹ Andriansyah, *Management Transportasi Dalam Kajian dan Teori*, (Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015), hlm. 01.

²⁰ UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Angkutan Jalan.

angkutan penumpang adalah angkutan darat (minibus, bus, kereta api, dan lain-lain), angkutan air, dan angkutan udara. Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah, dan nyaman. Tujuan lainnya yaitu membuka lapangan kerja dan pengurangan volume lalu-lintas kendaraan pribadi²¹.

Salah satu angkutan umum yang masih beroperasi sampai sekarang adalah kendaraan becak. Becak merupakan transportasi yang sudah dikenal masyarakat Indonesia. Kata Becak berasal dari bahasa Hokkien²² yaitu *be chia* yang berarti kereta kuda. Definisi becak secara umum yaitu alat transportasi pada umumnya, seperti sepeda dengan tiga roda dimana satu roda dibelakang dan sisanya di depan. Becak adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia²³.

Kendaraan dengan tiga roda tersebut awal mulanya didatangkan oleh orang Tiongkok sekitar abad ke-20. Kendaraan yang menggunakan tenaga kayuhan pengemudinya ini lama kelamaan menyatu dengan masyarakat Indonesia. Di beberapa kawasan pariwisata yang ada di Indonesia dikarenakan bentuknya yang masih tradisional menjadikan becak tidak hanya menjadi angkutan penumpang maupun barang namun juga sebagai daya tarik pelancong untuk perkembangan pariwisata daerah. Becak layaknya menjadi icon dan kearifan lokal dari masyarakat Indonesia²⁴.

²¹ Andriansyah, *op. cit.*, hlm. 15-16.

²² Bahasa Hokkien atau bahasa Hokkian merupakan salah satu cabang bahasa Minnan (Min Selatan) yang merupakan bagian dari bahasa Han (Tionghoa). Bahasa ini terutama digunakan secara luas di Tiongkok. Bahasa Hokkien juga dikenal sebagai bahasa Holo di daratan Tiongkok dan Taiwan (www.Id.m.wikipedia.org).

²³ Meta Suryani, Anis Mashdurohatun *op. cit.*, hlm. 23.

²⁴ Ahmad Bun Yani Qoimuddin, *op. cit.*, hlm. 2.

Secara umum becak merupakan sarana transportasi dimana penumpang ditopang di atas dua roda utama. Hal ini dikarenakan terdapat perbedaan antara awal munculnya becak dengan becak yang berkembang saat ini. Becak di Jepang menggunakan dua roda dengan cara ditarik dari depan dan penumpang duduk di belakang. Sedangkan di Indonesia, becak pada umumnya beroda tiga, dua di depan dan satu di belakang. Depan sebagai tempat duduknya penumpang, sedang belakang tempat pengemudi. Meskipun sama-sama menggunakan tenaga manusia, antara becak Jepang dengan becak di Indonesia tetap berbeda. Di Jepang tidak menggunakan kayuh, ditarik dengan cara berlari, sedangkan becak tradisional di Indonesia menggunakan kayuhan sebagaimana sistem kerja sepeda. Kapasitas normal becak kayuh yang ada di Indonesia adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi²⁵.

Berbeda halnya dengan becak kayuh yang ada di Kecamatan Koto XI Tarusan yang mana merupakan cikal bakal dari becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan itu sendiri. Becak kayuh di Kecamatan Koto XI Tarusan dapat mengangkut 4 penumpang dan 1 pengemudi. Penumpang tidak diletakkan di depan pengemudi melainkan disamping. Bentuk becak yang seperti ini masih dipertahankan hingga becak kayuh pun dimodifikasi menjadi becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan pada tahun 2000. Hal ini tentunya tidak terlepas dari perkembangan teknologi.

Perkembangan teknologi yang meningkat dari waktu ke waktu ternyata juga menghampiri pada transportasi becak. Para pengemudi becak kayuh berinisiatif memberikan mesin pada becaknya. Hal tersebut dilakukan karena adanya

²⁵ Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, *loc. cit.*

ketergantungan dengan energy manusia yang hanya mampu untuk menempuh jarak dekat agar nantinya mampu menempuh jarak yang lebih jauh. Ide tersebut merupakan awal keberadaan betor atau becak motor.²⁶ Becak bermotor telah sejak lama ditemui di beberapa daerah di Indonesia. Diketahui dari segi manfaat memang bentor selain lebih cepat menjangkau tujuan, bentor bisa menjadi alternatif untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh angkutan umum lainnya seperti angkot, bus way, mini bus dan lain-lain²⁷.

Becak motor adalah gabungan antara becak tradisional dengan mesin motor sebagai bentuk kemajuan teknologi. Pada awalnya bernama becak bermesin namun sesuai perkembangan berubah menjadi becak motor. Ada yang menyebutnya bentor, betor (becak motor), atau bermoru (becak motor baru). Adapun mesin yang digunakan biasanya berasal dari motor Honda, Kawasaki, TVS, dan KTM.²⁸ Kemajuan transportasi adalah akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ke tempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan barang tersebut²⁹.

Becak Motor tergolong ke dalam jenis usaha angkutan informal. Usaha angkutan informal, seperti halnya dengan pemukiman informal dan perdagangan informal, berjalan di luar hukum, dan bahkan melanggar hukum. Angkutan informal disebut sebagai “angkutan liar” karena sama sekali tidak sah. Pengakuan dari pemerintah hanya memberi mereka kedudukan khusus yang memberikan rasa aman dan stabilitas dalam menjalankan usaha. Inilah yang menyebabkan usaha

²⁶ Aulia Rachman Firdausy, *op. cit.*, hlm 1.

²⁷ Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, *op. cit.*, hlm 22.

²⁸ Ahmad Bun Yani Qoimuddin, *op. cit.*, hlm 21-23.

²⁹ M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008), hlm. 1.

angkutan bersifal informal.³⁰ Walaupun tergolong ke dalam angkutan umum yang tidak memiliki izin hukum, beberapa angkutan informal seperti becak motor dibiarkan beroperasi oleh pemerintah daerah. Hal ini dikarenakan kebutuhan akan angkuta formal yang belum dapat dipenuhi oleh pemerintah. Fungsinya bahkan dapat menjangkau lokasi dengan akses yang lebih sempit.

Penulisan ini merupakan sejarah transportasi. Sejarah transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan manusia atau barang pada masa lampau dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Konsep yang dikaji dalam hal ini yaitu perubahan itu sendiri baik dalam hal transportasi maupun manusia sebagai objek kajian utama. Becak motor sebagai angkutan umum di Kecamatan Koto XI Tarusan yang memiliki peranan penting bagi moda transportasi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan, mengalami perkembangan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Kebutuhan manusia dan perkembangan teknologi adalah hal yang selalu beriringan. Secara umum konsep tentang perubahan merujuk pada suatu proses, suatu peralihan dari suatu tahapan keadaan (kondisi) ketahap berikutnya. Waktu dan suatu proses perubahan akan melahirkan perubahan-perubahan struktur dan fungsi dari suatu sistim di dalam masyarakat³¹. Perubahan adalah suatu cara-cara hidup baru yang telah diterima baik karena perubahan-peubahan komposisi penduduk maupun adanya difusi (inovasi) dalam suatu masyarakat³².

Hal yang juga dikaji dalam penelitian ini yaitu sejarah sosial ekonomi dari para pengemudi becak motor yang ada di Kecamatan Koto XI Tarusan. Sejarah

³⁰ Hernando de Soto, *MASIH ADA JALAN LAIN: Revolusi Tersembunyi Di Negara Dunia Ketiga*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1991), hlm. 109-111.

³¹ Bahreint, Sugihen, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, 1996), hlm. 54-56.

³² Jefta Leibo, *Sosiologi Pedesaan*, (Yogyakarta: Andi Offset, 1990), hlm. 7.

sosial adalah sejarah yang memmanifestasikan kehidupan sosial suatu komunitas atau kelompok³³. Sejarah sosial meliputi pendidikan, gaya hidup, mobilitas penduduk, kelas sosial dan lain sebagainya. Sejarah sosial mempunyai hubungan erat dengan sejarah ekonomi, salah satu sudut perhatiannya adalah masyarakat desa dengan melihat perubahan-perubahan sosial³⁴.

Sejarah sosial merupakan kajian sejarah tentang masalah-masalah yang muncul dalam kehidupan masyarakat, yang mencoba untuk melihat bukti-bukti sejarah dari sudut pandang mengembangkan tren sosial. Sedangkan sejarah ekonomi secara garis besar mempunyai pengertian sebagai kegiatan dan keadaan perekonomian suatu masyarakat pada masa lampau. Secara singkat sejarah ekonomi mempelajari manusia sebagai pencari dan pembelanja. Kebanyakan sejarah sosial juga mempunyai hubungan erat dengan sejarah ekonomi. Sehingga sejarah sosial dan sejarah ekonomi semacam dua pembelajaran sejarah yang disatukan menjadi sejarah sosial ekonomi.³⁵

F. Metode Penelitian dan Sumber

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah. Dalam menerbitkan suatu penelitian sejarah yang terstruktur diperlukan suatu metode. Metode itu sendiri berarti suatu cara, prosedur, atau teknik untuk mencapai sesuatu tujuan secara efektif dan efisien. Louis Gottschalk memaknai metode sejarah sebagai proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman, dokumen-dokumen, dan peninggalan masa lampau yang autentik dan dapat

³³ Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1992), hlm. 50.

³⁴ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994), hlm. 33.

³⁵ Sartono Kartodirjo, *op. cit.*, hlm.14-24.

dipercaya, serta membuat interpretasi dan sintesis atas fakta-fakta tersebut menjadi kisah sejarah yang dapat dipercaya³⁶.

Metode sejarah biasanya dibagi atas empat kelompok kegiatan, yaitu pertama *heuristik*, ialah kegiatan menghimpun sumber-sumber sejarah. Kedua kritik (*verifikasi*), meneliti apakah sumber-sumber itu benar adanya, baik bentuk maupun isinya. Ketiga *interpretasi*, untuk menetapkan makna dan saling-hubungan dari fakta-fakta yang telah *diverifikasi* atau dikritik. Keempat *historiografi*, penyajian hasil sintesis yang diperoleh dalam bentuk suatu karya ilmiah sejarah.³⁷

Arsip merupakan sumber yang penting dalam penelitian sejarah, selain arsip peneliti juga harus melacak bahan-bahan naskah atau manuskrip yang dapat digunakan sebagai sumber sejarah intelektual. Pengumpulan naskah dapat dilakukan dengan mencari kepada kolektor-kolektor naskah, perpustakaan, dan museum yang menyimpan koleksi naskah.³⁸ Selain itu data berbentuk dokumen juga bisa didapatkan dengan menanyakan pada instansi terkait maupun arsip pribadi informan yang terkait dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, yaitu suatu pendekatan dalam melakukan penelitian berorientasi pada gejala-gejala yang bersifat alamiah. Sifat alamiah atau naturalistik serta mendasar ini tidak bisa dilakukan di laboratorium melainkan harus terjun ke lapangan³⁹.

³⁶ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto, (Jakarta: UI Press, 1986), hlm. 30.

³⁷ A. Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2018), hlm. 24-26.

³⁸ Sugeng Priyadi, "Metode Penelitian Pendidikan Sejarah", (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm.25-29.

³⁹ Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012), hlm. 75.

Heuristik yang merupakan pengumpulan data juga dapat dilakukan dengan melakukan studi pustaka dan literatur maupun wawancara yang dilakukan dilapangan⁴⁰. Studi pustaka dan literatur dalam penelitian dan penulisan ini dilakukan dengan mengunjungi beberapa perpustakaan yaitu, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Barat, dan pencarian sumber lainnya melalui internet seperti artikel jurnal, peraturan pemerintah dan undang-undang yang berkaitan dengan sarana dan prasarana transportasi, dan lain sebagainya.

Selain mengumpulkan data tertulis, pencarian sumber data juga dapat dilakukan dengan penelitian sejarah lisan. Sejarah lisan berbeda dengan tradisi lisan. Sejarah lisan (*oral history*) yaitu ingatan tangan pertama yang dituturkan secara lisan oleh orang-orang yang diwawancarai oleh sejarawan sebagai informan atau narasumber⁴¹. Tradisi lisan sendiri dapat diartikan sebagai narasi dan deskripsi dari orang-orang dan peristiwa-peristiwa pada masa lalu yang disampaikan dari mulut ke mulut selama beberapa generasi⁴². Dalam penelitian ini wawancara akan dilakukan kepada narasumber-narasumber terkait seperti, para supir becak motor yang ada di Kecamatan Koto XI Tarusan, Pemerintah Kecamatan Koto XI Tarusan, Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan, Dinas Perhubungan Kabupaten Pesisir Selatan, dan Masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan yang menggunakan jasa becak motor sebagai angkutan umum terutama masyarakat Nagari Mandeh, masyarakat Nagari Sungai Nyalo Mudiak Aia, dan masyarakat Nagari Sungai Pinang.

⁴⁰ Louis Gottschalk, *op. cit.*, hlm. 34.

⁴¹ Helius Sjamsuddin, *op. cit.*, hlm. 80.

⁴² *Ibid.*, hlm. 81.

Proses perjalanan penelitian sejarah yang bermuara pada metode sejarah dengan empat tahap, *heuristik*, *kritik*, *interpretasi* dan *historiografi* pada hakikatnya berpuncak pada tahap *interpretasi*. *Heuristik* dan *kritik* berfungsi sebagai pengumpulan data dan menyeleksi sumber-sumber atau data-data sejarah, Sehingga didapatkan fakta-fakta atau bukti-bukti sejarah *valid* dan *reliable*. Sedangkan dalam tahap *interpretasi* dan *historiografi* fungsi utamanya terletak pada *interpretasi*. Setelah proses *interpretasi* terhadap fakta-fakta ataupun bukti-bukti sejarah yang sudah teruji validitas dan reliabilitasnya selesai dilakukan, barulah proses *historiografi* (penulisan sejarah) dapat dimulai.⁴³

G. Sistematika Penulisan

Secara sistematis penulisan ini dibagi ke dalam V bab sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan, berisi latar belakang masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka analisis, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II membahas tentang gambaran umum Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat. Dalam bab ini akan dibahas mengenai kondisi geografi, pemerintahan, penduduk, perekonomian dan matapencaharian, serta perkembangan prasarana dan sarana transportasi di Kecamatan Koto XI Tarusan.

Bab III membahas tentang eksistensi becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan. Dalam bab ini akan dibahas latar belakang adanya becak motor di Kecamatan Koto XI Tarusan, usaha modifikasi, rute dan tarif, dan pengemudi becak motor yang ada di Kecamatan Koto XI Tarusan.

⁴³ A. Daliman, *op. cit.*, hlm. 58-73.

Bab IV membahas tentang pariwisata dan dampaknya pada eksistensi serta peran becak motor sebagai transportasi angkutan umum bagi masyarakat Kecamatan Koto XI Tarusan. Hal tersebut mencakup dampak pariwisata dan peran pemerintah.

Bab V berisi kesimpulan yang merupakan ringkasan atau rangkuman maupun jawaban dari permasalahan-permasalahan yang diajukan.

